

zur Information vom Fachdienst Tiefbau und Grünanlagen		Beratungsstatus öffentlich der Vorlage: Ansprechperson: Frau Dyck; 793-320
TOP		ISEK Konform zu: I. Innenstadt II. Wege + Mobilität IV. Kultur + Freizeit + Tourismus + Umwelt
Radverkehrskonzept Stadt Eutin; Ergebnisbericht (im Entwurf)		
Beratungsfolge: <i>Datum</i> <i>Gremium</i> 06.07.2017 Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt		

Beschlussvorschlag:

Der Ergebnisbericht zum Radverkehrskonzept (Entwurfsfassung) wird zur Information beigefügt.

Anlagen:

Ergebnisbericht zum Radverkehrskonzept (Entwurf)

Begründung:

Der Entwurf des Ergebnisberichtes zum Radverkehrskonzept wurde am 14. Juni d.J. vom Büro urbanus an die Stadt übergeben.

Das Planungsbüro wird in der Sitzung den umfangreichen Bericht erläutern.

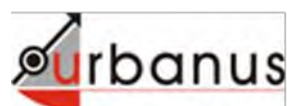
Die Vorsitzenden des Mobilitätsbeirates sind zu der Sitzung eingeladen.

Im weiteren Verlauf ist vorgesehen, den Entwurf zur Stellungnahme an den Mobilitätsbeirat weiterzuleiten, um dann erneut im Ausschuss beraten und beschließen zu können.



Radverkehrskonzept Stadt Eutin

Ergebnisbericht



Radverkehrskonzept Stadt Eutin

Ergebnisbericht

Auftraggeber: Stadt Eutin, Bauamt

Lübecker Straße 17
23701 Eutin

Auftragnehmer: urbanus GbR

An der Untertrave 81-83
D - 23552 Lübeck
Tel. 0451 7062666
Fax 0451 7062667
Mail luft@urbanus-luebeck.de

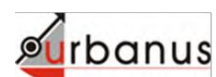
**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Dargel-Hildebrandt GbR**

Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Tel. 0511 220601-80
Fax 0511 220601-990
Mail hildebrandt@pgv-hannover.de

Projektteam: *urbanus*
Stefan Luft (Projektleitung)
Peter Krausse
Christoph Lüth

PGV
Edzard Hildebrandt
Annika Wittkowski
Catharina Hagemann

Lübeck / Hannover, im Juni 2017



Inhalt

1.	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	4
1.2	Beteiligungsverfahren	5
1.3	Gründe für die Förderung des Radverkehrs	6
2.	Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung	9
2.1	Erkenntnisstand zur Führung des Radverkehrs	9
2.2	Verkehrs-städtebauliche Rahmenbedingungen in Eutin	27
3.	Bestands- und Konfliktanalyse	33
3.1	Bestand an Radverkehrsanlagen	33
3.2	Grundsätzliche Problemlagen in Eutin	36
3.3	Besondere räumliche Problemlagen	43
4.	Zielsetzungen für die Radverkehrsentwicklung in Eutin	47
4.1	Leitbild	47
4.2	Perspektive Fahrradfreundliches Eutin 2025	48
4.3	Messbare Zielgrößen der Radverkehrsförderung	49
5.	Übergeordnetes Radverkehrsnetz	50
5.1	Grundsätze und Struktur des Radnetzes	50
5.2	Haupttrouten (Velorouten)	53
5.3	Ergänzungsrouten und Routen für Freizeit- und Tourismus	55
6.	Radverkehrsführung und Radverkehrsanlagen	57
6.1	Grundlagen für den Entwurf	57
6.2	Konzeption der Radführungen und Radverkehrsanlagen	60
6.3	Vertiefende Betrachtung der Hauptmagistrale Elisabethstr. – L57	64
6.4	Vertiefende Betrachtung weiterer bedeutender Straßenzüge	82
7.	Maßnahmenplan	97
7.1	Maßnahmenübersicht mit Prioritäten und Kosten	97
7.2	Förderkulisse	99
8.	Zusammenfassung	100
	Abkürzungsverzeichnis	101
	Bildverzeichnis und Tabellenverzeichnis	102
Anhang	Dokumentation des Bürgerforums	106

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Eutin hat etwa 17.000 Einwohner und ist Kreisstadt des Kreises Ostholstein sowie ein Mittelzentrum im Südosten Schleswig-Holsteins.

2014 beschloss die Stadt Eutin ein Radverkehrskonzept aufzustellen. Dazu wird der Ergebnisbericht vorgelegt. Autoren sind die Büros *urbanus*, Lübeck und *PGV Dargel Hildebrandt GbR*, Hannover, die zahlreiche Radverkehrskonzepte in Schleswig-Holstein und bundesweit erstellt haben.

Die Bedeutung des Radverkehrs hat sich erheblich erhöht und gewandelt. Ob als E-Bike, Leihrad, Faltrad, Lastenrad, die Anforderungen an Infrastruktur und Service sind erheblich gestiegen. Regelwerke, StVO und Verwaltungsvorschriften wurden erweitert. Das Radfahren auf der Fahrbahn ist in der Regel legitimiert bzw. vorgeschrieben. Fahrradfreundliche Lösungen und Vorbildstädte zeigen, wie es gehen kann.

Die Stadt Eutin ist deshalb bemüht, den Radverkehr durch geeignete Maßnahmen kontinuierlich und nachhaltig zu fördern. Dazu zählen „weiche“ Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen und die Beschilderung von Sackgassen ebenso wie die Ertüchtigung und der Ausbau von Radverkehrsanlagen. Eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils durch die im vorliegenden Radverkehrskonzept genannten baulichen, organisatorischen und strategischen Maßnahmen erscheint realistisch. Dabei stehen die Steigerung der Fahrradnutzung, eine hohe Verkehrssicherheit und eine allgemeine Erhöhung der Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad in der Bevölkerung im Vordergrund.

Für die jetzt abgeschlossene erste Stufe des Radverkehrskonzeptes wurden folgende Komponenten des Radverkehrssystems bearbeitet:

- Bestands- und Konfliktanalyse,
- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes,
- Konzeption für die Radführungen und Radverkehrsanlagen.

In einer zweiten Stufe des Radverkehrskonzeptes sollen dann perspektivisch weitere Aspekte der Radverkehrsförderung wie Fahrradparken und Radverkehrsmarketing behandelt werden.

Aufgrund des erhöhten Planungs- und Umsetzungsbedarfes von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wird ein möglichst kurzfristiger Realisierungshorizont angestrebt (5-Jahres-Zeitraum). Positive Wirkungen sind somit nach Beschlussfassung und Umsetzungsbeginn kurz- bis mittelfristig zu erwarten. Als Entscheidungshilfe für die politischen Gremien stellt das Radverkehrskonzept darüber hinaus dar, wie die Priorisierung von Haushaltsmitteln für die Radverkehrsförderung in Eutin auf mittel- bis langfristige Sicht zu behandeln ist.

1.2 Beteiligungsverfahren

In der Stadt Eutin befasst sich ein Mobilitätsbeirat mit politischem Mandat mit allen Fragen der Verkehrsentwicklung. Aufgrund des Handlungsbedarfes und der Rahmenbedingungen hat sich die Radverkehrsförderung als wichtiger Arbeitsschwerpunkt herausgebildet. Deshalb ist es konsequent, das Radverkehrskonzept unter intensiver Einbeziehung des lokalen Sachverständes der alltäglichen Nutzer/innen des Fahrrades in Eutin zu erarbeiten und zu realisieren.

Der Mobilitätsbeirat hat das Radverkehrskonzept im Zeitraum 2015 bis 2017 mit insgesamt drei Sitzungen begleitet und die zahlreichen Erfahrungen der Akteure mit der Eutiner Radverkehrsplanung und -politik eingebracht. Besonders durch die Teilnahme des ADFC, der Polizei und politischer Vertreter/innen konnten im direkten Austausch viele zielführende Hinweise und Vorschläge vorgetragen und konstruktiv diskutiert werden.

Die Abstimmung mit dem zuständigen Bauamt als Auftraggeber erfolgte kontinuierlich im Verlaufe der Arbeiten und Gremientermine. Außerdem wurden der Bauausschuss und der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt über Arbeitsergebnisse informiert, bei der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis90/Die Grünen erfolgten auf deren Anfrage gesonderte Präsentationen.

Um die Bevölkerung der Stadt für die Radverkehrsförderung zu aktivieren und die Akzeptanz späterer Maßnahmen zu verbessern, wurde im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes ein Bürgerforum veranstaltet, dessen Ergebnisse im Anhang dieses Berichtes dokumentiert sind.

Folgende öffentliche Abstimmungs- und Präsentationstermine unter Beteiligung der beauftragten Büros wurden im Projektverlauf wahrgenommen:

- 31.08.2015 Verwaltung, Starttermin
- 01.12.2015 Mobilitätsbeirat
- 03.03.2016 Stadtentwicklungsausschuss, Sachstandsbericht
- 02.05.2016 Verwaltung
- 03.05.2016 Mobilitätsbeirat
- 09.05.2016 CDU-Fraktion
- 06.06.2016 Verwaltung/Gutachterabstimmung
- 07.07.2016 Bürgerforum
- 11.07.2016 Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- 13.09.2016 Mobilitätsbeirat
- 05.04.2017 Bauausschuss

1.3 Gründe für die Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten oder intermodale Fahrten im „Umweltverbund“ zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden im Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung eingehend dargelegt (www.nrvp.de).

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen.
- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich durch Verwandte oder Bekannte mit dem Auto fahren zu lassen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Die Stadt Eutin als „Stadt der kurzen Wege“ kann durch Radverkehrsförderung die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich kostengünstig erfüllen. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten der motorisierten Verkehrsarten in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind außerdem häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den in zentralen Bereichen wertvollen Parkraum.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. Beispielsweise können auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrende tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmer.
- Radfahren spart dem Nutzer Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 5 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr – entgegen verbreiteten Einschätzungen – nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen so auch in der Holsteinischen Schweiz als wichtiger Faktor der Tourismuswirtschaft etabliert. Fahrradtouristen werden zunehmend umworben und bilden ein wichtiges auch finanzielles Standbein im landesweiten Tourismus.
- Die europäische Fahrrad-Industrie beschäftigt gemeinsam mit dem Handel mehr als 30.000 Mitarbeiter. Im Jahr 2016 wurden in Deutschland rund 2 Mio. Fahrräder produziert. Mittelfristig könnte die Zunahme von Elektrofahrrädern einen weiteren Nachfrageschub auslösen. Immer mehr Fahrräder werden beim Fachhandel nachgefragt. Beratung und guter Service werden honoriert.
- Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Die Rad-Einkäufer entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte.
- Bike & Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Haltestellen von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich und stärken damit die Systemeffizienz. Im Vergleich zum Park & Ride für Pkw-Nutzer liegen zudem die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, kann den Blutdruck senken und das Risiko von Herz-Kreislauf Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw transportierte Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten der Verwaltungen, Betriebe und Krankenkassen.

Radfahren leistet deutliche Beiträge zum Klima- und Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegungsart. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.
- Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa dem jährlichen CO₂-Ausstoß aller Privathaushalte in Berlin¹.

¹ Pressemitteilung der AGFS-NRW vom März 2007

2. Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung

2.1 Erkenntnisstand zur Führung des Radverkehrs

2.1.1 Einführung

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken, vor allem in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV, den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften Straßenverkehrs-Ordnung (StVO 2013) und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO, Fassung 2015) dokumentiert.

Zur Anwendung der Radwegebenutzungspflicht bildet das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2010 (BVerwGer 2010) einen wichtigen Meilenstein. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und Grenzen einer breiten Palette von Führungsformen des Radverkehrs ab.²

Die wichtigsten Grundsätze der ERA 2010 sind:

- Radverkehrsnetze sind Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrer erforderlich, oftmals auf der Fahrbahn, wenn die Voraussetzungen gemäß StVO erfüllt sind. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d.h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

² Umfangreiche Informationen zum Stand der Forschung und Praxis u. a. unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/>

Radwegebenutzungspflicht

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010 gilt als Klarstellung zur Radwegebenutzungspflicht der Leitsatz: „Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung).“

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus der StVO, der VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RAST 2006 und ERA 2010) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im Radverkehrskonzept Eutin.

2.1.2 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Führungsform	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	Beidseitig: 2,50 (2,00*) m Einseitig: 3,00 (2,50) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m (inkl. Markierung)	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gem. Geh- u. Radweg (innerorts)	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
Gem. Geh- u. Radweg (außerorts)	2,50 m	Lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Breitenangaben zzgl. Sicherheitstrennstreifen von in der Regel 0,75 m bzw. mind. 0,50 m bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen; 1,75 m außerorts		
* bei geringer Radverkehrsbelastung		
** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde		

Tabelle 1: Breitenmaße für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach Regelwerken

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen zu Kompromissen bei der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch der Radverkehrsführung. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stärker belasteten Hauptverkehrsstraßen wünschenswert. Die schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber wegen der zu beachtenden Randbedingungen oft nicht realisierbar oder nicht angemessen.

In Tabelle 1 werden die angestrebten Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RASSt 2006 und ERA 2010 aufgeführt, wobei im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung auch größere Breiten erforderlich werden können.

Die Mindestwerte ergeben sich – soweit nicht anders erwähnt – aus der gültigen VwV-StVO. Radverkehrsanlagen sollen grundsätzlich in Regelbreite ausgeführt werden. Deren Einhaltung ist bei Neuanlagen oder Umgestaltungen besonders wegen der Zunahme von Pedelecs von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Dafür sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen, insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Regelbreite (oder größer) von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASSt 2006 und ERA 2010, Kap. 11.1.5 im Regelfall ein taktil erfassbarer Streifen mit Helligkeitsunterschied von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden (vgl. Bild 1). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA 2010 ebenfalls Hinweise.



Bild 1: Vom Gehweg taktil wahrnehmbar, baulich getrennter Radweg (Leipzig)

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 oder 241 StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist (vgl. BVerwGer 2010, siehe oben). Nach der gültigen Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen. Diese müssen sich demnach bei höherem Fußverkehrsaufkommen z. B. in Einzugsbereichen von Schulen oder in Geschäftsbereichen am tatsächlichen Bedarf orientieren.



Bild 2: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen beschilderte Radwege Bestand haben, insbesondere nach Aufhebung der Benutzungspflicht und Entfernen der zugehörigen Verkehrszeichen. Radfahrer können sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt besonders in Frage

- in Straßen mit vorhandenem baulichem Radweg, für die eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist,
- in Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen aber nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, für die zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrern aber z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.



Bild 3: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Nicht benutzungspflichtige Radwege müssen baulich angelegt und für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag erkennbar sein. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen.

Auch nicht benutzungspflichtige Radwege unterliegen der Verkehrssicherungspflicht. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen und ggf. deren Einfärbung zu verdeutlichen.

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge³ – die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit stärkerem Kfz-Verkehr. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hier an Bedeutung gewinnen und kann unter Umständen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich je nach Netzbedeutung für den Radverkehr weiterhin nach den Anforderungen der Regelwerke richten. Der Mindeststandard ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht.

Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Zweirichtungsradwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn diese mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet sind. Gemäß aktueller StVO-Novelle kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erfolgen. Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.



Bild 4: Sicherheitserhöhende Kennzeichnung einer Radwegfurt mit Zweirichtungsbetrieb

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radfahrer aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfur-

³ Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

ten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Bild 5: Zweirichtungsradweg (Hannover)

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) markierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrer. Die Bestimmungen der VwV-StVO enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen breiter ausgebildet werden als das Regelmaß oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich. Ein Mindestmaß der Breite, welches das Regelmaß unterschreitet, ist bei Radfahrstreifen nicht vorgesehen.



Bild 6: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitstrennstreifen (Singen)

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern, vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten, sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung die Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen.

Schutzstreifen

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.

Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist – anders als bei Radfahrstreifen – bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten (vgl. Bild 7 und).



Bild 7: Beidseitige Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Lemgo)

Weitere Empfehlungen für Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt.
- Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrern anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu gewähren.
- Die Obergrenze von 1.000 Lkw/Tag für den Einsatz von Schutzstreifen sollte beachtet werden (vgl. RASSt 2006).
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben, besonders bei höheren Verkehrsstärken. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RASSt 2006 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein.
- Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechsellvorgängen Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation in Höhe der Mittelinsel unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radfahrerpiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.



Bild 8: Einseitiger Schutzstreifen (Celle)

Nach der StVO-Novelle 2013 gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund mehr für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrern zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr (sog. duale Lösung). So können den Radfahrern je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann.

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** mit Benutzungspflicht (Z 240) kommt innerorts nur dann in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist, die Benutzungspflicht aber unverzichtbar erscheint. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO jedoch nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen. Radfahrer haben keinen Vorrang, die Fußgänger müssen sie aber durchfahren lassen. Radfahrer müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen.



