



# **Velorouten für Lübeck**

**Version 1: Routenverläufe und Führungsformen**

**Teil 1: Text**

**Januar 2023**

# Inhalt

Einleitung	3
Methodik	3
Kartendarstellung	4
Trassenverläufe	4
Führungsformen	4
Qualität	7
Nomenklatur	8
Ergebnisse	8
Gesamtumfang des Veloroutennetzes	8
Radschnellverbindungen / Radvorrangrouten	9
Radfernwege	9
Velorouten (Bestand)	10
Noch nicht nummerierte sowie zusätzliche Velorouten	25
Ausblick	34

# Einleitung

Am 25.06.2020 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck mit großer Mehrheit einen [kurzfristigen Maßnahmenkatalog](#) 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“](#) einer Fortschreibung bedarf. Deshalb hat der ADFC das Projekt „Lübeck Mapathon“ initiiert, an dessen Ende ein vollständiges Veloroutenkonzept für Lübeck stehen wird, welches alle mindestens stadtteilübergreifenden Radrouten umfasst. Für diese Routen wird der genaue Verlauf beschrieben sowie die Führungsform des Radverkehrs, die vorhandenen Defizite, und die erforderlichen Maßnahmen einschließlich einer sachgerechten Priorisierung. Die vorliegende erste Version beschreibt die Routenverläufe und die empfohlene grundsätzliche Führungsform des Radverkehrs. Der ADFC hofft, die zweite Version mit der detaillierten Kategorisierung und Beschreibung der vorhandenen Mängel, den Details der Führungsform, den erforderlichen Maßnahmen, und mit deren Priorisierung im Lauf des Jahres 2023 fertigstellen zu können.

# Methodik

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 Hauptroutennetz Radverkehr aus dem [Mobilitätskonzept Innenstadt](#). 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?

## Kartendarstellung

Die [interaktive Karte](#) zu diesem Veloroutenkonzept ist online einsehbar; sie erlaubt eine gute Übersicht genauso wie eine detaillierte Verfolgung der Routenverläufe. Übersichtskarten sowie Detailkarten für die Stadtteile finden sich im Anhang.

## 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 \(ERA\)](#) 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 Durchfahrtssperren 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](#) 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](#) 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](#). 22.000 Teilnehmende wurden anhand von 3D-Bildern nach Ihrem Sicherheitsgefühl in unterschiedlichen Radfahrsituationen 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](#) 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](#) zur Messung des Seitenabstands bei Überholvorgängen zur Verfügung. Bis Anfang Dezember 2022 wurden fast 4.000 Überholvorgänge erfasst, und es zeichnen sich bereits sehr deutliche Trends ab:

- Auf Hauptstraßen mit Mischverkehr unterschreiten 40 – 60% der überholenden Kraftfahrzeuge den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 m.
- Am gefährlichsten sind in dieser Hinsicht Schutzstreifen; hier sind 75 – 90% der Überholvorgänge ordnungswidrig.
- Radstreifen schneiden im Durchschnitt besser ab; allerdings bestehen beträchtliche Unterschiede zwischen den einzelnen Radstreifen. Offenbar abhängig von der Breite der Radstreifen und der angrenzenden Kfz-Fahrstreifen wird beim Vorbeifahren von Kraftfahrzeugen an Radfahrenden ein Abstand von 1,50 m in der Kanalstraße nur in 11% der Vorgänge unterschritten, auf der Marienbrücke (Ostseite) dagegen in über 50%.

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](#). 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](#). 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 langsamem Kfz-Verkehr vor, soweit dies möglich ist.

Die Eignung von gemeinsamen Verkehrsflächen für Radfahrende und Linienbusse wird zurzeit im [Verkehrsversuch Fackenburger Allee](#) überprüft. Die Eignung dieser Führungsform wird nach Evaluation dieses Versuchs bestimmt und in der Version 2 berücksichtigt.

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](#) zu entnehmen. In der Karte sind Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit Breitstrich gekennzeichnet.

## Qualität

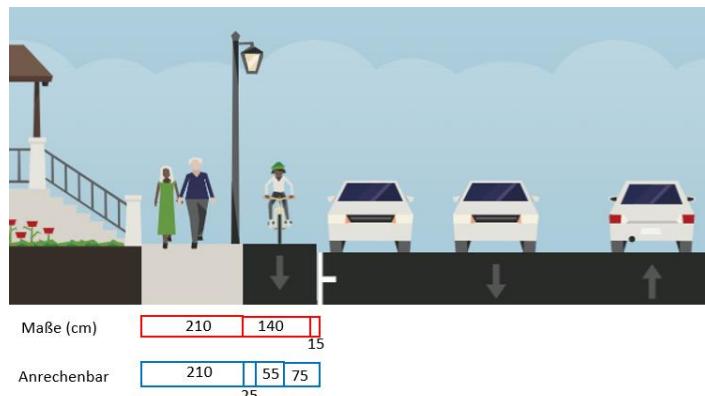
Abschnitte ohne erforderliche Maßnahmen sind als durchgezogene Linie gezeichnet; dies betrifft überwiegend Abschnitte ohne relevante Mängel. Diese Signatur bezeichnet aber auch Abschnitte, in denen Mängel toleriert werden können, weil ihre Beseitigung einen unangemessen hohen Aufwand erfordern würde.

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

In der Version 2 wird im Textteil 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. Sehr schwere Mängel sind zum Beispiel sehr schlechte Oberflächen oder schwierig passierbare Hindernisse (sehr enge Umlaufsperren, Treppen). Sehr schwere Mängel sind außerdem erhebliche Breitendefizite. Das Breitendefizit wird ermittelt, indem zunächst die Regelbreite des Radwegs sowie die Vorgaben für die Sicherheitsräume zu Einbauten, zur Fahrbahn, und zu geparkten Kfz addiert werden. 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).



Ermittlung der anrechenbaren Breite eines Radwegs. © Streetmix

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die Differenzierung zwischen relevanten Mängeln und sehr schweren Mängeln nur in den Steckbriefen der Version 2, nicht aber auf der Karte vorgenommen.

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 Einbahnstraßen, in denen ein Zweirichtungsradsverkehr erforderlich, aber bislang nicht zugelassen ist.

## 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

Hinweis: Soweit in den Veloroutenbeschreibungen im Absatz „Führungsform“ von „Radwegen“ die Rede ist, schließt dies auch gemeinsame Führungen mit dem Fußgängerverkehr ein. Eine weitere Differenzierung wird in der zweiten Version des Veloroutenkonzepts vorgenommen.

## Gesamtumfang des Veloroutennetzes

Das präsentierte Veloroutennetz umfasst 67 Routen. Nach Abzug von Mehrfachnutzungen von Streckenabschnitten ergibt sich eine Nettolänge von insgesamt 290 Kilometern innerhalb der Hansestadt Lübeck. Davon entsprechen 227 Kilometer dem alten Veloroutenkonzept, dem beschilderten Radroutennetz, oder dem Mobilitätskonzept Altstadt. Auf einer Länge von 41 Kilometern wurden Routenverläufe verändert. 22 Kilometer wurden dem Bestandsnetz hinzugefügt.

122 Kilometer des Netzes werden auf Radwegen mit festem Belag verlaufen, 44 Kilometer auf wassergebundenen Wegen. Geschützte Radstreifen sind für 3 Kilometer vorgesehen. Der Anteil von Fahrradstraßen wird 30 Kilometer betragen. Auf 91 Kilometern wird der Radverkehr auf anderen Straßen ohne feste Trennung vom Kfz-Verkehr geführt; dabei handelt es sich weitgehend um Straßen mit geringem Kfz-Verkehr und einer angemessenen Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Anteil von Premiumrouten (Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten) wird 30 Kilometer betragen.

Auf 101 Kilometern Länge entspricht das Bestandsnetz den Anforderungen der anzuwendenden Regelwerke, oder die Realisierung dieses Niveaus würde unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen oder inakzeptable Eingriffe in die Natur erfordern. Auf 174 Kilometern muss die Wegequalität

verbessert werden, oder die bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sind zu verändern. Auf 15 Kilometern müssen Lücken geschlossen werden; dazu gehört auch die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr.

## **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 Herrentunnel 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 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.

## **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 Weg großenteils 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 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.