Bild 9: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Singen)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht auf dem Gehweg eröffnet. Radfahrer dürfen grundsätzlich nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen ggf. warten, Fußgänger haben in jedem Fall Vorrang. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrern, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen (Bild 10). Auch die Kombination der Lösungen Gehweg, Radfahrer frei und Schutzstreifen auf der Fahrbahn hat sich bewährt, weil unterschiedliche Nutzergruppen gleichermaßen sichere und anspruchsgerechte Führungen vorfinden (Bild 11).



Bild 10: Gehweg, Radverkehr frei (Bernburg)

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.



Bild 11: Gehweg, Radverkehr frei in Kombination mit Schutzstreifen (Hameln)

2.1.3 Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten

Die Realisierung durchgängiger Radverkehrsführungen stellt sich an Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen in der Praxis als schwierig dar. Bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig Sicherheitsprobleme auftreten, die oftmals mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist der **Vorrang der Radfahrer** gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch gute Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der **Sichtbeziehungen** zwischen Radfahrern und Kraftfahrern zu verbessern. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt die VwV-StVO Rechnung und bestimmt die sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des abbiegenden Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAST 2006, ERA 2010 und StVO hier u. a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten.

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an Knotenpunkten mit LSA sind bei allen Radverkehrsführungen grundsätzlich **Radverkehrsfurten** zu markieren. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.

Bei **Teilaufpflasterungen** von Einmündungen untergeordneter Straßen verläuft der Radweg als „Radwegüberfahrt“ auf dem Niveau der angrenzenden Gehwege über die Knotenpunktzufahrt. Die Aufpflasterung verdeutlicht die Vorfahrt des Radverkehrs und wirkt geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen so ausgebildet werden, dass der Kraftfahrer sein Tempo drosseln muss (z. B. Neigung 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen die verbesserte Sicherheit der Radfahrer.



Bild 12: Radwegüberfahrt im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund guter Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sehr sichere Führung gewährleisten. Insbesondere können sie die kritischen Konflikte zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern abmildern. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrern ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Bild 13: Abfahrt von Radweg auf Geradeaus-Furt an freiem Rechtsabbieger (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen, Radfahrer aber ohne Probleme über einen Streifen nach vorne gelangen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrer nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radfahrersignale** können auch in großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrer (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Fußgänger und Radfahrer sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind (Bild 14). Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist. Nach RASt 2006 und ERA beträgt die Mindestbreite von Schutzstreifen 1,25 m.



Bild 14: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Leipzig, Foto Gloßat)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrer (und Fußgänger) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von rot eingefärbten Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden (vgl. Bild 11). Eine direkte Führung der geradeaus fahrenden Radfahrer auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Für **linksabbiegende Radfahrer** sind besonders an verkehrsreichen Knotenpunkten Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrer erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS, s. u.) sinnvoll. Einsatzbereiche werden in RASt 2006 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrer zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt in der StVO 2013 zum Ausdruck.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmer, besonders bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig für Verkehrssicherheit und Knotenleistungsfähigkeit sind ARAS, wenn sich die Hauptfahrrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. vorrangig rechts abbiegende Kfz und geradeaus fahrende Radfahrer. Dieser Konflikt kann dadurch deutlich gemindert werden. Auch für links abbiegende Radfahrer können ARAS eine sichere Lösung sein.



Bild 15: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser bis ca. 40 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrer hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges in den Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden (ERA 2010, Kap. 4.5.1).

2.1.4 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Für attraktive Verbindungen des Radverkehrs abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Straßennetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Grundsatz ist hier der Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrer durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren) bauliche Durchlässe geschaffen oder Radfahrer ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterung, Versatz) so angelegt werden, dass Radfahrer allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden und ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen sind eine Sonderform des Mischverkehrs in Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen, genießen Radfahrer bei dieser Lösung Priorität gegenüber dem jeweils ausdrücklich zugelassenen Kfz-Verkehr. Dieser kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrer anpassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Fahrradstraßen sind gut in Tempo 30-Zonen zu integrieren.

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Andernfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.



Bild 16: Baulich gestaltete Einbahn- und Fahrradstraße in Hannover (Foto PGV)

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar. Sie können bei günstiger Lage im Netz erfahrungsgemäß Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen. Gleichwohl können Ein- oder Umbauten zur notwendigen Ordnung des ruhenden Verkehrs und Herausbildung einer geradlinigen Fahrgasse beitragen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Bild 17: Markierte Fahrradstraße in Lemgo (Foto Kloppmann)

Einbahnstraßen verhindern häufig die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für Radfahrer im Erschließungsstraßennetz. Radfahrer werden dann entweder auf konfliktreiche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine grundlegende Forschungsarbeit⁴ ließ frühzeitig erkennen, dass sich eine Öffnung von Einbahnstraßen für entgegen gerichteten Radverkehr weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Auftretende Sicherheitsprobleme mit gegenläufigem Radverkehr treten auf niedrigem Niveau noch am ehesten an Einmündungen und Kreuzungen auf und stehen oftmals in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen insbesondere durch parkende Kfz. An den Anschlussknoten des übergeordneten Straßennetzes ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.

⁴ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit entgegen gerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001

2.2 Verkehrliche und städtebauliche Rahmenbedingungen in Eutin

2.2.1 Stadtstruktur und Stadtentwicklung

Die Siedlungsstruktur Eutins wird geprägt durch die historische Altstadt und die angrenzenden Wohnquartiere zwischen den Seen sowie den umliegenden, von der Kernstadt abgesetzten Dorfschaften. Eutin umfasst neben der Kernstadt vier weitere Ortsteile, die überwiegend dörfliche Strukturen aufweisen, wobei die Dorflagen Fissau und Neudorf durch ihre Lage und Entwicklung mit der Kernstadt Eutin eng verbunden sind.

Der historische Stadtkern Eutins ist als Mischgebiet ausgebildet, wobei Handel und Dienstleistungen einen gewichtigen Nutzungsschwerpunkt einnehmen. An die Altstadt grenzen die Hauptwohnquartiere an. Gewerbeflächen befinden sich vorwiegend im Südosten der Stadt mit direkter Anbindung an die B 76.

Eine sehr attraktive und abwechslungsreiche Landschaft als Teil des Naturparks Holsteinische Schweiz prägt die Stadt Eutin. Die direkt an die Kernstadt angrenzenden Seen, der Große Eutiner See und der Kleine Eutiner See, bilden wichtige Tourismus- und Naherholungsbereiche.

Insgesamt ist die Bebauung der Kernstadt kompakt und die Stadt insgesamt als „Stadt der kurzen Wege“ zu bezeichnen. Fast alle Verkehrsrelationen innerhalb der Stadtgrenzen liegen in einem Entfernungsbereich, der für die Radnutzung prädestiniert ist.

Die wichtigsten bzw. von der Verkehrsnachfrage bedeutendsten Verkehrsziele befinden sich in der Kernstadt insbesondere im Bereich der Altstadt. Hier konzentrieren sich die Schwerpunkte von Verwaltung, Handel und Dienstleistungen, aber auch wichtige touristische Attraktionen wie das Schloss und der Marktplatz. Außerhalb der Altstadt befinden sich neben den Gewerbeflächen, diversen Schulstandorten und Freizeitziele wie beispielsweise Sportstätten und Reitanlagen, das Krankenhaus und am westlichen Ortseingang ein Fachmarktzentrum.

Als Ausrichter der Landesgartenschau 2016 hat Eutin viel für das Stadtimage getan und die Attraktivität der Kernstadt weiter ausgebaut. Ein weiteres Stadtentwicklungsprojekt von gesamtstädtischer Tragweite ist die Sanierung „Historischer Stadtkern Eutin“ mit Umgestaltung der Peterstraße, der Königstraße und des Marktes im Rahmen der Städtebauförderung. Die bereits angelaufene Umsetzung wird vor allem die städtebauliche Qualität der Altstadt weiter stärken.

Auch als Wohnstandort ist Eutin im Aufwind. Neben der Sanierung wurden weitere Flächen für aufgelockerte Bauformen ausgewiesen, für das Neubaugebiet Heinteichkoppel wird inzwischen der 2. Bauabschnitt vermarktet. Eutin ist eine der wenigen Kommunen im Kreis Ostholstein, die in den letzten Jahren Bevölkerungszuwächse verzeichnen konnten.

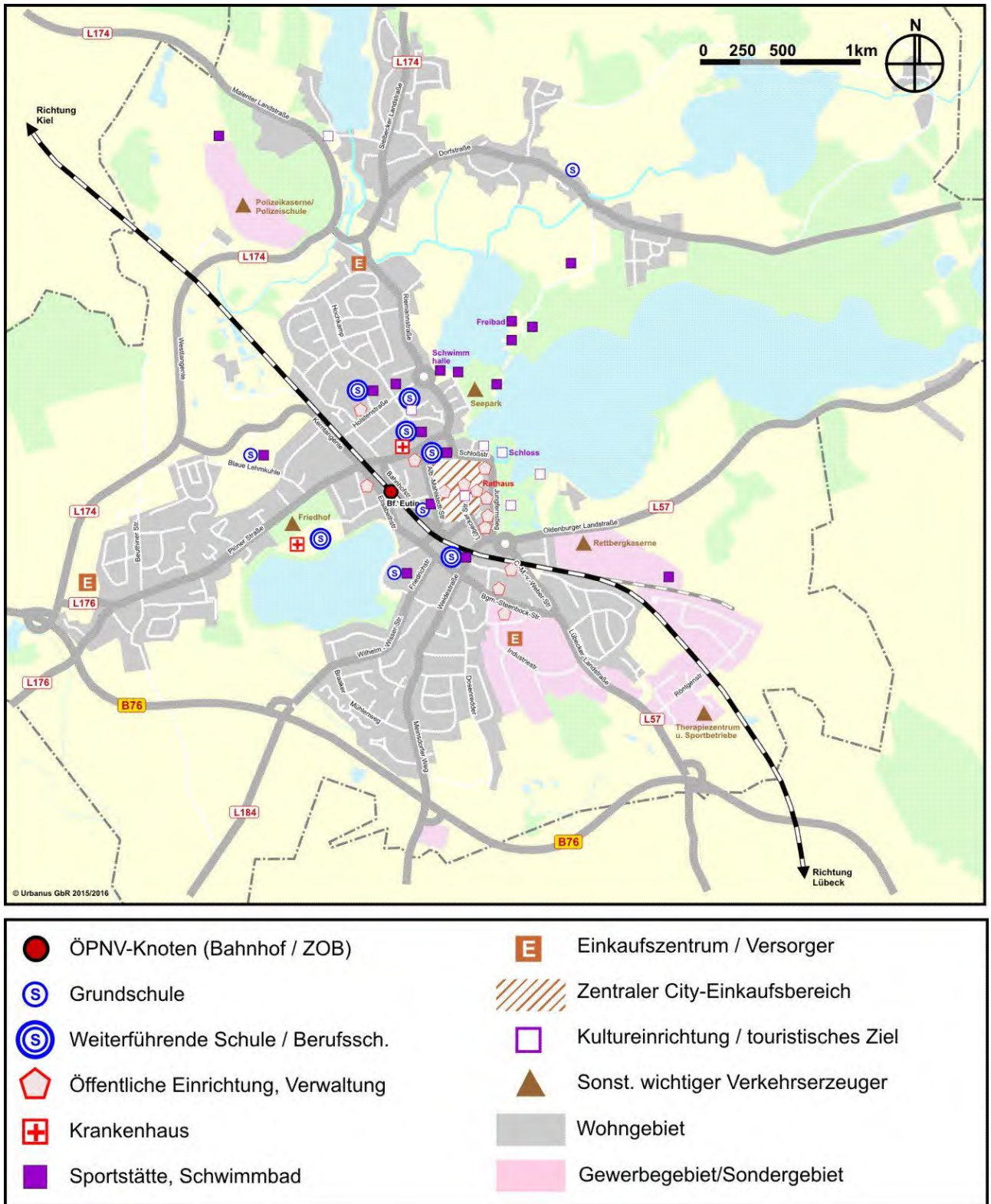


Bild 18: Übersicht übergeordneter Radverkehrsziele in Eutin

2.2.2 Verkehrssituation

Als Kreisstadt und Mittelzentrum ist Eutin ein wichtiges regionales Verkehrsziel für alle Wegezwecke. Insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr treten ausgeprägte Quell- und Zielverkehre auf, die vorwiegend Kfz-orientiert sind und maßgeblich zur Verkehrsbelastung beitragen.

Mit dem Bau der Umgehungen im Zuge der Bundesstraße B 76 und der Landesstraße L 174 sowie der Kerntangente wurden bereits wesentliche Voraussetzungen für eine nachhaltige Entlastung der Kernstadt vom Kfz-Verkehr geschaffen. Verkehrserhebungen aus den letzten Jahren, u. a. auch im Zusammenhang mit dem geplanten Verkehrsversuch für die Altstadt, deuten jedoch darauf hin, dass immer noch Durchgangsverkehre ihren Weg durch die Kernstadt bzw. die Innenstadt finden.

Profiteur der Entlastung durch die Stadtumfahrungen ist bereits die Riemannstraße, in der sich die Kfz-Belegung fast halbiert hat und zugunsten des Radverkehrs ein wichtiges Einfallstor mit neuer Qualität in die Innenstadt entstand. Hier tragen auch die Umgestaltung und die Aufhebung der Benutzungspflicht zur verbesserten Sicherheit Radfahrender auf der Fahrbahn bei.

Durch die Überlagerung von Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren ist der Straßenzug Lübecker Landstraße (L 57) – Bgm.-Steenbock-Straße – Elisabethstraße stark ausgelastet, in Spitzenstunden werden hier rund 1.200 bis 1.500 Kfz/h erreicht⁵ (Tagesbelastung damit ca. 12 bis 15 Tsd. Kfz). Im Kontext mit der Bedeutung auch für Radfahrende, besonders auf dem Weg zum Bahnhof (Pendler), zur Arbeit und zum Einkaufen, käme es darauf an, in diesem Straßenzug alle Potenziale für sichere Radverkehrsführungen nutzbar zu machen. Verkehrsbeeinträchtigungen mit Stauerscheinungen im Kfz-Verkehr sind in der baulich sehr beengten Situation der Elisabethstraße in Spitzenzeiten unvermeidbar. Nur im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes könnte geprüft werden, ob und wie hier weitere Entlastungen erreicht werden können.

Im übrigen Straßennetz bewegen sich für Radfahrende, die auf die Fahrbahnnutzung angewiesen sind, die Kfz-Belegungen zwischen 6 Tsd. und 10 Tsd. Kfz/24h in einem moderaten Rahmen. Im Bereich der Altstadt ragt die Lübecker Straße mit bis zu 10 Tsd. Kfz/24h heraus, wobei hier der Durchgangs- und Parksuchverkehr als zu hoch bzw. unverträglich einzuschätzen sind, so dass Potenzial für eine Verkehrsreduzierung gesehen wird. Für den Radverkehr bedeutet die gesamtverkehrliche Bewertung, dass mit Ausnahme des o.g. zentralen Straßenzuges generell keine separierte oder teilseparierte Radverkehrsanlagen notwendig sind bzw. diese sogar kontraproduktiv sein können. Daher kommt für Eutin neben Markierungslösungen wie Schutzstreifen dem Fahren auf der Fahrbahn mit flankierenden Maßnahmen z.B. zur Geschwindigkeitsregulierung eine zentrale Bedeutung zu.

⁵ Vgl. Verkehrszählungen am 28.05.2015, durchgeführt von SVZ im Auftrag der Stadt Eutin.

Einige für den Radverkehr wichtigen Strecken im Straßennetz werden auch von Linienbussen des Stadt- und Regionalverkehrs befahren. Das Busliniennetz ist so konzipiert, dass die meisten Linien sternförmig auf den Bahnhof und den dortigen ZOB als zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt ausgerichtet sind. Dadurch entstehen auf den Radialen wie Lübecker Landstraße, Plöner Straße und Riemannstraße zumindest in den Hauptverkehrszeiten teilweise dichtere Fahrtenfolgen. Zudem ergeben sich auf diesen ÖPNV-relevanten Strecken besondere Anforderungen an die Fahrgeometrie (z.B. Fahrbahnbreite) und eine besondere Sensibilität in Bezug auf verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Für eine zeitgemäße Verkehrsentwicklungs- und Radverkehrsplanung ist es von Nachteil, dass es derzeit kein an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasstes Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Eutin gibt, das vor allem die Entlastungseffekte der Umgehungsstraßen sowie die neuen planerischen und rechtlichen Handlungsspielräume konsequent ausschöpft. Besonders bei der Verknüpfung des Radverkehrskonzeptes und der Verkehrsplanungen für die Altstadt besteht Handlungsbedarf, den die Verwaltung erkannt und bereits mit verwaltungsübergreifenden Arbeitsrunden zum Verkehrssystem aufgenommen hat. Diskussionen gibt es derzeit vor allem zur künftigen Verkehrsführung in der Altstadt im Kontext mit der städtebaulichen Aufwertung.