### **Deutsch-deutscher Radweg (DD)**

Kategorie: iR III                    Länge: 8 km

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 Grönau (Drägerweg) und nutzt auf diesem Weg bislang die Velorouten HL 05, HL 24.2, und HL 23 sowie in Schlutup den Palinger Weg. Diese Trassierung wird – abgesehen von der teilweisen Neutrassierung der Veloroute HL 23 – überwiegend beibehalten. Lediglich in Schlutup wird anstelle des Palinger 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: 38,5 km

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 Warhestraße (Führungsform Radweg) wechselt die Trasse dann auf den Weg zur Teerhofinsel östlich der Bahnlinie; die zukünftige Gestaltung dieses Weges hängt von der Führung der Zufahrt zur Teerhofinsel ab. Vom Bahnübergang Waldhalle bis Dänischburg wird die Veloroute HL 26 genutzt. Von Dänischburg bis Travemünde die Veloroute HL 28. Letztere ändert zwischen Sereetz und Waldhusen ihren Verlauf: statt der teilweise schlechten Wege um den Waldhusener Moorsee werden die ruhigen Straßen Am Rügenberg und Waldhusener Weg genutzt.

### **Velorouten (Bestand)**

#### **HL 01 Holstentor – Stockelsdorf**

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

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. Bislang wird der Radverkehr

zwischen Lindenplatz und Stadtgrenze auf mangelhaften Radwegen geführt. Zurzeit läuft in der Fackenburger Allee / Krempelsdorfer Allee ein Verkehrsversuch. Die zukünftige Trassierung der Veloroute und die empfohlene Führungsform werden von den Ergebnissen dieses Versuchs abhängen.

### **HL 02 Hauptbahnhof – Cleverbrück**

Kategorie: ab Katharinenstraße iR IV      Länge: 6,1 km

Verlauf

Vom Hauptbahnhof über Stadtgrabenbrücke, Willy-Brandt-Allee und Bahnweg entspricht der Verlauf den Velorouten 107 und 3 (Beschreibung s. dort). Über Brockesstraße, Vorwerk und Vorwerker Straße bis zur Querung der A1 wird die bisherige Trassierung beibehalten. Die Vorwerker Straße wird jedoch erst in Höhe der Haltestelle Sereetzer Weg gequert (Ampel vorhanden), der weitere Verlauf erfolgt entlang des Sportplatzes zum Weg entlang des Landgrabens und der A1.

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 Behnkenhof wie bisher als Tempo 30-Zone, zwischen Ende Westerstieg und Am Schwarzen Berg als Radweg. Vorwerker Straße als Radweg, zwischen Vorwerker Straße und Sportplatz Mischverkehr bzw. Radweg, ab Sportplatz bis Stadtgrenze wassergebundener Radweg.

### **HL 03 Holstentor – Bad Schwartau**

Kategorie: iR II      Länge: 4,7 km

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 durchgehend Radwege.

### **HL 04 Burgtor – Herrentunnel**

Kategorie: iR II      Länge: 6,3 km

Verlauf

Vom Gustav-Radbruch-Platz bis zur Adolfstraße entlang der Travemünder Allee. Wegen der deutlich besseren Nutzungsqualität 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 zur Adolfstraße Radweg, Eschenburgstraße als Fahrradstraße. Radstreifen (bei 30 km/h) in der Luisenstraße; Glashüttenweg und Travemünder Allee bis Am Schellbruch als Fahrradstraße. Weiterer Verlauf bis Herrentunnel als Radweg.

#### **HL 04.1 Burgtor – Gothmund**

Kategorie: ab Glashüttenweg iR IV      Länge: 6,1 km

#### Verlauf

Gustav-Radbruch-Platz – Glashüttenweg wie HL 04 (s. dort). Weiter 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

Forstmeisterweg bis Torneiweg Mischverkehr 30 km/h, dann bis Am Schellbruch als Fahrradstraße. Ab Am Schellbruch Mischverkehr 30 km/h.

#### **HL 05 Burgtor – Schlutup**

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

#### 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 Radweg; Arnimstraße bis Heinrichstraße ebenfalls Radweg. Heinrichstraße bis Am Lauerhofberg Fahrradstraße, Marliring Radweg. Stellbrinkstraße und Prassekstraße als Fahrradstraßen, Radweg zur Arnimstraße und entlang der Arnimstraße bis zur Schlutuper Straße.

Wesloer Landstraße und Wesloer Straße bis Speckmoorweg Radwege. Speckmoorweg, bahnbegleitende Wege, und Am Dornbusch als 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

Verlauf

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

Führungsform

Holstentorplatz und Holstenbrücke Radwege; Holstenstraße bis Hüxtertorallee Mischverkehr 30 km/h. Moltkestraße Nordseite Radweg, Südseite Radstreifen und Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Moltkebrücke beidseitig geschützte Radstreifen. Walderseestraße Südseite Radweg; Nordseite bis Am Bertramshof geschützter Radstreifen, bis Marlistraße Radweg. Schlutuper Straße Radweg.