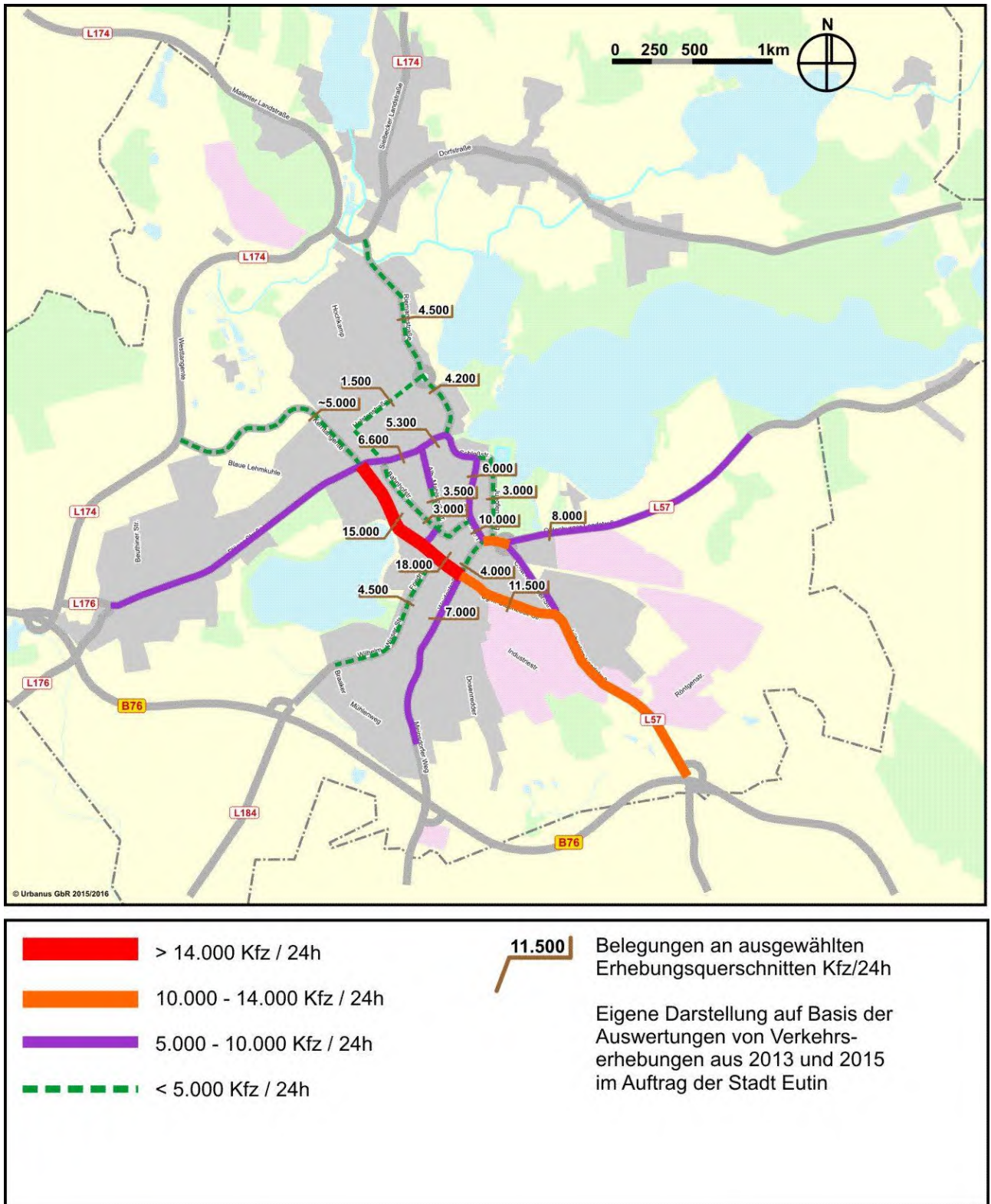


Bild 19: Kfz-Verkehrsbelegungen auf ausgewählten Straßenzügen

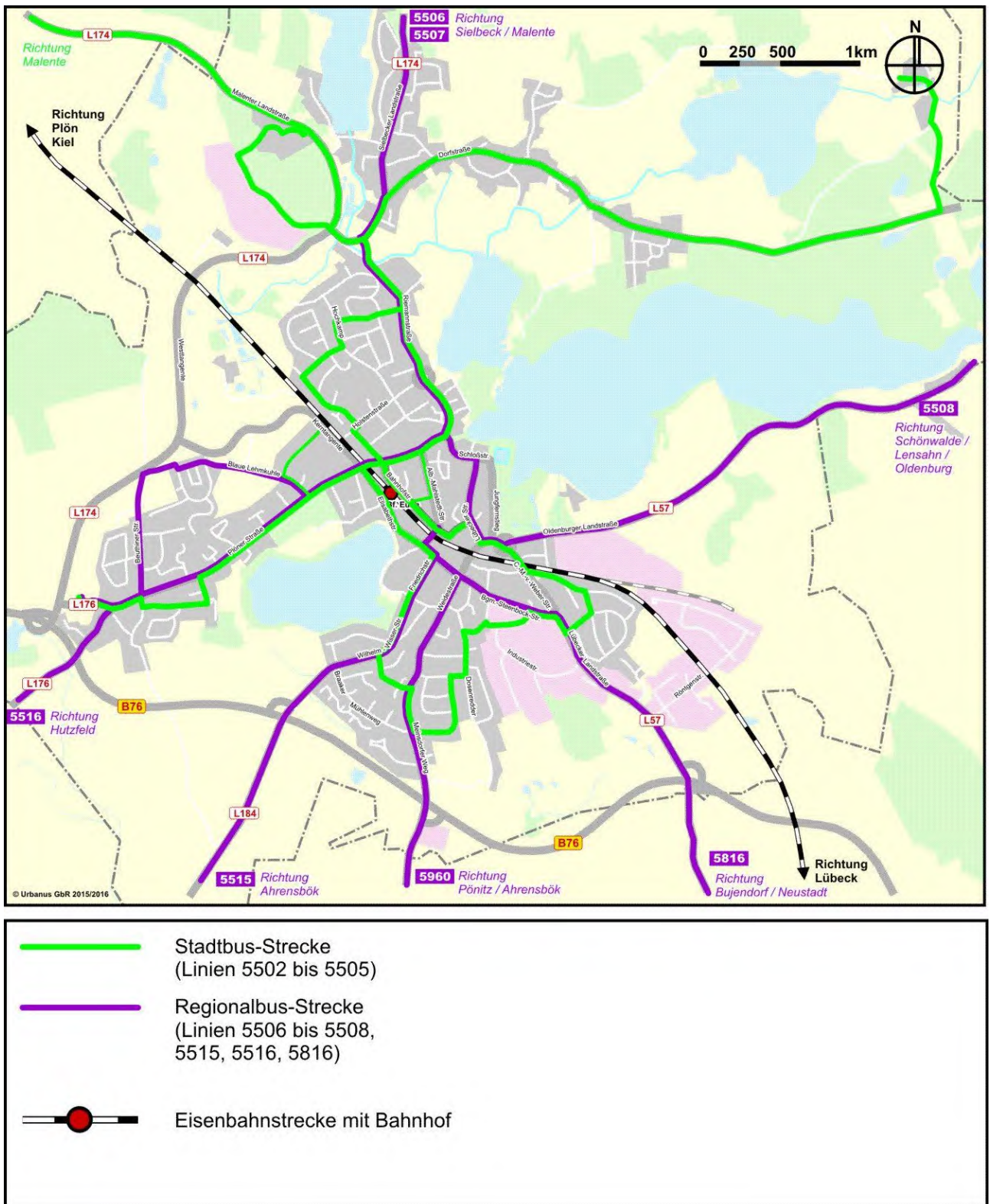


Bild 20: Busstreckennetz in Eutin

3. Bestands- und Konfliktanalyse

3.1 Bestand an Radverkehrsanlagen

Im Rahmen mehrerer umfangreicher Befahrungen des Eutiner Radverkehrsnetzes und ergänzenden Recherchen in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wurden die bestehenden Radverkehrsanlagen aufgenommen und bewertet. Daraus ergaben sich die im Folgenden ausgeführten Problemlagen und Handlungsbedarfe.

Das Eutiner Radverkehrssystem hat sich über Jahrzehnte sukzessive entwickelt, wobei insgesamt wenig systematische Ausbauaktivitäten zur Radverkehrsförderung festzustellen sind. Insofern hat sich der Bestand an Radverkehrsanlagen abgesehen von Baumaßnahmen im Rahmen von Straßenneu- und -umbauten in den letzten Jahren nur wenig verändert. Geprägt ist das Eutiner Radverkehrssystem durch ein Nebeneinander verschiedener Führungsformen, bei denen sowohl im Stadtgebiet als auch im Stadt-Umland-Bereich gemeinsame Geh- und Radwege teilweise in Zweirichtungsführung am häufigsten anzutreffen sind. Im Zusammenhang mit den überwiegend schmalen Seitenräumen im Eutiner Straßennetz ergeben sich daraus verbreitet signifikante Konfliktpotenziale. Dem Gutachter lagen keine Nachweise einer systematischen Überprüfung der Radbenutzungspflicht für das Stadtgebiet vor, so dass auf einigen Streckenabschnitten die (noch) bestehende Benutzungspflicht zu hinterfragen ist.

Bauliche Radwege mit regelkonformen Abmessungen sind nur bruchstückhaft anzutreffen, eine weitgehend durchgängige transparente Führung besteht praktisch nur im westlichen Teil der Plöner Straße, auch hier jedoch mit nicht regelkonformen Abmessungen.

In der Riemannstraße, die in den letzten Jahren durch die Stadtumgehungsstraßen eine deutliche Verkehrsentlastung erfahren hat, wurde die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges inzwischen weitgehend aufgehoben, ebenso in der Oldenburger Landstraße. Diese Maßnahmen sind aus Radverkehrssicht positiv zu bewerten.

Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erfolgt in den meisten Wohngebieten mit Tempo-30-Zonen, wobei diese noch nicht flächendeckend umgesetzt sind. Bei der Fahrbahnführung in Hauptverkehrsstraßen bestehen meist keine flankierenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen.

Zu den Qualitäten im Radverkehrsnetz gehören in Eutin sicherlich die zahlreichen Kfz-freien Wege im Bereich des Großen und Kleinen Eutiner Sees. Trotz des teilweise eingeschränkten Fahrkomforts auf den wassergebundenen Belägen bilden einige dieser Routen auch attraktive Verbindungen für den Alltagsverkehr und für Eutin und das Umland auch eine wichtige touristische Komponente.

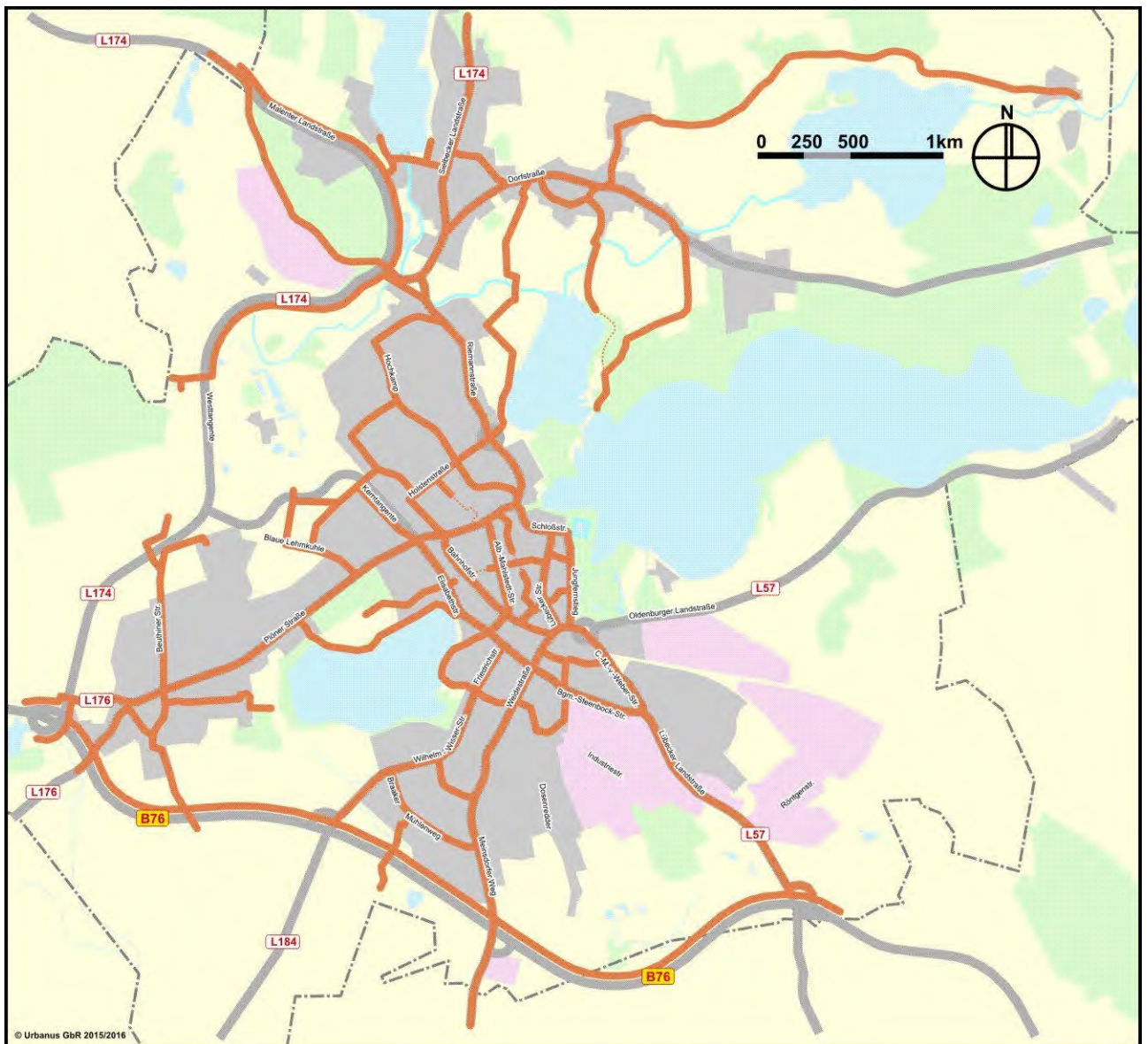


Bild 21: Befahrungsnetz für die Bestandsanalyse

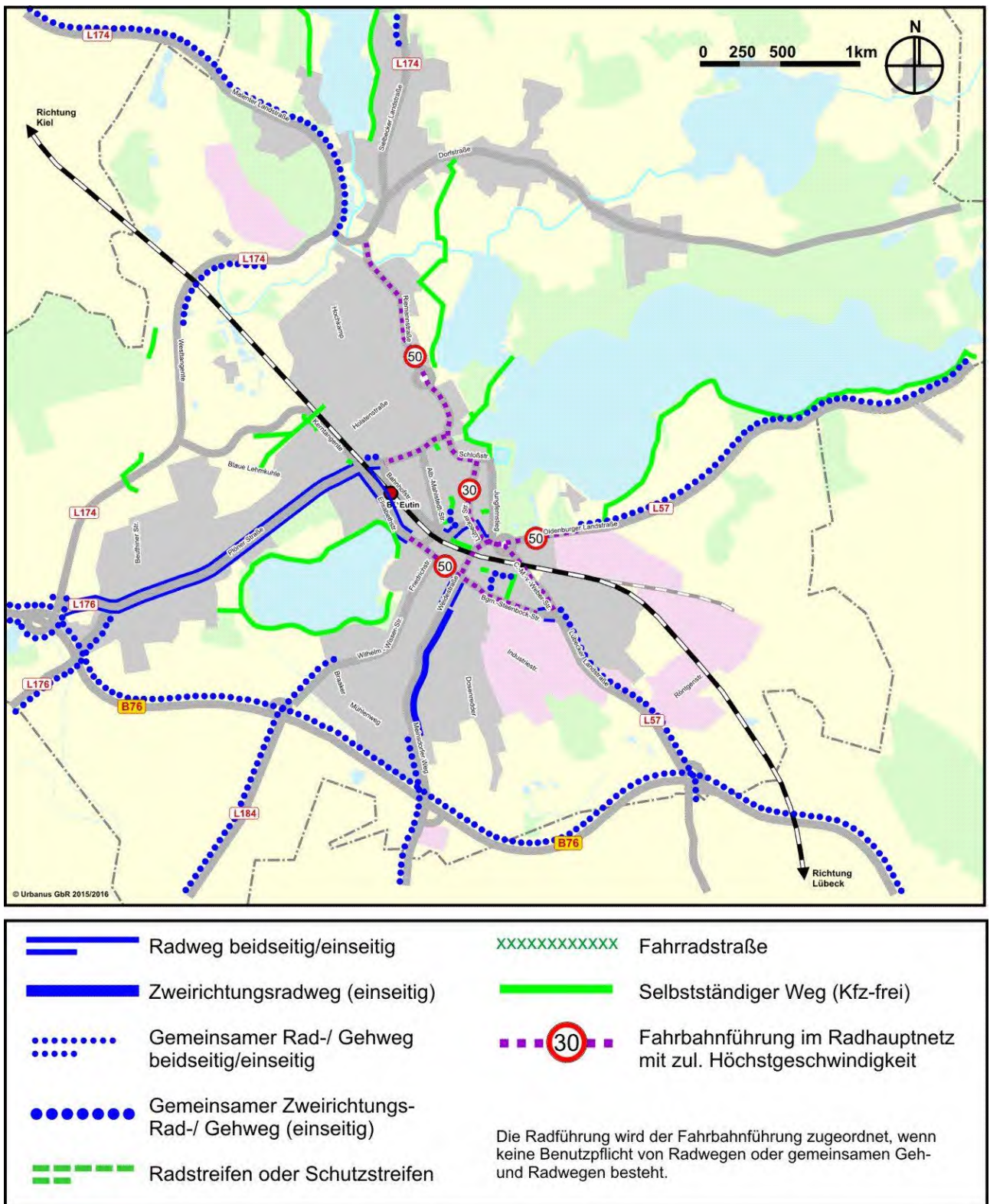


Bild 22: Übersicht der Radverkehrsanlagen in Eutin (Stand August 2016)

3.2 Grundsätzliche Problemlagen in Eutin

3.2.1 Radverkehrsförderung in Eutin

In den letzten Jahren hat die Stadt Eutin im Wesentlichen punktuelle oder räumlich eng begrenzte Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt. Dabei handelte es sich schwerpunktmäßig um verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. Aufhebung der Benutzungspflicht, Beschilderung, Geschwindigkeitsbeschränkungen) und kleinere bauliche Maßnahmen (z.B. Bordsteinabsenkungen, Anlage von Fahrradfurten). Besonders hervorzuheben ist die Einrichtung einer neuen Fahrradabstellanlage am Bahnhof mit Fahrradkäfigen.

Dennoch kann in Eutin nicht von einer systematischen Radverkehrsplanung gesprochen werden, da es vor allem an einer Durchplanung längerer Streckenabschnitte mit allen relevanten Komponenten der Radverkehrsförderung bislang fehlt. In der Bewertung der aktuellen Situation für den Radverkehr in Eutin lassen sich einige grundsätzliche Problemlagen identifizieren, die eine deutliche Akzeptanzsteigerung beeinträchtigen:

- Starke Brüche in der Radverkehrsführung und der Gestaltung von Radverkehrsanlagen,
- noch deutliche Dominanz der Kfz-Anforderungen auch im untergeordneten Straßennetz
- Barrieren in der Netzdurchlässigkeit,
- hoher Anteil Kopfsteinpflaster auf wichtigen Radrouten insbesondere in der Altstadt,
- keine Ausschöpfung „neuer“ Handlungsspielräume und Planungsinstrumente
(u.a. Schutzstreifen, Radfahrschleusen, Tempo-30 vor ausgewählten Einrichtungen, etc.).

Ausgehend von den durchgeführten Befahrungen und Ortsbesichtigungen wird im Folgenden auf einige Problemlagen näher eingegangen. Eine weiter differenzierte und detaillierte Darstellung von Mängeln und Defiziten wurde von der Initiative Fahrradfreundliches Eutin zusammengestellt. Zudem gibt es seit Kurzem im Internet einen Mängelbogen, über den Mängel an die Stadtverwaltung gemeldet werden können.

3.2.2 Netzdurchlässigkeit

Eutin ist geprägt durch viele kleinteilige, Kfz-freie Wegeverbindungen, die auch wichtige potenzielle Netzschlüsse und Ergänzungen für das Radverkehrsnetz darstellen. Viele dieser Wege sind aber nur eingeschränkt für den Radverkehr nutzbar oder mit starken Konfliktpotenzialen mit dem Fußverkehr behaftet. Hier sind in der Regel bauliche Maßnahmen zur Ertüchtigung für den Radverkehr erforderlich.

Ein besonderes Ärgernis für Radnutzer*innen sind Ordnungsmaßnahmen wie Einbahnstraßen und Durchfahrtsverbote (StVO Z250), die in vielen Fällen für den Radverkehr freigegeben werden können. Aus den Erfahrungen des Gutachtertteams gibt es nur wenige Situationen, wo eine Durchfahrtsperre für den Radverkehr verkehrlich erforderlich ist. Auch bei Umlaufsperrern bzw. Umlaufgittern wird der Radverkehr vielfach unnötig behindert. Dort wo diese zwingend erforderlich sind, gibt es gestalterische Möglichkeit für mehr Radverkehrsfreundlichkeit, in jedem Fall ist eine systematische Überprüfung angebracht.



Bild 23: Beispiele für Defizite in der Durchlässigkeit

3.2.3 Radführung und Radverkehrsanlagen

Die wichtigste Grundlage bzw. Voraussetzung zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind sichere und gut befahrbare Radverkehrsanlagen. Den Planern stehen heute verschiedene Führungsformen zur Verfügung, die jeweils den örtlichen Verhältnissen anzupassen sind.

In Eutin gibt es derzeit nur wenig positive Beispiele von Radverkehrsanlagen, es überwiegen Anlagen und Radführungen, die nicht mehr regelkonform und/oder schlecht befahrbar sind. Auffällig sind die starken Brüche in der Qualität der Radverkehrsanlagen und die häufigen Führungswechsel. Es fehlt insgesamt an einer konsistenten Planung längerer Abschnitte im Radverkehrsnetz. Als besonders kritisch werden dabei Führungswechsel in Hauptverkehrsstraßen gesehen, die einen ungesicherten und unregelmäßigen Übergang in eine Fahrbahnführung aufweisen. Solche Situationen finden sich beispielsweise in der Bürgermeister-Steenbock-Str. und im Opernring.

Zur Zeit ist keine Hauptverkehrsstraße mit Radverkehrsanlagen ausreichender Qualität ausgestattet. Besonders auf den stark belasteten Straßenzügen Elisabethstraße und Lübecker Landstraße gibt es diverse Konfliktpotenziale mit dem Kfz-Verkehr, aber auch mit dem Fußverkehr, zum Teil auch mit Relevanz für die Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund ist es bemerkenswert, dass es in Eutin wenig erfasste Unfälle mit Radfahrereteiligung gibt. Insgesamt ist der Radverkehr in Eutin aber vernachlässigt und leidet unter einem noch weitgehend autoorientierten Verkehrssystem. Die Instrumente einer modernen Mobilitätsplanung und die inzwischen auch verkehrsrechtlich erweiterten Möglichkeiten werden in Eutin noch nicht adäquat umgesetzt.

Aber auch im untergeordneten Straßennetz, dort wo der Radverkehr üblicherweise in der Fahrbahn geführt wird, bestehen zum Teil signifikante Defizite sowohl die Radführung betreffend als auch den Zustand der Radverkehrsanlagen. Exemplarisch sei hier die Lübsche Koppel genannt, wo im Knotenzulauf zur Elisabethstraße kein Begegnungsverkehr Pkw – Fahrrad gefahrlos möglich ist. Besonders kritisch sind solche Problemlagen, wenn die betreffenden Straßenzüge wie die Lübsche Koppel auch noch wichtige Schulwege sind.

Ein Grundproblem bei den Eutiner Radverkehrsanlagen sind die Beläge. Besonders hervorzuheben ist zum Einen der deutliche Instandhaltungs- und Sanierungsrückstand bei vielen Radverkehrsanlagen, zum Anderen das noch weit verbreitete Kopfsteinpflaster, selbst in Straßen, in denen es keine nachvollziehbaren Gründe des Städtebaus und des Denkmalschutzes gibt. Betroffen sind davon leider auch wichtige Abschnitte des Haupttroutennetzes wie die Lübecker Straße. Eventuell kann das neue Online-Meldesystem hier zu einer verbesserten Qualitätssicherung beitragen. Aufgrund der gerade im untergeordneten Straßennetz weit verbreiteten Sanierungsbedarfe der Oberflächen, ist aber auch die Radverkehrsführung in der Fahrbahn oft unkomfortabel.

Im Hinblick auf die Entwicklungspotenziale ist aber auch festzustellen, dass regelkonforme und attraktive Anlagen für den Radverkehr wie auch für den Fußverkehr im übergeordneten Eutiner Straßennetz verbreitet nur schwer umsetzbar sind, ohne in die Straßenraumaufteilung und die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr einzugreifen. Teilweise lassen die Straßenraumbreiten auch keine für alle Verkehrsmittel gleichermaßen verträgliche Flächenaufteilung zu, hier sind künftig ggf. Abwägungen vorzunehmen und Prioritäten zu setzen.



Bild 24: Beispiele für Defizite bei den Radverkehrsanlagen

3.2.4 Knotenpunkte, Führungswechsel und Überquerungsstellen

Die meisten Unfälle insbesondere auch mit Radfahrerbeteiligung erfolgen an Knotenpunkten. Ebenso sensibel für den Radverkehr sind Führungswechsel und Überquerungsstellen. Auch hier gilt für Eutin die Grundfeststellung vieler einzelner Mängel und weniger guter Ausführungsbeispiele. Insgesamt lässt sich auch bei diesen Elementen des Verkehrssystems keine systematische Herangehensweise erkennen. Die positiven Beispiele beschränken sich im Wesentlichen auf Straßenneubauten, wengleich wie beim Beispiel der Röntgenstraße teilweise gute Ansätze mit weiter bestehenden Defiziten (hier die verschwenkte Führung) kombiniert sind.

Ähnlich wie bei der Streckenführung wird der Radverkehr in Eutin auch bei der Knotenpunktgestaltung zugunsten einer leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs stark vernachlässigt. An vielen Stellen fehlt es bereits an gekennzeichneten Führungen bzw. Führungshilfen. Weitergehende Komponenten einer zeitgemäßen Radverkehrsplanung wie Aufstellflächen, Radschleusen oder Radampeln finden im Eutiner Stadtgebiet überhaupt noch keine Anwendung. Gerade an den Knotenpunkten und bei Führungswechseln zeigt sich, dass der Radverkehr bisher nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Damit werden vor allem die schwächeren bzw. unsicheren Verkehrsteilnehmer*innen wie Kinder und Senioren benachteiligt bzw. von der Radnutzung abgehalten. In einigen Situationen lassen sich vorhandene Defizite auch mit überschaubarem Aufwand beseitigen oder abmildern, so beispielsweise die eingeschränkten Sichtverhältnisse am Knoten L57 / Bürgermeister-Steenbock-Straße oder Führungsdefizite am Knoten Am Rosengarten / Voßplatz und Jungfernstieg / Carl-Maria-von-Weber-Straße.

Im Übrigen gehen die Defizite an Knotenpunkten und bei Überquerungsstellen meist auch zu Lasten des Fußverkehrs, der in Eutin ebenfalls weit unter seinen (planerischen) Potenzialen rangiert. In der Gesamtschau bestehen an vielen Stellen im Eutiner Straßennetz straßenräumliche Unverträglichkeiten, die sich auch nachteilig auf die städtebauliche Qualität auswirken. In diesem Zusammenhang bildet die laufende Sanierung der historischen Altstadt ein vielversprechendes Projekt, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zumindest in dem zugeordneten räumlichen Umgriff künftig deutlich aufzuwerten.



Bild 25: Beispiele für Defizite an Knotenpunkten

3.2.5 Wegweisung

Auch wenn die Radwegweisung nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist, komplettiert sich mit ihr das Bild einer vernachlässigten Radverkehrsförderung für Eutin. Eine schlüssige und einheitliche Radwegweisung kann nicht nur die Transparenz des Radverkehrsnetzes unterstützen, sondern auch die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum stärken. In Eutin bildet die Radwegweisung derzeit kein Aushängeschild für den Radverkehr. Irritierend wirkt vor allem das Nebeneinander verschiedener Beschilderungssysteme allein für den Radverkehr. In der Überlagerung von Fuß-, Rad- und Kfz-Wegweisung wird an mehreren Stellen die Orientierung mehr erschwert als erleichtert. Ähnlich wie beim Zustand der Radverkehrsanlagen weist die Gemengelage der Beschilderungen auch auf ein unzureichendes Monitoring der zuständigen Stellen hin. Im Zuge der Ertüchtigung des übergeordneten Radverkehrsnetzes ist auch die Radwegweisung komplett neu auszurichten.



Bild 26: Beispiele für Defizite an Knotenpunkten

3.3 Besondere räumliche Problemlagen

Neben den grundsätzlichen Problemlagen gibt es in Eutin auch eine Reihe räumlicher Defizit- und Konfliktbereiche, die im folgenden Plan dargestellt und nachfolgend stichwortartig ausgeführt sind. Diese wurden im Rahmen der Befahrungen durch die Gutachter erfasst und im Zuge der Beteiligungsformate durch Hinweise der lokalen Akteure ergänzt.



Bild 27: Übergeordnete räumliche Problemlagen im Eutiner Radverkehrssystem

(1) Innenstadt:

- Insgesamt wenig transparente Radführung,
- unzureichende Netzdichte / Durchlässigkeit,
- Barrieren durch Bahntrasse + Einbahnstraßen,
- insgesamt Kfz-orientierte Verkehrsgestaltung,
- starke Konflikte mit Kfz und Parken,
- Konflikte mit Fußverkehr auf Fuß-Radwegen,
- kein einheitliches Geschwindigkeitsniveau,
- Kfz-freie Wege teilweise wenig attraktiv,
- diverse Mängel im Detail,
- diverse Straßen mit Kopfsteinbelag.

(2) Sielbecker Landstraße (L174) / Dorfstraße:

- Fehlende Radverkehrsanlagen bzw. nicht ausreichende Verkehrsberuhigung,
- fuß- und radverkehrsunfreundliche Querungen,
- konfliktträchtige Führung am Knoten Dorfstr.

(3) Riemannstraße:

- Positive Ansätze zur Verkehrsberuhigung,
- noch keine konsequente Umsetzung der Kfz-Entlastung,
- noch ausgeprägt unangepasste Kfz-Fahrweisen,
- teilweise Konflikte mit Parken und Grundstückszufahrten,
- kein adäquater nördlicher Stadteingang.

(4) Voßplatz / Wilhelm-Wisser-Platz:

- Sehr unübersichtlicher Knoten (auch für Kfz-Verkehr),
- insgesamt radverkehrsunfreundliche Führung,
- Langer Königsberg als Einbahnstr. mit Kopfsteinbelag (inzwischen beseitigt),
- keine städtebaulichen „Platz“-Qualitäten.

(5) Plöner Str. Ost / Plumpstraße:

- Insgesamt radverkehrsunfreundliche Führung,
- schlechte Orientierung und Konflikte mit Fußverkehr,
- kritischer „Doppelknoten“ Bahnhofstr./Plumpstr.,
- besonders kritisches Abbiegen Plöner Str.> Plumpstr. bzw.
- generell kritische Führung Elisabethstr. - Plumpstr.,
- Konflikte mit Kfz-Verkehr in der Steigungslage Plumpstr.

(6) Plöner Str. West:

- Zu schmale Radwege,
- tlw. unbefriedigende Querungen,
- Konfliktpotenzial Grundstückszufahrten (v.a. Straßen-Nordseite).

(7) Elisabethstraße - Bgm.-Steenbock-Str.:

- Keine einheitliche Radführung,
- erhebliche Defizite der Radverkehrsanlagen,
- mangelhafte Führungswechsel und Querungen,
- Konflikte durch sehr hohe Kfz-Belegung,
- insgesamt stark Kfz-orientierte Straßengestaltung,
- starke Radführungsdefizite an allen Knoten,
- keine Rad-Berücksichtigung bei der LSA-Steuerung.

(8) Weidestraße:

- Keine einheitliche Radführung,
- Defizite der Radverkehrsanlagen,
- starke Straßenschäden nördlich Elisabethstr.,
- schlechter Anschluss Katerstieg,
- Führungsdefizite am Knoten Lübecker Str. und am Knoten Elisabethstraße.

(9) Oldenburger Str. / C.-M.-von-Weber-Str. (L 57):

- Keine „gesicherte“ Führung für den Radverkehr.

(10) Knoten Bgm.-Steenbock-Str.:

- Erhebliche Defizite in der Radführung,
- Konfliktpotenzial durch Sichteinschränkungen.

(11) Lübecker Landstraße (L 57):

- Keine einheitliche Radführung,
- erhebliche Defizite im gemeinsamen Geh-Radweg,
- Konflikte durch hohe Pkw- und Lkw-Belegung,
- viele z. T. unübersichtliche Grundstückszufahrten,
- unzureichende Führung und Sicherung an Einmündungen.