### **HL 06 Marli – Eichholz**

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

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 Radwege.

### **HL 06.1 Karlshof – Wakenitzbrücke**

Kategorie: iR III; Arnimstraße – Bülowstraße iR II                    Länge: 5 km

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 Radwege. Am Waldsaum bis Ernststraße als Fahrradstraßen. Bergstraße und Alexanderstraße als Fahrradstraßen. Radweg entlang des Drägerparks; Rudolf-Groth-Straße bis Elsässer Straße als Fahrradstraße. Wallbrechtstraße und Wakenitzbrücke als Radweg.

### **HL 07 Mühlentor – St. Hubertus**

Kategorie: iR II                    Länge: 4,5 km

Verlauf

Ratzeburger Allee / Ratzeburger Landstraße

Führungsform

Auf ganzer Länge Radschnellweg, Kahlhorststraße – Kastanienallee (stadtauswärts) bzw. Webergoppel – Kahlhorststraße (stadteinwärts) als geschützte Radstreifen, sonst als Radwege.

#### **HL 07.1 Mühlentor – Hochschulstadtteil**

Kategorie: iR III                    Länge: 2,8 km

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

Verlauf

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

Führungsform

Radweg, bis Wallstraße als Radschnellweg. Der Berliner Platz ist so umzugestalten, dass eine sichere, angstfreie, und zügige Querung auch für den Radverkehr möglich ist.

## **HL 09 Mühlentor – Krummesse**

Kategorie: iR III      Länge: 10,7 km

Verlauf

Kronsforder Allee, Kronsforder Landstraße, Krummesser Landstraße, Lübecker Straße.

Führungsform

Bis Ortseingang Krummesse Radwege, in Krummesse Mischverkehr 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

Verlauf

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

Von der Wielandbrücke über Lachswehrallee und Schwarzen Weg, weiter über Finkenberg, 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

Wielandstraße Mischverkehr 30 km/h, Lachswehrallee als Radweg, Zufahrt zur Lachswehr Anliegerstraße. Schwarzer Weg als Radweg. Finkenberg zunächst Mischverkehr 30 km/h, ab Dr. Heinrich Dräger-Straße als Radweg. Nelkenstraße Mischverkehr 30 km/h, Lückenschluss zum Ringreiterweg als Radweg. Ringreiterweg als zunächst asphaltierter, dann als wassergebundener Anliegerweg. Kanaluferweg zwischen der Rampe zur Geniner Bahnbrücke und der Moislinger Bahnbrücke asphaltiert, im übrigen Verlauf wassergebunden.

## **HL 10 Burgtor – Niendorf**

Kategorie: iR III; August-Bebel-Straße und Moislinger Mühlenweg iR II      Länge: 14,6 km

Verlauf

Geänderte Trassierung zwischen Rehderbrücke und Mühlentor entlang der Hüxtertorallee 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 Hüxtertorallee zum Mühlenplatz, von dort 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 Moisling. Über August-Bebel-Straße und Moislanger 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 Hüxtertorallee als geschützte Radstreifen. Vom Mühlenplatz zum Kanalufer als asphaltierter Radweg, am Ufer als wassergebundener Weg. Unterquerung der Possehlbrücke als Radweg, bis An der Gasanstalt als Fahrradstraße, weiter als wassergebundener Weg. Ab Ende des Geniner Gewerbegebiets asphaltierter Radweg über die Brücke und die anschließende Rampe bis zur August-Bebel-Straße. August-Bebel-Straße Radschnellverbindung als Radweg; Moislanger Mühlenweg Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Bahnquerung entlang des Oberbüssauer Weges als Radweg, danach Mischverkehr 30 km/h. Am Binsenhorst als Fahrradstraße, dann asphaltierter Radweg bis zum Hellkamp. Hellkamp, Hainbuchenweg, und Grote Bleeken Mischverkehr 30 km/h; 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

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 Radweg. Lindenstraße bis Teutonenweg Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Neue Buntekuhbrücke und Weiterführung in Buntekuh bis zum Abzweig zur Baltic-Schule Radschnellverbindung als Radweg. Weiter bis zur Stadtgrenze als konventionelle Radwege.