Alle Mängelpunkte dienen in den zugehörigen Maßnahmenkapiteln des Hauptkapitels 6 als Grundlage für die Maßnahmenempfehlungen.

4. Zielsetzungen für die Radverkehrsentwicklung in Eutin

4.1 Leitbild

Das Stadtgebiet Eutins weist als „Stadt der kurzen Wege“ fahrradfreundliche Entfernungen auf und ist bis auf wenige Straßen weitgehend steigungsarm. Die meisten Wege im motorisierten Verkehr liegen unter 5 km und stellen damit ein grundsätzliches Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr dar. Dieses Potenzial gilt es systematisch zu erschließen.

Der Leitgedanke für die Radverkehrsentwicklung in Eutin lautet daher: Erhöhung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl mit einem attraktiven und sicheren Radverkehrssystem durch eine systematische Radverkehrsförderung. Der Slogan „Meine Fahrradstadt: Eutin!“ wird zum Impulsgeber für die Radverkehrsentwicklung.

Aus diesem Leitgedanken lassen sich weitere positive Wirkungen ableiten, die die Standortqualität Eutins weiter erhöhen:

- Mehr Lebensqualität in der Stadt,
- mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen,
- mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer,
- mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität,
- mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt,
- mehr System im Radverkehr.



4.2 Perspektive Fahrradfreundliches Eutin 2025

Ausgehend vom Leitbild wird nachfolgend ein visionärer Ausblick für den Eutiner Radverkehr im Jahr 2025 skizziert:

Das Stadtgebiet Eutins weist nicht nur von der Stadtstruktur, sondern auch von der Radverkehrsqualität inzwischen gute Bedingungen für die Nahmobilität auf. Deshalb lohnt das Radfahren zwischen den sich nach Süden und Norden ausdehnenden Stadtteilen und den Hauptzielbereichen der Innenstadt, den Schulen, Arbeitsplätzen und Freizeitzielen. Radfahren in Eutin macht Spaß, viele fahren Rad, egal ob jung oder alt und über das Radfahren wird in den Medien positiv berichtet.

Der auf den Routen des Alltagsverkehrs auftretende Zeitaufwand für eine Radfahrt im Stadtgebiet beträgt maximal 15 Minuten. Selbst Malente ist in etwa 25 Minuten erreicht. In der Innenstadt bleiben Radfahrern eine aufwändige Parkplatzsuche und die Parkgebühren erspart, auch weil Abstellanlagen in genügender Menge, diebstahlsicher und bedienungsfreundlich angeboten werden. Radfahren hat sich in den vergangenen Jahren in Eutin zum vorherrschenden und beliebtesten innerstädtischen Fortbewegungsmittel neben dem Zufußgehen entwickelt.

Markierte Fahrradstreifen schaffen Sicherheitsräume auf der Fahrbahn. Radfahrende sind hier allgegenwärtig und das Radfahren ist dadurch sicherer und stressfreier geworden. Die Zäsuren durch Bahnstrecke und Ortsdurchfahrt (Kerntangente) wurden gemildert, die Hauptknotenpunkte durch Aufstellstreifen durchlässiger und fahrradfreundlicher gestaltet. Bei Umgestaltungen und Ummarkierungen werden Flächen- und Interessenkonkurrenzen besonders mit dem motorisierten Verkehr gerechter abgewogen und in der Regel zugunsten der schwächeren aber klimafreundlicheren Verkehrsarten entschieden. Außerhalb der Fahrbahnen haben Fußgänger Vorrang vor dem Radverkehr.

Im Radverkehrskonzept sind Grundätze und messbare Ziele der Radverkehrsförderung beschrieben. Die Vorteile der Radverkehrsförderung sind für alle erleb- und spürbar, gleichermaßen für Einwohner und Besucher, den städtischen Einzelhandel, den Tourismus und die Umwelt. Durch die erfolgreiche Förderung des Radverkehrs wird Eutin als Wohn- und Arbeitsstandort und als Tourismusziel noch attraktiver.

Das Radverkehrskonzept stellt für Politik und Verwaltung eine verbindliche Leitschnur und Selbstverpflichtung für die Umsetzung bzw. Zielerreichung dar und wird regelmäßig fortgeschrieben.

4.3 Messbare Zielgrößen der Radverkehrsförderung

Messbare Zielgrößen der Radverkehrsförderung sind insbesondere folgende Indikatoren für Zielerreichung und Benchmarking, die jährlich oder zweijährlich erhoben werden können:

- Radverkehrsmengen des fließenden und ruhenden Radverkehrs, z. B. als Innenstadt-Kordonzählungen oder Querschnittszählungen,
- Radverkehrsanteile (erfordern Haushaltsbefragungen),
- Unfallentwicklungen, insbesondere mit schweren Unfallfolgen und Radfahrerbeteiligung,
- ADFC-Fahrradklimatests (zuletzt 2016), Stimmungsbarometer durch Nutzerbefragungen,
- Art und Umfang bzw. Zuwachs neu- und umgestalteter Radverkehrsführungen im Stadtgebiet als künftiger Bestandteil im Stadtentwicklungsbericht.

...

5. Übergeordnetes Radverkehrsnetz

5.1 Grundsätze und Struktur des Radnetzes

Wichtigste Grundlage einer wirksamen Förderung des Radverkehrs ist ein **flächenhaftes Radverkehrsnetz** für den Alltagsverkehr. Das Radverkehrsnetz soll möglichst **direkte und attraktive Verbindungen** zwischen wichtigen Quellen wie Wohnvierteln und Zielen wie größeren Arbeitsstätten, Schulen, zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen schaffen.

Zur Sicherung der Qualität des Radverkehrsnetzes werden Leitlinien, Grundsätze und Qualitätskriterien auf der Grundlage von Regelwerken und Praxiserfahrungen formuliert. **Leitlinien** sind:

- Das Radverkehrsnetz ist ein Alltagsnetz unter Berücksichtigung des Freizeitverkehrs und touristischen Radverkehrs.
- Das Radverkehrsnetz berücksichtigt die Anforderungen aller Nutzergruppen wie Kinder und Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen und Freizeitradler gleichermaßen.
- Das Radverkehrsnetz bietet sichere, bequeme und direkte Wege.
- Das Radverkehrsnetz ist mit regionalen und touristischen Netzen verknüpft.

Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen

Grundsätzlich haben alle Radfahrerinnen und Radfahrer das Bedürfnis, sicher und störungsfrei voran zu kommen. Die in der planerischen Praxis zu berücksichtigenden Nutzergruppen (vgl. Tabelle 2) unterscheiden sich hinsichtlich

- der Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen,
- der gewünschten Fahrgeschwindigkeiten,
- der Zweckorientierung der Fahrt (zielorientiert oder routenorientiert),
- der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Sicherheit) sowie
- der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge (z. B. Fahrräder mit Anhängern oder Trailern zum Kindertransport).

Eine Übersicht der Anforderungen wichtiger Nutzergruppen zeigt nachstehende Tabelle.

Anforderungen	Alltagsradverkehr			Freizeitradverkehr		
	Kinder/ Jugendliche	Erwach- sene	Ältere Men- schen	Freizeit- radfahrer/ Rad- touristen	Sportrad- fahrer	Moun- tain- biker
soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz- Verkehr	●	○	●	●		○
geringe Umwege	●	●	○			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
zweispurig befahrbar (z.B. durch Anhänger)		●	○	●		
landschaftliches Erlebnis				●		○
hohe Fahrgeschwindigkeit		○			●	
unbefestigte Trasse						●
Steigungs- und Gefälle- strecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●
		●= sehr wichtig				
		○= anzustreben				

Tabelle 2 Spezifische Anforderungen wichtiger Nutzergruppen (FGSV 2002)

Neben den Anforderungen verkehrsgewandter Radfahrerinnen und Radfahrer, die im Alltagsradverkehr schnelle und direkte Wege wie z. B. zur Arbeit und zur Ausbildung bevorzugen, sind die besonderen Anforderungen folgender Gruppen zu berücksichtigen:

Für **Kinder und Jugendliche** fördert die Möglichkeit, ihre Wege mit dem Rad eigenständig zurücklegen zu können, die Entwicklung von Gesundheit und Selbständigkeit. Zwei Drittel der Mädchen und Jungen verfügen im Alter von etwa 4 Jahren bereits über ein Fahrrad. In der Radverkehrsnetzplanung muss auf die Sicherung des Radverkehrs zwischen Wohn- und Schulstandorten sowie zu Spielorten und Freizeiteinrichtungen geachtet werden.

Ältere Menschen nutzen das Fahrrad in vielfältiger Weise und zunehmend in der Freizeit. Sie benötigen ebene Oberflächen mit hoher Griffigkeit. Bei einer Wahlmöglichkeit ziehen viele eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung vor. Bedeutsam ist für diese Gruppe die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Kontrolle).

Freizeitradlerinnen und -radler, darunter sind auch sportlich weniger Geübte, Familien mit Kindern und ältere Menschen, erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Wegweisung. Die Wegführung selbst sollte sich erlebnisorientiert gestalten.

Radtouristen benötigen umwegarme überregionale Radverkehrsverbindungen, die der Überbrückung größerer Entfernungen dienen. Radtouristen erwarten vor allem ein gut befahrbares Radverkehrsnetz abseits der Hauptverkehrsstraßen, verlässliche Wegweisung, ausreichend breite Wege, gut befestigte Oberflächen und ein landschaftlich interessantes und abwechslungsreiches Umfeld.

Um das Radverkehrsnetz für Eutin zu definieren werden Quellen und Ziele des Radverkehrs analysiert sowie die Zwangspunkte, die sich auf Grund von Barrieren im Netz ergeben.

Die Quellen des Radverkehrs bilden größere zusammenhängende Wohngebiete. Wichtige, d. h. Ziele bzw. Zielbereiche mit stadtweiter Bedeutung in Eutin u. a. der Bahnhof, die gesamte Innenstadt, v. a. die Fußgängerzone als Hauptgeschäftsbereich. Außerdem bilden die Gewerbegebiete im Osten der Stadt größere Flächenziele. Weitere Ziele sind weiterführende Schulen, öffentliche Einrichtungen und Verwaltung, Sportplätze und Sporthallen sowie Kulturstätten.

Linienhafte Barrieren bilden die Eisenbahnstrecke sowie abschnittsweise zwischen den LSA-Knotenpunkten die Stadtkerntangente. Zwangspunkte sind auch die netzbedeutenden Unter-/Überführungen und Bahnübergänge der Eisenbahnstrecke.

Aus den vorliegenden Daten entsteht das Wunschliniennetz, also die Luftlinienverbindungen von Quellen und Zielen unter Berücksichtigung der Zwangspunkte.

Grundsätzlich wird unter Beachtung der Verbindungs- und Umfeldqualitäten der Straßen und Wege im Stadtgebiet das Wunschliniennetz auf das Straßennetz umgelegt. Es entsteht das Radverkehrsnetz. Ein unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, da sie nicht nur bewohnt sind sondern häufig auch für Radfahrer die kürzesten Verbindungen zu wichtigen Zielbereichen anbieten. In Eutin traditionell beliebte Netzabschnitte liegen jedoch auch im Grünen und verlaufen abseits der Hauptstraßen (z. B. Seenrouten).

5.2 Hauptrouten (Velorouten)

Die Hauptrouten stellen die obere Hierarchiestufe im Radverkehrsnetz dar und bilden die wichtigsten bzw. nachfragestärksten Verkehrsrelationen. Sie erleichtern den Radnutzer*innen zügig auch längere innerstädtische Strecken zurückzulegen. Im Verlauf einer Hauptroute sind verschiedene Führungsformen möglich. Dies können Fahrbahnen von Straßen sein, eigenständige Radverkehrsanlagen an verkehrsreichen Straßen oder auch Kfz-freie Wege.

Auf den Hauptrouten sollte Radfahren besonders sicher, schnell und angenehm sein. Daher sind folgende Qualitätsanforderungen anzustreben bzw. in der Planung zu berücksichtigen:

- Direkte Linienführung (= Minimierung von Umwegen),
- ausreichende (=regelkonforme) Abmessungen,
- widerstandsarme gut befahrbare Oberflächen (vorzugsweise Asphalt),
- kurze Rotphasen an signalgeregelten Kreuzungen mit separater Radsignalisierung,
- radverkehrsfreundliche Überquerungshilfen,
- niveaufreie Führung an wichtigen Zwangspunkten (z.B. Eisenbahnstrecke),
- vorzugsweise Führung über verkehrsberuhigte Straßenabschnitte.

Um die Nutzung zu steigern, sollte das Hauptroutennetz als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung entsprechend vermarktet werden. Dazu gehört insbesondere die Einbindung in die Radwegweisung und ein spezielles Informationsangebot (z.B. Fahrradstadtplan).

Zur besseren Vermarktung werden Hauptrouten häufig auch als Velorouten titulierte, um den besonderen Qualitätsanspruch deutlich zu machen. Bei entsprechendem Nachfragepotenzial werden als Premiumprodukt im Radverkehrsnetz von Städten neuerdings auch Radschnellwege entwickelt, die für Eutin aber vorerst nicht in Frage kommen.

Die Hauptrouten im Eutiner Radverkehrsnetz verlaufen vorwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen, die wiederum hauptsächlich auf die Altstadt als mit Abstand wichtigstem Verkehrsziel ausgerichtet sind. Die Bündelungseffekte der Nachfrage auf diesen Straßen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV gelten auch für den Radverkehr. Dies stellt besondere Herausforderungen für eine konfliktarme und komfortable Führung des Radverkehrs. Die Hauptverkehrsachsen bilden außerdem auch die wichtigsten Schnittstellen zum regionalen Radnetz und verknüpfen das Stadtgebiet mit den Umlandgemeinden. Im Bereich der Altstadt mit der Lübecker Straße, der Albert-Mahlstedt-Straße und der Bahnhofsstraße sind gleich drei Straßen Bestandteil des Hauptroutennetzes, da hier eine kleinräumige Verteilung der Radverkehrsströme von besonderer Bedeutung ist. Einen besonderen Status nimmt die Elisabethstraße ein. Aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen wird diese zunächst als alternative Hauptroute aufgeführt, um den Handlungsbedarf zu verdeutlichen.

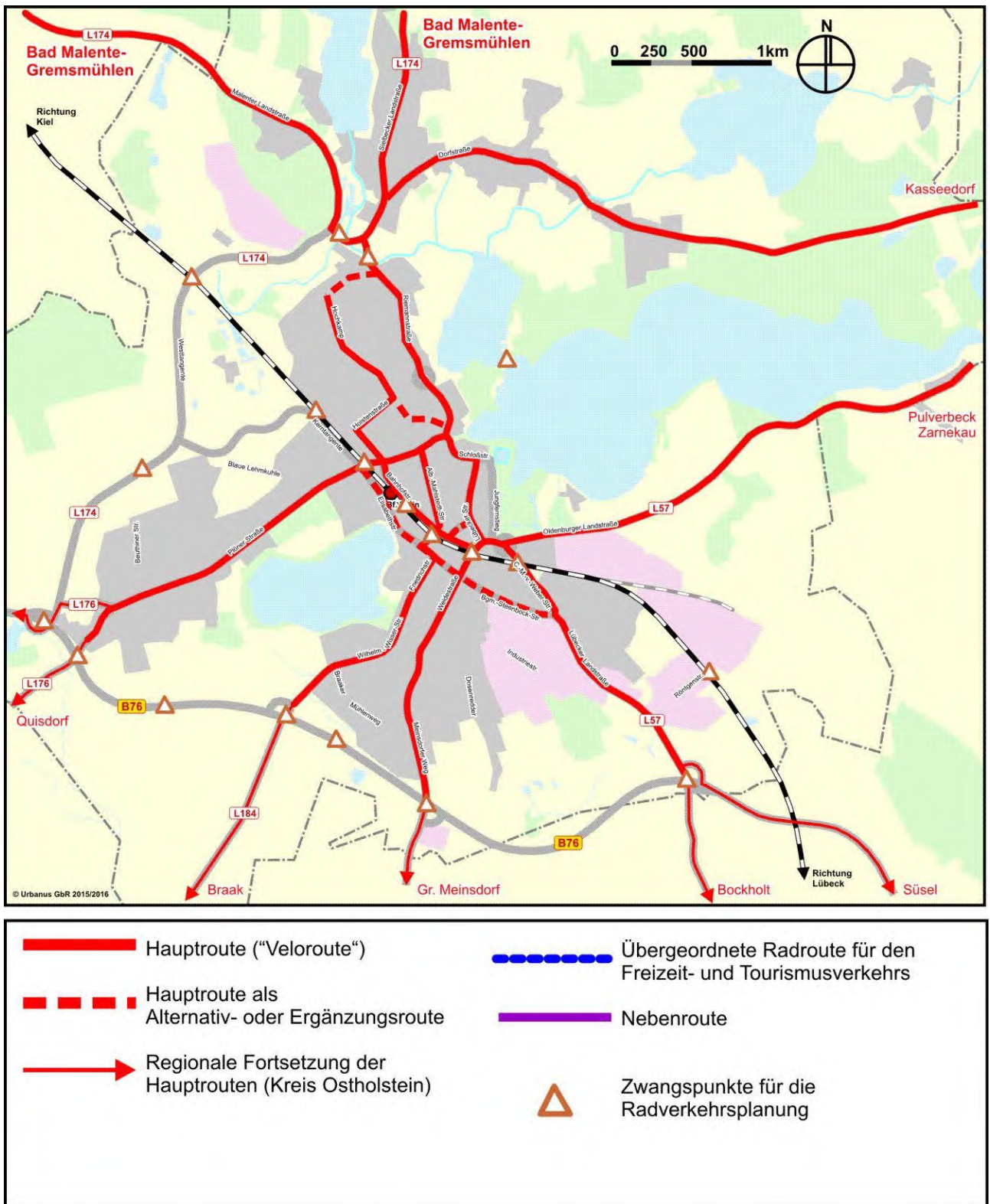


Bild 28: Haupttrouten im Eutiner Radverkehrsnetz

5.3 Ergänzungsrouten und Routen für Freizeit- und Tourismus

Das Haupttroutennetz wird durch weitere Routen zu einem engmaschigen Radverkehrsnetz verdichtet:

- **Nebenrouten** stellen wichtige Querverbindungen zwischen den Haupttrouten her, bilden die ergänzende Erschließung für die Hauptwohnquartiere und decken tangentielle Verkehrsrelationen wie entlang der B76 und der Westtangente ab.
- Komplettiert wird das Radnetz durch **Routen für den Freizeit- und Tourismusverkehr**, die schwerpunktmäßig im Bereich der Seenlandschaft verlaufen. Diese Routen umfassen auch die regionalen und überregionalen Radtourismusrouten wie den Mönchsweg oder die Holsteinische-Schweiz-Radtour.

Bei diesen Routen stehen nicht so sehr eine direkte Führung mit kurzen Fahrzeiten im Vordergrund, sondern vielmehr ansprechende Umfelder und Führungen in Kfz-freien oder Kfz-armen Bereichen. Sie bilden zudem ein Angebot für bestimmte Nutzergruppen, weisen aber gegenüber den Haupttrouten ein abgestuftes Nachfragepotenzial auf.

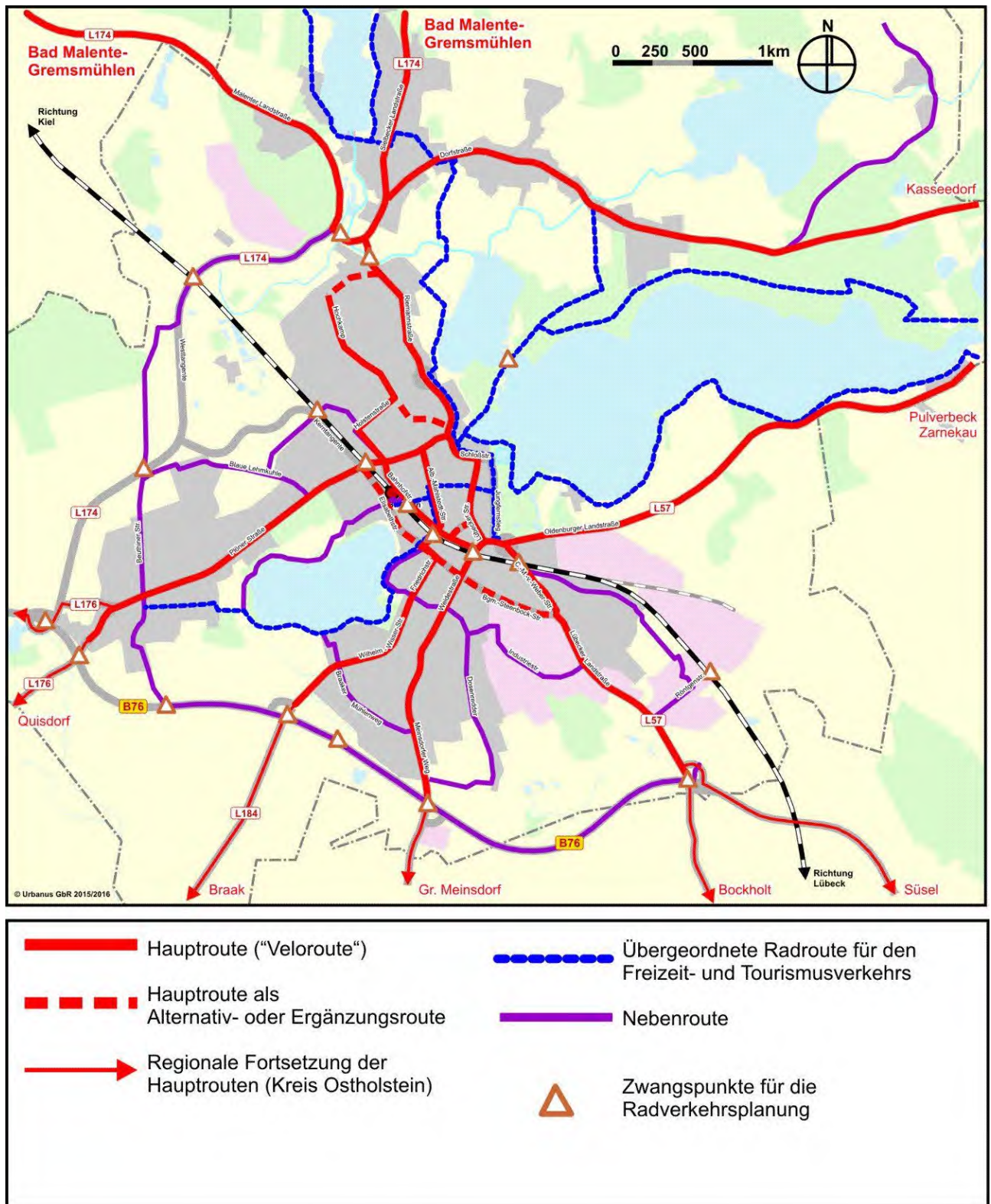


Bild 29: Gesamtschau des Eutiner Radverkehrsnetzes

6. Radverkehrsführung und Radverkehrsanlagen

6.1 Grundlagen für den Entwurf

Aufbauend auf dem Erkenntnisstand zur Führung des Radverkehrs (vgl. Kap. 2.1) werden für die erkannten Problembereiche an Hauptverkehrsstraßen und in der Innenstadt konkrete Lösungen hergeleitet und empfohlen.

6.1.1 Standards und Qualitätskriterien

Grundlage für die Definition der Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz der Stadt Eutin sind vor allem die nachstehenden Regelwerke, in denen der aktuelle Stand der Technik dargelegt ist:

- Richtlinie für integrierte Radverkehrsnetzgestaltung (RIN 2008),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- Hinweise zum Fahrradparken (Ausgabe 2012),
- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002),
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa 2005),
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002).

Der Entwurf von Radverkehrsanlagen muss die Verkehrssicherheit (Tabelle 3) und die Qualität des Verkehrsablaufs (Tabelle 4) gewährleisten bzw. verbessern. Die sich daraus ergebenden Anforderungen sind hier zusammengefasst.

Anforderung	Umsetzung
Verkehrssicherheit des Radverkehrs	
objektive Verkehrssicherheit	Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit
	Gewährleistung guter Sichtverhältnisse (Sichtfelder der Verkehrsteilnehmer), Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfester Beleuchtung
	Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffbarkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten, Absturzsicherung
	Berücksichtigung der Voraussetzungen für einen qualitativ guten Erhaltungs- und Betriebszustand
subjektive Verkehrssicherheit	Vermeidung von Situationen, in denen sich der Nutzer gefährdet oder überfordert fühlt
	Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer

Tabelle 3 Entwurfsanforderungen für Verkehrssicherheit (ERA 2010, Tab. 4)

Anforderung	Umsetzung
Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr	
Berücksichtigung von unterschiedlichen Geschwindigkeiten	Ermöglichen von Überholungen
	Minderung möglicher Störeinflüsse
Minimierung des Kraftaufwandes	Oberflächen mit geringem Rollwiderstand
	Minimierung von Umwegen
	Minimierung vermeidbarer Steigungen
	Minimierung unnötiger Halte (z. B. durch koordinierte Lichtsignalanlagen)
Minimierung von Zeitverlusten	optimierte Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsanlagen
	optimierte Signalisierung
	Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten

Tabelle 4 Entwurfsanforderungen für Verkehrsablauf (ERA 2010, Tab. 4)

Konkrete Qualitätsstandards, die unmittelbar dem Entwurf der Radverkehrsanlagen mit unterschiedlichen Führungsformen zuzuordnen sind, enthält das Kapitel Aktueller Erkenntnisstand zur Radverkehrsführung (vgl. Kap. 2.1).

6.1.2 Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA 2010

Auf Grundlage der ERA 2010, Kap. 2.3.3 zur Vorauswahl von geeigneten Führungsformen und des zugehörigen Bilds 7 „Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreitigen Stadtstraßen“ wird folgendes Vorgehen empfohlen (vgl. Bild 30):

- Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab.
- Beide Größen werden im Bild 7 der ERA 2010 zu Belastungsbereichen zusammengefasst.
- Als Kraftfahrzeugbelastung wird die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt. Als Kfz-Geschwindigkeit dient die zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- Sofern eine gemessene Kfz-Geschwindigkeit deutlich unterhalb des zulässigen Wertes liegt, kann diese verwendet werden.
- Den Belastungsbereichen sind geeignete Führungsformen zugeordnet.
- Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien. Je nach Ausprägung weiterer Entscheidungskriterien kann deshalb in begründeten Fällen von diesen Zuordnungen abgewichen werden.

Im **Belastungsbereich I und II** ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar – bei Klasse I ohne zusätzliche Angebote, bei Klasse II mit entsprechenden zusätzlichen Angeboten wie z. B. nicht benutzungspflichtige Führungen oder Schutzstreifen.

Im **Belastungsbereich III** kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn soll nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, gegebenenfalls mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen.

Im **Belastungsbereich IV** ist das Trennen aus Sicherheitsgründen geboten. Wenn dies aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich ist, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder – in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – verkehrsrechtliche Maßnahmen der Belastungsbereich III oder II erreicht werden kann. Anderenfalls soll durch Maßnahmen der Netzplanung dem Radverkehr eine zusätzliche Alternativroute angeboten werden.

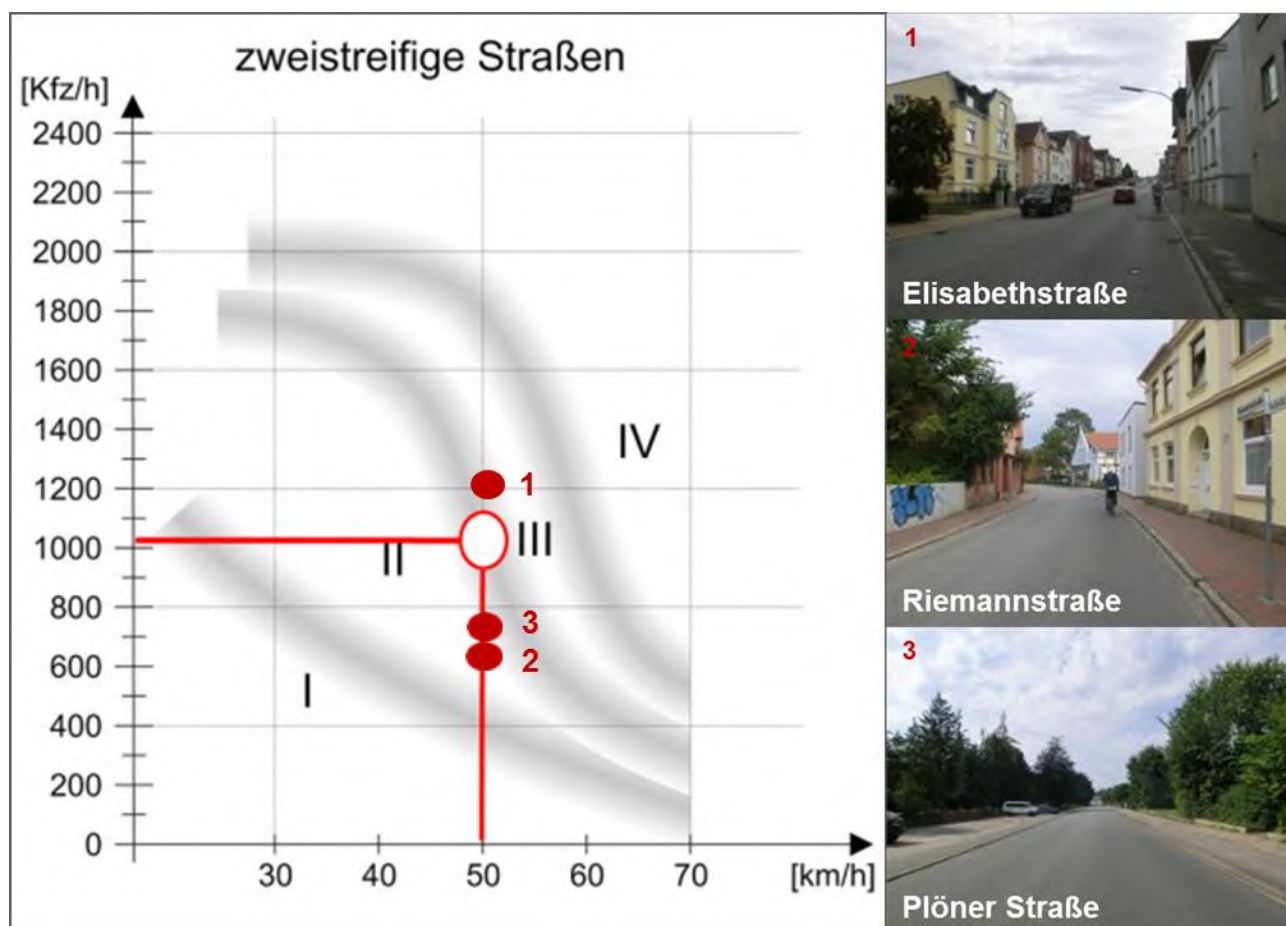


Bild 30 Anwendungsbeispiele für Belastungsbereiche nach ERA 210, Bild 7

6.2 Konzeption der Radführungen und Radverkehrsanlagen

Auf Basis der Bestands- und Problemanalyse stehen folgende Entscheidungen über den Einsatz verkehrsrechtlicher oder/und baulicher Instrumente im Vordergrund der Radführungskonzepte der Gesamtstadt und der Innenstadt, dargestellt in den zugehörigen Maßnahmenplänen:

- Ausbau/Erweiterung weiterhin benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen (RVA),
- Aufhebungen der Radwegebenutzungspflicht nach den Anforderungen der StVO / VwV-StVO,
- Aufhebung zu schmaler oder nicht erhaltungswürdiger Radverkehrsanlagen,
- Aufhebung innerörtlicher, nur im Ausnahmefall zulässiger ein- oder beidseitiger Zweirichtungsführungen (Einrichtung richtungstreuer Radverkehrsführungen),
- Einführung von ein- oder beidseitigen Schutzstreifen,
- Einrichtung von Fahrradstraßen,
- Einrichten von geschützten Führungswechseln an Ortseingängen,
- Einrichten geschützter Fahrbahnführungen ohne Radverkehrsanlagen, z. B. Piktogrammspuren, 30 km/h Streckengeschwindigkeit.

Gesamtstädtische Betrachtung

Die Konzeption für Radverkehrsführungen und Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt spart räumlich das Gebiet der Innenstadt aus, welches im Wesentlichen identisch mit dem Gebiet zwischen der „Tangente“ Elisabethstraße – Bürgermeister-Steenbock-Straße (exklusiv) und Seeufer sowie zwischen Plöner Str. und Weidestraße (beide inklusiv) ist. Weiterhin unterscheidet die Konzeption zwischen Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen. Hauptverkehrsstraßen weisen für den Kfz-Verkehr eine überwiegende Verbindungsfunktion, Erschließungsstraßen eine überwiegende (z. B. Sammelstraßen) oder sogar ausschließliche Erschließungsfunktion (= Wohn- / Anliegerstraßen) auf.



Bild 31 Radführungskonzept für die Gesamtstadt Eutin

Teilräumliches Konzept für die Innenstadt

Die Innenstadt und insbesondere die historische Altstadt haben für den Radverkehr wie auch für den übrigen Verkehr eine herausragende Bedeutung. Hier konzentrieren sich in einzigartiger Weise bedeutende Verkehrsziele im Ausbildungs-, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Zudem sind die meisten Hauptrouten im Radverkehrsnetz auf die Innenstadt ausgerichtet. Die kurzen Wege innerhalb der Innenstadt sind prädestiniert für das zu-Fuß-gehen und das Radfahren.