## HL 12 Buniامshof – Eckhorst

Kategorie: iR IV      Länge: 8,6 km

### 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 Buniامshof 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 Buniامshof zunächst Anliegerstraße, dann Radweg mit Weiterführung über Wielandbrücke und durch die Grünanlagen. Mischverkehr 30 km/h Zur Sägemühle und Meierstraße bis einschließlich Meierbrücke. Bergenstraße zunächst Radweg, dann Mischverkehr 30 km/h. Ziegelstraße und Beethovenstraße Radweg. Sibeliusstraße Mischverkehr 30 km/h, durch die Grünanlage und die Kleingärten wassergebundener Weg. 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: 4,4 km

### 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 Krempelsdorfer Allee; Dornbreite bis Bahntrassenweg (Humboldtwiese).

### Führungsform

Radstreifen entlang der Luisenstraße. Straßenbegleitende Radwege entlang der Neuen Hafenstraße bis einschließlich Einsiedelstraße. Selbständige asphaltierte Radwege auf der Lohmühlengleistrasse und weiter bis zur Stockelsdorfer Straße, zwischen Katharinenstraße und Schwartauer Allee als Radschnellweg. Radweg entlang der Stockelsdorfer Straße. Dornbreite Mischverkehr 30 km/h.

### **HL 23 Moltkebrücke – Groß Grönau (Drägerweg)**

Kategorie: iR IV      Länge: 12,7 km

#### 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, ab Försterei zurück zum Drägerweg. 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 und Falkenhusener Weg bis Försterei Mischverkehr 30 km/h, ab Försterei bis zur Stadtgrenze wassergebundener Weg.

### **HL 24.1 Schönböcken – Hochschulstadtteil**

Kategorie: iR III; Moislinger Baum – Stecknitzstraße iR II      Länge: 8,1 km

#### 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 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, Kronsforder Allee, und Ringstedtenweg 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 Stecknitzstraße Radwege. Neue Trasse von der Rampe Stecknitzstraße bis zur Kreuzung Geniner Straße / Malmöstraße ebenfalls asphaltierte Radwege. Malmöstraße und Kronsforder Landstraße / Kronsforder Allee Radwege. Ringstedtenweg 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: 7,7 km

### Verlauf

Ab Wesloer Landstraße über Kirschenallee und An den Schießständen zur Brandenbaumer Landstraße; von dort in den Kaninchenbergweg. Trassenänderung: wegen Sanierungsbedarf im Koppelberg 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, und über die Stadtweide zum Mönkhofer Weg. 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 Bebauungsgrenze Osterweide als wassergebundener Radweg, Bebauungsgrenze bis Wendeplatz als Radweg. Osterweide ab Wendeplatz, Stadtweide, und Mönkhofer Weg Mischverkehr 30 km/h. Carlebachpark als Radweg.

## **HL 24.3 Wesloe – Gothmund**

Kategorie: iR III      Länge: 3,8 km

### Verlauf

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

### Führungsform

Radweg 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: 7,6 km

### 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. Gemeinsam mit Route HL 02 auf modifiziertem Verlauf über Vorwerker Straße bis zum Sreetzer Weg, dann durch die Grünanlage entlang des Sportplatzes und 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 abhängig von den Ergebnissen des Verkehrsversuchs. Friedhofsallee und Vorwerker Straße als Radwege. Durch die Grünanlage zunächst asphaltiert im Mischverkehr, dann als wassergebundene Radwege.

## **HL 26 Bad Schwartau – Herrentunnel**

Kategorie: iR III      Länge: 6,4 km

### 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 könnte ein Asphaltbelag sinnvoll sein. Nach den Bootshäusern wassergebundener Weg bis zum Bahnhaltepunkt, ab hier asphaltiert. Schäferkamp Mischverkehr 30 km/h; Dänischburger Landstraße und Siemser Landstraße auf Radwegen. Kirchweg Mischverkehr 30 km/h, dann Radweg zum Shuttlebus.

## **HL 27 Herrentunnel – Travemünde (über Travemünder Landstraße)**

Kategorie: iR III      Länge: 9,2 km

### Verlauf

Vom Shuttlebus auf dem Radweg zum Kirchweg, durch die Unterführung, weiter auf dem Kieselgrund. Wegen der geringeren Lärm- und Schadstoffbelastung geänderter Verlauf über Rangenbergs 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 Baggarsand zur Priwallfähre.