Gleichzeitig gibt es in der Innenstadt aber auch eine einmalige Überlagerung verkehrlicher und städtebaulicher Interessenlagen und Konfliktpotenziale, die eine Planung der Verkehrsanlagen erschweren und vielfach aufwändige Abwägungen und Prioritätenbildungen erfordern. Mit dem Sanierungsprojekt „Historischer Stadtkern Eutin“ und dem Radverkehrskonzept werden jetzt neue Impulse für ein neues Gesamtverkehrskonzept gegeben, die in der nächsten Zeit weiterverfolgt und vertieft werden sollen. Im Folgenden wird ein integriertes Verkehrskonzept für die Innenstadt skizziert, dass vorrangig eine Radverkehrsförderung und eine Verbesserung der Verträglichkeiten verfolgt. Dieser Vorschlag ist im Weiteren mit anderen Belangen der Verkehrsentwicklungsplanung (z.B. Kfz-Erreichbarkeit, Parken etc.) abzugleichen und zu ergänzen. Perspektivisch ist für Eutin anzustreben, ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept unter Einbindung der veränderten Rahmenbedingungen und neuer Erkenntnisse in der Verkehrsentwicklungsplanung zu erstellen.

Wesentlicher Kern aller bisherigen Überlegungen ist eine stärkere Verkehrsberuhigung der Innenstadt, die nicht nur das Fundament für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung bildet, sondern auch die stadträumlichen Qualitäten und letztlich sogar die Standortqualität Eutins stärken kann. Verkehrsberuhigung bedeutet unter anderem mehr Verkehrssicherheit, mehr Aufenthaltsqualität und mehr Spielräume bei der straßenräumlichen Gestaltung. Zudem befördern verkehrsberuhigende Maßnahmen eine sichere und komfortable Radführung in der Fahrbahn. Im Mittelpunkt des Konzeptes steht eine flächendeckende Tempo-30-Regelung für den gesamten Innenstadtbereich, ergänzt durch eine Ausweisung der Lübecker Straße als verkehrsberuhigte Geschäftsstraße mit Tempo-20. Damit kann im gesamten innerstädtischen Straßennetz eine Radführung in der Fahrbahn umgesetzt und bis in die angrenzenden Wohngebiete erweitert werden. Diese wird ergänzt durch zusätzliche Netzschlüsse und Querverbindungen beispielsweise über B.-W-Kiebuschgang, Katerstieg oder Oberonstraße.

Optional kann eine weitere Aufwertung des Radverkehrs durch die Ausweisung von Fahrradstraßen erfolgen. Für eine weitgehende Prüfung werden die Netzabschnitte Lübsche Koppel – Albert-Mahlstedt-Str. und Hochkamp – Holstenstraße (alternativ Voßplatz) empfohlen, wobei hierzu ein Abgleich mit weiteren verkehrlichen Anforderungen bzw. dem künftigen Gesamtverkehrskonzept erforderlich ist. Korrespondierend sind verschiedene Knotenpunkte an die Verkehrsberuhigung anzupassen und radverkehrsfreundlich zu gestalten (u.a. Voßplatz als Kreisverkehr) sowie in möglichst vielen Straßen eine Radführung in beiden Fahrtrichtungen zuzulassen.



Bild 32 Entwurf eines teilräumlichen Konzeptes für die Innenstadt Eutin

6.3 Vertiefende Betrachtung der Hauptmagistrale Elisabethstr. – L57

Sämtliche in den nachfolgenden Maßnahmenkapiteln 6.3 und 6.4 untersuchten und behandelten Straßenzüge sind als Radhaupttrouten mit hoher Bedeutung besonders im Alltagsradverkehr ausgewiesen. Als Lösungsprinzipien werden hier aufgrund der veränderten gesetzlichen Vorgaben seit 2010 (Urteil Verwaltungsgericht) und der angepassten Regelwerke für den Radverkehr vorgeesehen:

- regelkonformes Radfahren auf der Fahrbahn, nach Bedarf mit Schutzstreifen,
- richtungstreues Fahren,
- Führung im Sichtfeld der Kfz und
- angemessene, flexible Neuaufteilung der Fahrbahn.

6.3.1 Knotenpunkt Elisabethstraße/Plöner Straße



Bild 33 Knoten Elisabethstraße/Plöner Straße (Blickrichtung Kerntangente/West)



Bild 34 Knoten Elisabethstraße/Plöner Straße (Blickrichtung Elisabethstraße)

Bestand und Handlungsbedarf

Im Zuge der Elisabethstraße wird der Radverkehr beidseitig im Seitenraum durch den Knoten geführt. Es sind jeweils eigene Furten neben denen für den Fußverkehr vorhanden. Um von der Elisabethstraße weiter in Richtung Westen zu fahren, muss zweifach im Knoten gequert werden. Da kein Weiterfahren entlang der Kerntangente erlaubt ist, wird der Radverkehr über die parallel verlaufende Waldstraße geleitet. Es sind am Knoten Hinweisschilder aufgestellt, die auf diese Führung hinweisen. Um den Bahnhof schnell zu erreichen wird die Elisabethstraße vom Knotenpunkt kommend vielfach nordseitig entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung genutzt, um dann über den P&R-Parkplatz Richtung Bahnhausunterführung und Abstellanlagen abzubiegen (Pendler).

Maßnahmenempfehlung

Anzustreben ist eine direkte Führung über den Knoten, um doppelte Wartezeiten zu vermeiden. Zu diesem Zweck wird die Einrichtung einer Diagonalfurt über den Knoten empfohlen. Diese Furt soll per Radsignal und Hinweisschild nur für den Radverkehr freigegeben werden. Die Furt verbindet demnach die Führung für den Radverkehr aus der Elisabethstraße in die Waldstraße auf kurzem Weg und mit einer nur kurzen Freigabezeit von max. 5 bis 10 sec. Außerdem kann eine Anbindung an den Bahnhof geschaffen werden, wenn der Radweg entlang der Elisabethstraße als Zweirichtungsradweg eingerichtet wird. Es wird empfohlen, den Radweg um ca. 1,00 m zu Lasten des Grünstreifens zu verbreitern (vgl. Bild 35). So bietet die Anlage eine sichere und legalisierte Zufahrt zum Bahnhof aus Richtung Westen ohne die Elisabethstraße ungesichert queren zu müssen.

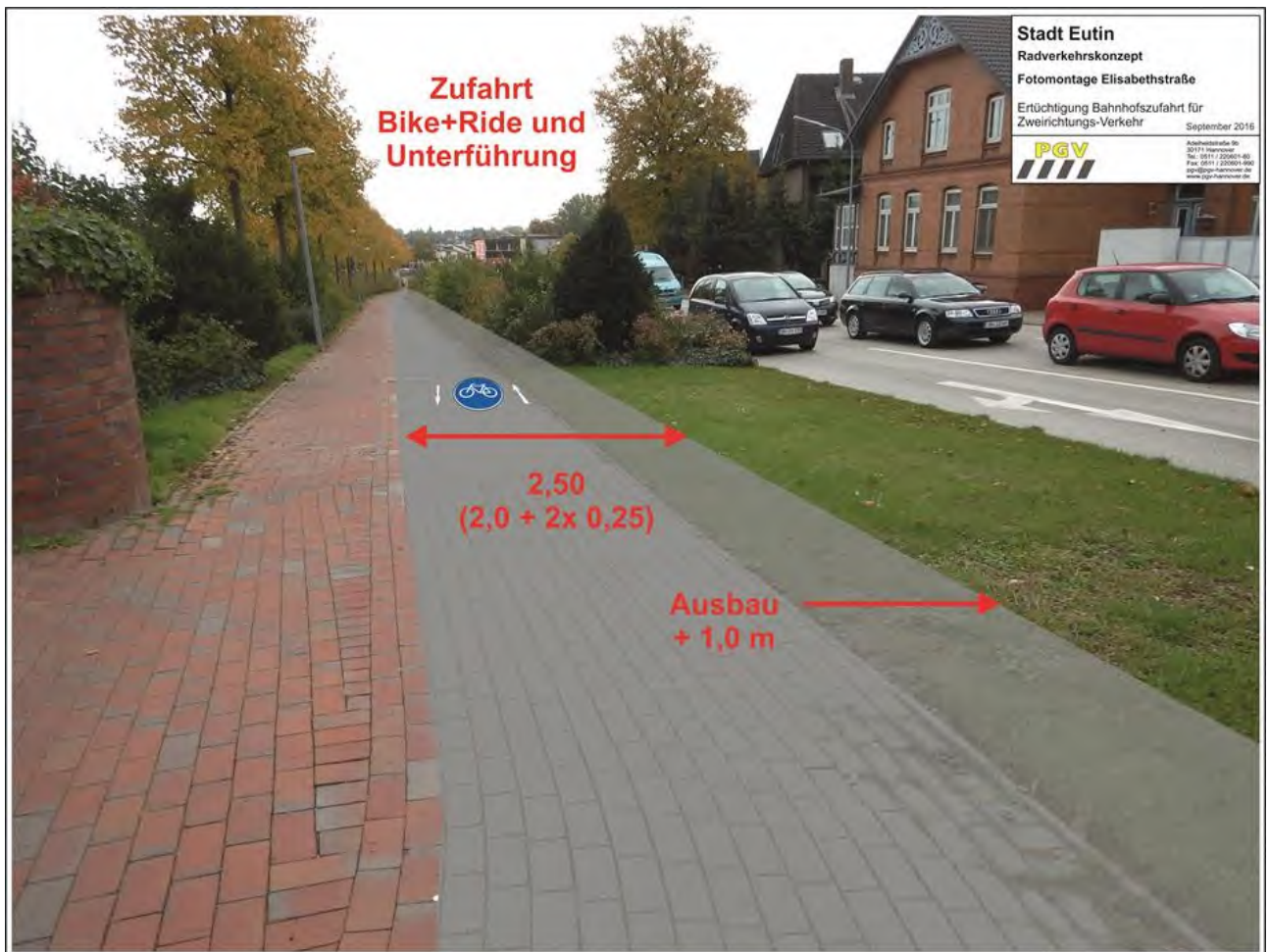


Bild 35 Verbreiterung Zweirichtungsradweg als Zufahrt zum Bahnhof [QS E1 H&P]

6.3.2 Elisabethstraße (westlich)



Bild 36 Elisabethstraße (westlich Lübsche Koppel)



Bild 37 Elisabethstraße (westlich Lübsche Koppel)

Bestand und Handlungsbedarf

Die Elisabethstraße, beginnend am Knoten mit der Plöner Straße, besitzt beidseitig vom Fußverkehr getrennte Radwege, die im Einrichtungsverkehr genutzt werden dürfen. Die Radwege weisen zu großen Teilen nicht die erforderlichen Breiten auf bzw. gewähren keine ausreichenden Gehwegbreiten. An der Südseite beeinträchtigen Zufahrten (z. B. Norma-Markt) den Verkehrsfluss, da Kfz beim Einbiegen in die Elisabethstraße auf dem Radweg stehen bzw. den Radverkehr durch teils hohen Bewuchs nur schwer einsehen können. An der Nordseite (bis Höhe Bahnhof) ist der Radweg durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt, wodurch die Radfahrer aus dem Sichtfeld der Kfz verschwinden. Für Radfahrer, die in Richtung Bahnhof (u. a. Bike & Ride-Anlage) fahren möchten, besteht von der Südseite der Elisabethstraße keine Überquerungsmöglichkeit.

Im weiteren Verlauf liegen schmale Radwege vor, die auf die Fahrbahn überführt werden, da im Knotenbereich Lübsche Koppel/ Albert-Mahlstedt-Straße keine ausreichenden Flächen für getrennte RVA vorhanden sind. Somit sind hier insgesamt uneinheitliche Radführungen, Führungswechsel und zu wenig Überquerungslösungen zu bemängeln, während eine Kfz-orientierte Straßengestaltung und Konflikte durch höhere Kfz-Belegungen bis zu 15.000 Kfz/Tag vorliegen.

Maßnahmenempfehlung

Mit dem Ziel, eine einheitliche und durchgängige Radverkehrsanlage entlang der Kerntangente einzurichten, wird empfohlen, die Benutzungspflicht der vorhandenen Radwege aufzuheben. Zudem sollte an der Südseite ein Schutzstreifen vom Knoten Plöner Straße bis kurz vor den Knoten Lübsche Koppel eingerichtet werden, ab der Hospitalstraße beidseitig bei verringerten aber noch hinreichenden Fahrstreifenbreiten (vgl. Bild 38). Im Bereich vor dem Norma-Markt können durch eine Fahrbahn-Neuaufteilung Schutzstreifen von 1,50 m neben dem verbleibenden Fahrstreifen mit 3,25 m geschaffen werden (vgl. Bild 39). Der Kfz-Abbiegestreifen in Richtung Bahnhof kann mit reduzierter Breite von 2,75 m erhalten werden. Die hier empfohlenen Lösungen sind bereits sorgfältig eingepasst, bedürfen jedoch wie alle nachfolgenden einer Detailplanung.

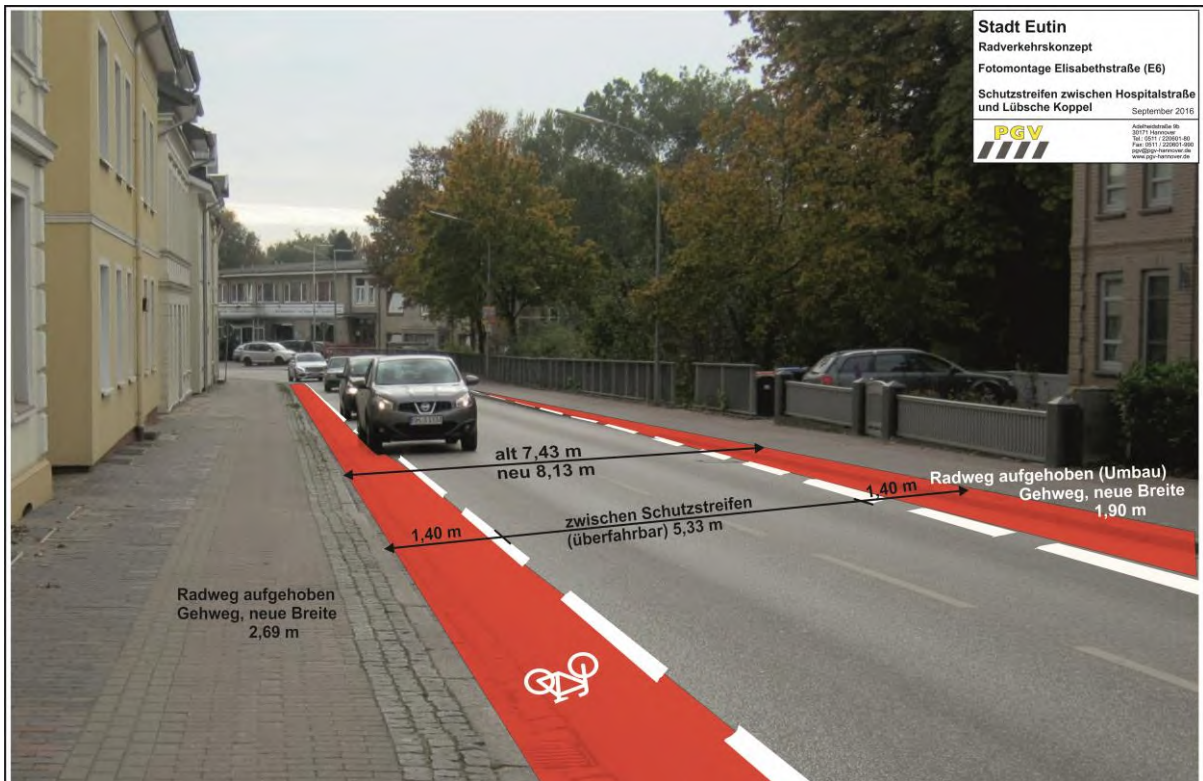


Bild 38 Anlage von beidseitigen Schutzstreifen in der Elisabethstraße [QS E6 H&P]