### Führungsform

Bis zur Unterführung Radwege bzw. kurzer Mischverkehr 30 km/h. Kieselgrund und Rangenbergs Mischverkehr 30 km/h, Geleitweg als Fahrradstraße. An der Kehre Mischverkehr 30 km/h, danach Radwege bis zum Beginn der Ivendorfer Landstraße. Ab hier Radwege, Ortsdurchfahrt Ivendorf Mischverkehr 30 km/h. Unterführung als Radweg, danach bis zu den Stellplätzen Mischverkehr 30 km/h. Anschließend Westseite Radstreifen, Ostseite Radweg bis zum Baggarsand. Radweg entlang Baggarsand.

Im Fall einer festen Travequerung sollte die Route von der Brücke 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

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 Rönnauer 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 Radweg.

**HL 29 Travemünde – Warnsdorf**

Kategorie: iR IV Länge: 3,9 km

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 Radwege, dazwischen An der Bäk / Am Bach / Langer Bogen als Fahrradstraße.

**HL 30 Travemünde – Niendorf (Binnenland)**

Kategorie: iR IV Länge: 6 km

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 Brotden. Am Ende von Brotden Pfingstbusch, 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 Radweg, Radwege entlang Steenkamp und Wedenberg. Ortsdurchfahrt Brotden Mischverkehr 30 km/h, Pfingstbusch 50 km/h, Hävenkamp als asphaltierte Anliegerstraße.

### **HL 31 Travemünde – Niendorf (Ostseeküstenradweg)**

Kategorie: iR III                    Länge: 9,5 km

#### 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 Am Lotsenberg Mischverkehr 30 km/h, Außenallee Radweg, 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

#### Verlauf

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

#### Führungsform

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

### **HL 33 Groß Grönau – Beidendorf**

Kategorie: iR IV      Länge: 5,5 km

#### 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 Radweg bis zum Ortseingang von Beidendorf. In Beidendorf Mischverkehr 30 km/h.

### **HL 34 Moisling – Flughafen**

Kategorie: iR IV      Länge: 10,1 km

#### Verlauf

Vom neuen Moislanger 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 Moisling Radwege, dann Oberbüssauer Weg und Eckbusch bis zur Grienaubrücke 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 Radweg. Raabrede bis Deponie Mischverkehr 30 km/h, danach wassergebundener Anliegerweg mit Ausnahme

der Brücke über die A 20. Radweg 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

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 Radweg, 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

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 Radweg bis zum Hellkamp. Hellkamp, Hainbuchenweg, und Grote Bleeken Mischverkehr 30 km/h; Radweg entlang der Niendorfer Hauptstraße und der Wesenberger Straße.

### **HL 37 Kronsforder Landstraße – Niendorf**

Kategorie: iR IV      Länge: 6,1 km

#### Verlauf

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

#### Führungsform

Kronsforder Landstraße und Kronsforder Hauptstraße Radweg. Quadebekstraße in der Ortsdurchfahrt Mischverkehr 30 km/h, ab Ortsausgang Radweg. 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

#### 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

Radweg bis zur Maria-Mitchell-Straße. Weiter als wassergebundener Radweg 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

#### 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

Radwege entlang der Hafenstraße und der Untertrave. An der Obertrave Mischverkehr 20 km/h; auf dem Gelände der Baubehörde Radweg.

**102 Engelsgrube – Wallstraße**

Kategorie: iR IV      Länge: 1,6 km

## Verlauf

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

## Führungsform

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

**103 Kohlmarkt – Mühlentor**

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

## Verlauf

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

## Führungsform

Sandberg Mischverkehr 10 km/h. Klingenberg bis Wallstraße Mischverkehr 20 km/h. Mühlenbrücke im Fall einer Erhaltung der Brücke Radschnellverbindung als beidseitige Radstreifen, stadtauswärts Mitbenutzung durch Linienbusse.

**104 Gustav-Radbruch-Platz – Mühlenstraße**

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

## Verlauf

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

## Führungsform

Gustav-Radbruch-Platz bis Koberg Radschnellverbindung als Fahrradstraße. Königstraße zwischen Koberg und Aegidienstraße Mischverkehr 30 km/h, Zweirichtungsradverkehr. Zwischen Königstraße und Aegidienstraße Einrichtungsradverkehr in Richtung Koberg.

**105 Burgtor – Mühlenstraße über Aegidienkirche**

Kategorie: iR IV      Länge: 1,5 km

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

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, Radweg entlang der Willy-Brandt-Allee bis zur Drehbrücke. Auf der Drehbrücke, in der Engelsgrube, und weiter bis einschließlich Glockengießerstraße Mischverkehr 30 km/h. Klughafenbrücke als Radweg.

**107 Hauptbahnhof – Koberg**

Kategorie: iR II      Länge: 1,7 km

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 als Radweg. 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

Verlauf

Von der Possehlstraße über die nördliche Wallstraße und die Dankwärtsbrücke zur Dankwärtsgrube. Über die Kapitelstraße zur Mühlenstraße.

Führungsform

Nördliche Wallstraße als Fahrradstraße, Dankwärtsbrücke als Radweg. Dankwärtsgrube und Kapitelstraße Mischverkehr 30 km/h mit Zweirichtungsradverkehr.

**109 Huxstraße – Huxterdamm**

Kategorie: iR IV      Länge: 0,9 km

Verlauf

Königstraße – Falkenstraße über Huxstraße und Huxtertorbrücke

Führungsform

Huxstraße als verkehrsberuhigter Bereich. Huxterdamm bis Kanalstraße Mischverkehr 30 km/h, Kanalstraße bis Falkenstraße Radwege.

**110 Possehlstraße – Mühlenbrücke**

Kategorie: iR II      Länge: 0,9 km

Verlauf

Wallstraße

Führungsform

Radschnellverbindung als Radweg.

**111 Burgtor – Lachswehrbrücke**

Kategorie: iR IV      Länge: 3,5 km

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 Lachswehrbrücke zur Lachswehrallee bis zur Abfahrt zur Lachswehr, um die Route 9.1 an die Possehlbrücke und an den westlichen Kanaluferweg um die Altstadt anzubinden.

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. Radweg auf der Lachswehrbrücke.

## Bereich Nord

### 121 Vorwerk – Stockelsdorf

Kategorie: iR IV      Länge: 3 km

#### Verlauf

Entlang der Vorwerker Straße von der Haltestelle Sereetzer Weg bis zur Zufahrt zum Landgraben. Entlang des Landgrabens bis zur Reinbeker Straße; auf der Reinbeker Straße zur Krempelsdorfer Allee.

#### Führungsform

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

### 122 Kücknitz – Waldhusen

Kategorie: iR IV      Länge: 1 km

#### 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 Radweg. 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

#### 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 Radwege bis Nr. 137. 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 – Kronsforder Allee**

Kategorie: iR IV      Länge: 3,1 km

Verlauf

Neue Route aufgrund hoher Fahrradnutzung

Vorrader Hauptstraße, Vorrader Straße

Führungsform

Vorrader Hauptstraße Mischverkehr 30 km/h. Vorrader Straße bis Rothebek Fahrradstraße; Rothebek bis Kronsforder Allee Mischverkehr 30 km/h.

**162 Geniner Straße**

Kategorie: iR 4      Länge: 0,5 km

Verlauf

Neue Route aufgrund hoher Fahrradnutzung.

Kronsforder Allee – Berliner Platz

Führungsform

Fahrradstraße

**163 Possehlbrücke – Mönkhofer Weg**

Kategorie: iR IV      Länge: 1,3 km

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

Verlauf

Attraktive Netzergänzung in Richtung Klein Sarau - Ratzeburg

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

### Führungsform

Hölfeld Mischverkehr 30 km/h. Vierruten bis zur Bahntrasse wassergebunden, entlang der Bahn Radweg bis Schanzenbergweg. Schanzenbergweg bis Stadtgrenze Mischverkehr 50 km/h.

### **165 Kahlhorststraße – Stadtweide**

Kategorie: iR IV      Länge: 1,1 km

#### Verlauf

Mönkhofer Weg von der Kahlhorststraße zur Stadtweide.

#### Führungsform

Schutzstreifen 30 km/h.

### **166 Geniner Bahnbrücke – Berliner Allee**

Kategorie: iR IV      Länge: 2,5 km

#### Verlauf

Lückenschluss der Ringroute um Lübeck

Von der Geniner Bahnbrücke auf der alten Gleistrasse bis zum Beginn des Gewerbegebiets Genin, dort auf dem Bestandsweg zur Geniner Straße. Über Geniner Straße und Siemensstraße bis Hinter den Kirschkaten. Ab hier Lückenschluss über Grundstück Nr. 45 (Gewerbebrache) und vorbei am Henschelplatz zu den alten Gewerbegleisen und weiter zwischen Kleingärten und Bahnlinie. Unterquerung der Kronsforder Allee parallel zur Bahnlinie. Weiter auf der Heidstraße und am Spielplatz entlang; über die Bestandsrampe zum Radweg Berliner Allee.

#### Führungsform

Radwege bis einschließlich Geniner Straße. Siemensstraße Mischverkehr 30 km/h. Lückenschluss einschließlich Unterquerung der Kronsforder Allee als Radweg. Heidstraße Mischverkehr 30 km/h, danach bis zur Berliner Allee Radweg.

### **167 Oberbüssau – Rondeshagen**

Kategorie: iR IV      Länge: 6,4 km

#### Verlauf

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

#### Führungsform

Langjohrn und Milbreed als Anliegerstraße. Kronsforder Hauptstraße Radweg. Altenfeld Mischverkehr 30 km/h. Gutsweg als 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

#### 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. Radwege 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 Radweg 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

#### 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 Radweg. Ab Zinngießerstraße bis zum Stadtgut Anliegerstraße, westlich des Stadtguts wassergebundener Weg.

### 183 Trave-Campus – Stockelsdorf

Kategorie: iR IV      Länge: 8 km

#### 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 Wasserfahr 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 Moislinger 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

Wasserfahr bis zum Wendeplatz Mischverkehr 30 km/h. Weiterer Verlauf der Wasserfahr und Baltische Allee als Radwege. Asphaltierte Radwege auch von der Geniner Allee bis zur Verlängerung des Talwegs. Heidberg und Auf der Höhe Mischverkehr 30 km/h, Versatz entlang der Moislinger Allee als Radweg. Fregattenstraße als Schutzstreifen bei maximal 30 km/h, Ziegelstraße als Radweg. 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

#### 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 Radweg.

### **185 Morier Straße – Badendorf**

Kategorie: iR IV            Länge: 3 km

#### 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 Radwege.

**186 Roggenhorst – Stockelsdorf**

Kategorie: iR IV      Länge: 4,1 km

Verlauf

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

Führungsform

Radweg

**187 Moislanger Allee (Lindenplatz – Drägerwerk)**

Kategorie: iR IV      Länge: 1,1 km

Verlauf

Vom Lindenplatz entlang der Moislanger Allee zum Drägerwerk.

Führungsform

Radweg

**188 Moorgarten – Hamberge**

Kategorie: iR IV      Länge: 4,4 km

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. Radweg 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.

## 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.

Das Veloroutenkonzept des ADFC ist eine Antwort auf diese Herausforderung. In der jetzt vorliegenden ersten Version skizziert es die Verläufe und die grundlegenden Führungsformen der

ADFC Velorouten für Lübeck - Text (Version 1)

zukünftigen Hauptverbindungen des Radverkehrs; und es nimmt eine zunächst grobe Bestandaufnahme der Qualität vor. In der zweiten Version wird die Qualitätsbewertung weiter differenziert, und die erforderlichen Maßnahmen werden genauer beschrieben; dies wird auch eine Priorisierung der Maßnahmen umfassen. Der ADFC hofft, diese zweite Version im Lauf des Jahres 2023 vorlegen zu können.

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.

In Lübeck werden zurzeit jährlich 180 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt. Allein diese Verkehrsmenge erspart Subventionen für den motorisierten Verkehr in Höhe von rund 20 Millionen EUR jährlich. Durch die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens werden darüber hinaus Behandlungs- und Pflegekosten in Höhe von rund 100 Millionen EUR jährlich eingespart. Hinzu kommt eine beträchtliche Steigerung von Lebensqualität und Lebenserwartung der radfahrenden Bürgerinnen und Bürger. Flächendeckend gute Radfahrbedingungen in Lübeck hätten mindestens eine Verdopplung der Radnutzung zur Folge; insofern würde sich auch der beschriebene Nutzen absehbar mindestens verdoppeln. Gleichzeitig wäre eine solche Entwicklung ein bedeutender Beitrag zum Schutz von Klima und Umwelt. Aus Sicht des ADFC rechtfertigt dieser Nutzen bei weitem den finanziellen Aufwand, der zur Herstellung guter Radfahrbedingungen erforderlich sein wird. Er rechtfertigt auch die notwendigen Eingriffe in Flächen, die bislang vom Pkw-Verkehr in Anspruch genommen werden.