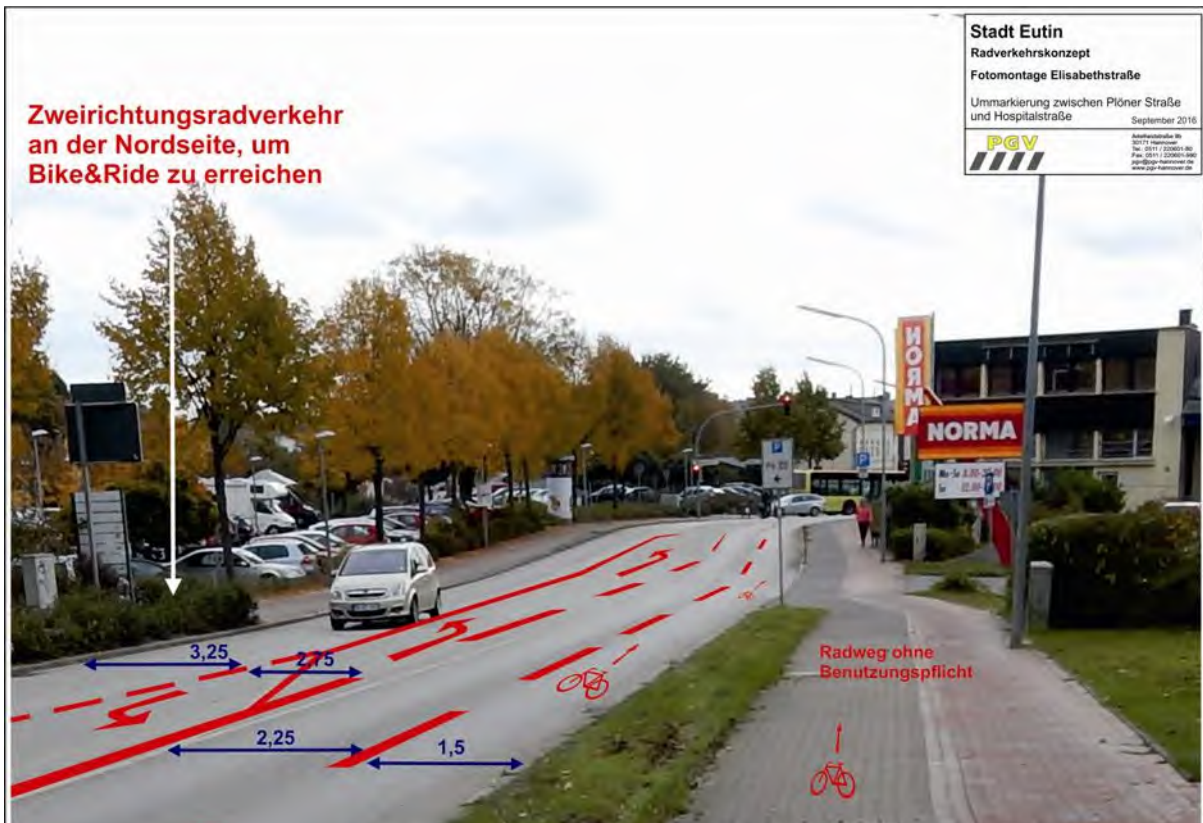


Bild 39 Fotomontage Elisabethstraße, Neuaufteilung im Bereich Norma-Markt [QS E2 H&P]

6.3.3 Knotenpunkt Elisabethstraße / Lübsche Koppel / Albert-Mahlstedt-Straße



Bild 40 Knoten Elisabethstr./ Lübsche Koppel, Ri. Osten



Bild 41 Knoten Elisabethstr./ Lübsche Koppel, Ri. Norden
(A.-Mahlstedt-Str.)



Bild 42 Lübsche Koppel, Ri. Elisabethstr.



Bild 43 Lübsche Koppel, Ri. Schulzentrum

Bestand und Handlungsbedarf

Im Knoten Elisabethstraße / Lübsche Koppel / Albert-Mahlstedt-Straße bestehen aktuell ausgeprägte Radführungsdefizite im Knotenpunkt. Da der Straßenraum in der Elisabethstraße hier stark verengt ist und im Knoten Linksabbiegestreifen vorliegen, sind derzeit keine Flächen für RVA vorhanden, was einen schweren Sicherheits- und Komfortmangel ausmacht. Der Radverkehr wird in allen Beziehungen im Mischverkehr geführt, auch im Zuge des Schulwegs zwischen Albert-Mahlstedt-Straße (Innenstadt) und Lübsche Koppel, dort baulich stark verengt und konflikthaft. Somit findet auch keine Rad-Berücksichtigung bei der LSA-Steuerung statt. Der Knoten wird von verschiedenen Linienbusverkehren befahren, mit Ausnahme einer Linie hauptsächlich in der Relation Innenstadt <-> Elisabethstraße-Ost.

Maßnahmenempfehlung

Im Zuge der Elisabethstraße wird empfohlen, die Schutzstreifen im Knoten fortzuführen, um den Radverkehr deutlich sichtbar auf der Fahrbahn über den Knoten zu leiten. Um die Schutzstreifen in ausreichender Breite anlegen und zugleich ausreichend breite Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr bieten zu können, wird empfohlen, auf die Linksabbiegestreifen im Knoten zu verzichten. Auf diese Weise können 1,40 m breite Schutzstreifen im Knoten angelegt werden, bei verbleibenden 6,00 m bzw. 6,05 m Fahrgasse für den Kfz-Verkehr (vgl. folgendes Bild).

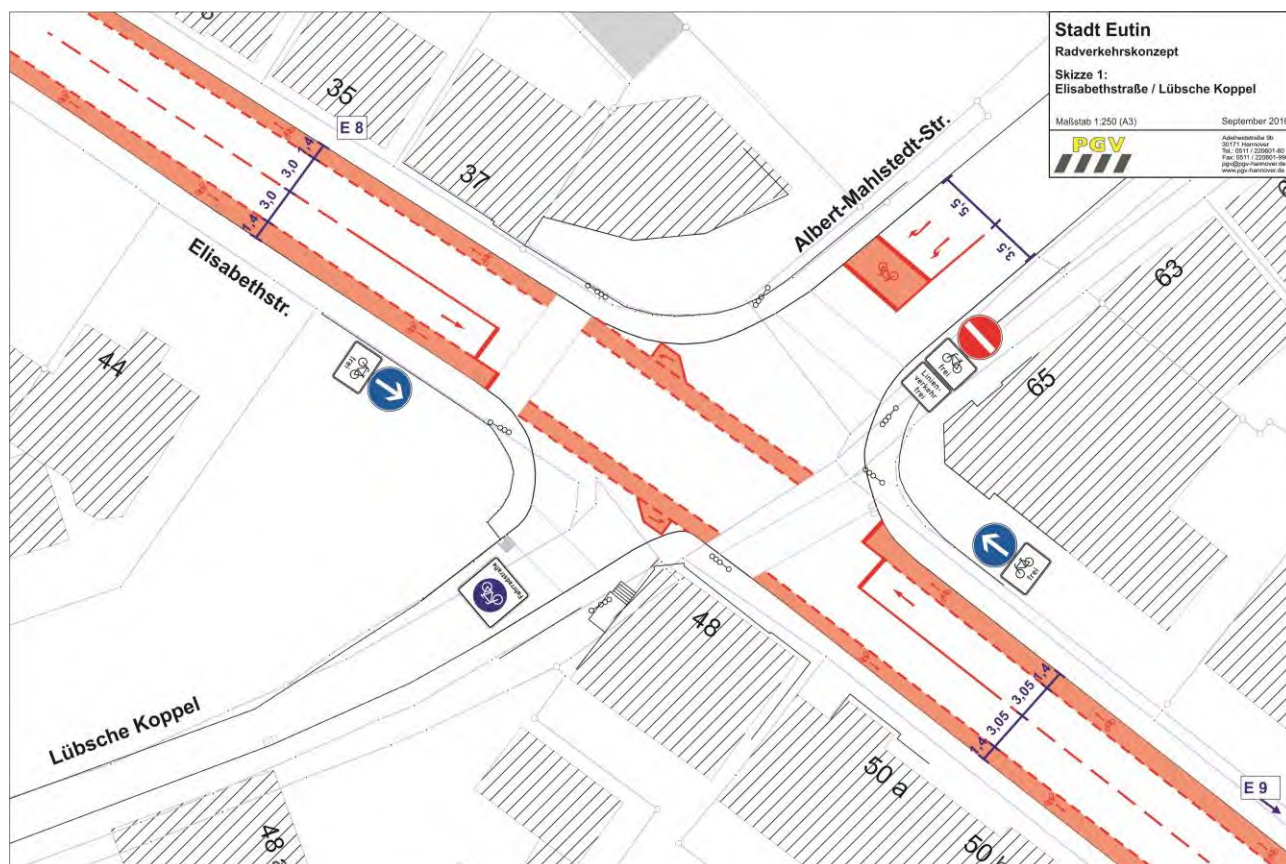


Bild 44 Knoten Elisabethstr. / Lübsche Koppel (Aufstellfläche hier nicht dargestellt)

Für die Straße Lübsche Koppel (Schulweg) wird die Einrichtung einer reinen Fahrradstraße empfohlen, ohne Zulassung für den Kfz-Verkehr und die nur schwer vermeidbaren Hol- und Bring-Verkehre der Elternschaft. Für den Kfz-Verkehr ist eine Einfahrt nicht zwingend notwendig, da die Ziele (u. a. Kita; Schule) konfliktfrei über die Lübsche Koppel von der Friedrichstraße aus angefahren werden können, die einen deutlich besseren Straßenquerschnitt ohne Engstellen bietet. Somit besteht die Möglichkeit, auch diese Linksabbiegebeziehung im Knoten für Kfz aufzuheben.

Um für den Radverkehr das (weiterhin erlaubte) Abbiegen aus der Elisabethstraße in die Lübsche Koppel bzw. Albert-Mahlstedt-Straße zu erleichtern, wird die Anlage von Aufstellbereichen zum indirekten Linksabbiegen aus der jeweiligen Richtung empfohlen. Diese Bereiche liegen neben der über den Knoten führenden Furt und ermöglichen ein Aufstellen, ohne den fließenden Kfz- und

Radverkehr zu behindern. Empfohlen wird, ein eigenes Radfahrersignal zum Überqueren bzw. Linksabbiegen nahe der Aufstellfläche einzurichten. Alternativ müsste von den Aufstellflächen aus eine gute Sichtbarkeit des Fußgängersignals der LSA möglich sein.

Für Radfahrer aus der Albert-Mahlstedt-Straße empfiehlt sich die Anlage eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS), der den Radfahrern ein Aufstellen vor den haltenden Kfz ermöglicht und u. a. das Einbiegen erleichtert. Das Einbiegen der Radfahrer aus der Lübschen Koppel (Fahrradstraße) erfordert die Einrichtung einer Haltelinie in der Einmündung in die Elisabethstraße und eine eigene Signalphase für die gleichzeitige, ungehinderte und zügige Ausfahrt in drei Richtungen (Schülerverkehr).

Dieses Konzept setzt eine Abstimmung mit dem zukünftigen Innenstadt-Verkehrskonzept voraus:

- Das Einbiegen in die Albert-Mahlstedt-Straße sollte für den motorisierten Individualverkehr vollständig unterbunden werden (Einfahrverbot mit VZ 267, frei für Linienbusse und Radfahrer).
- Der Kfz-Verkehr würde zukünftig stadteinwärts in Richtung Innenstadt über die Lübecker Straße, die Weidestraße und die Plöner Straße geführt, stadtauswärts zusätzlich auch weiterhin über die Albert-Mahlstedt-Straße.
- Für zu Fuß gehende Innenstadtbesucher sollte deshalb verstärkt die citynahe P&R-Parkfläche an der Elisabethstraße (Bahnhofsbereich Süd) angeboten bzw. erschlossen werden. Dieser Standort erlaubt die direkte Anfahrt von der Elisabethstraße, erfordert keine Querung der Eisenbahnstrecke mit dem Pkw und ist mit der Bahnstreckeunterführung, der Bahnhofspassage und der signalisierten Überquerungsstelle der Albert-Mahlstedt-Straße barrierefrei an die Fußgängerzone Peterstraße angebunden (ca. 250 m Fußweg).

Die Gutachter sind der Auffassung, dass mit diesem Konzept unter ausführlicher Beteiligung der zuständigen Verkehrs- und Baulastträger und ausreichender Information der Öffentlichkeit ein guter Kompromiss erreicht werden kann, der die verschiedenen Radverkehrsbeziehungen hinreichend integriert und die Ansprüche aller verkehrlichen Nutzungen sowie die unveränderbaren baulichen Gegebenheiten des Knotenpunktes akzeptiert.

6.3.4 Elisabethstraße (östlich)



Bild 45 Elisabethstraße (östlich Lübsche Koppel)



Bild 46 Elisabethstraße (Knotenzufahrt Weidestr.)

Bestand und Handlungsbedarf

Im östlichen Abschnitt der Elisabethstraße zwischen dem Knoten Lübsche Koppel / Albert-Mahlstedt-Straße und dem Knoten Weidestraße liegt durchgängig eine Fahrbahnbreite von ca. 8,90 m vor. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn ohne separate Anlagen geführt. In den Knoten sind Kfz-Linksabbiegestreifen eingerichtet. Für den Radverkehr ist auf Grund der mit bis zu 15.000 Kfz/Tag hohen Verkehrsbelastung das Fehlen einer RVA als ungünstig anzusehen. Gerade, weil zusätzlich in Richtung Osten eine deutliche topographische Steigung vorliegt, fahren Radfahrer langsamer, genießen aber keinen Schutzraum. Handlungsbedarf besteht demnach, beidseitige und durchgängige Führungen des Radverkehrs einzurichten. Dafür liegen ausreichende Flächenpotenziale vor.

Maßnahmenempfehlung

Um eine einheitliche Radverkehrsführung in der Elisabethstraße anbieten zu können, wird auch in diesem Abschnitt die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn empfohlen. Bei der vorliegenden Fahrbahnbreite von 8,90 m ist die Anlage von jeweils 1,50 m breiten Schutzstreifen möglich (vgl. Bild 47). Die verbleibende Fahrgasse für den Kfz-Verkehr liegt bei 5,90 m. Bei dieser Breite wird empfohlen, die bestehende Mittelmarkierung beizubehalten, um den Verkehr ausreichend zu kanalisieren. Die zusätzliche Roteinfärbung der Schutzstreifen erscheint hier gerechtfertigt, um die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer für die Belegung der Streifen zu erhöhen und das (auch versehentliche) Befahren mit dem Kfz zu unterbinden, welches grundsätzlich nur Fahrzeugen mit größerer Breite im Begegnungsfall gestattet ist.

An der Einmündung der Friedrichstraße werden die Schutzstreifenmarkierungen durchgezogen. Geradeausfahrende Radfahrer werden durch die Art und Einfärbung der Markierung stärker wahrgenommen als es ohne der Fall wäre, auch im Fall wartender linksabbiegender Kfz. Diese dürfen vom Geradeausverkehr nur umfahren werden, wenn der Schutzstreifen nicht belegt ist. Auch Radfahrern wird empfohlen, in der Regel über die Fahrbahn abzubiegen.



Bild 47 Fotoüberzeichnung Elisabethstraße (östlich Lübsche Koppel) [QS E9 H&P]

6.3.5 Knotenpunkt Elisabethstraße / Weidestraße / Bgm.-Steenbock-Straße



Bild 48 Knoten Elisabethstraße/ Weidestraße (Blickrichtung Osten)



Bild 49 Knoten Elisabethstraße/ Weidestraße (Blickrichtung Westen)

Bestand und Handlungsbedarf

Wie auch im Zuge der Elisabethstraße und der Bürgermeister-Steenbock-Straße wird der Radverkehr im Bestand im Knoten auf der Fahrbahn geführt, was insbesondere das Linksabbiegen in die Weidestraße erschwert.

Maßnahmenempfehlung

Aus der Elisabethstraße kommend sollte der Schutzstreifen bis in den Knoten hineingezogen werden. Da die Flächenverfügbarkeiten der Fahrbahn eingeschränkt sind, ist eine Neuaufteilung der Fahrstreifen erforderlich. Neben dem Schutzstreifen in einer Breite von 1,30 m stehen zukünftig in einem kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegestreifen 4,80 m zur Verfügung (zwei Pkw nebeneinander). Für den Verkehr in Gegenrichtung verbleiben 3,40 m, was nicht für eine Anlage eines eigenen Schutzstreifens ausreicht. Dieser wird daher erst etwa 50 m weiter in der Elisabethstraße beginnen.

Aus der Bürgermeister-Steenboock-Straße kommend wird für in den Knoten einfahrende Radfahrer die Anlage bzw. Weiterführung des Schutzstreifens empfohlen. Ähnlich wie in der Elisabethstraße kann auf Grund der begrenzten Flächenverfügbarkeit der Fahrbahn nur für in den Knoten einfahrende Radfahrer ein Schutzstreifenangebot geschaffen werden. Die Fahrbahnbreite von 9,50 m erlaubt die Anlage eines 1,30 m breiten Schutzstreifens neben einem kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegestreifen mit 4,80 m Breite, wie in der Gegenrichtung.

Für die nördliche und südliche Zufahrt aus der Weidestraße wird eine Lösung mit zuführendem Schutzstreifen und daran angeschlossenen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) empfohlen. Auf Grund der zu geringen Fahrbahnbreiten kann beiderseits kein Schutzstreifen für den aus dem Knoten ausfahrenden Radverkehr angelegt werden.

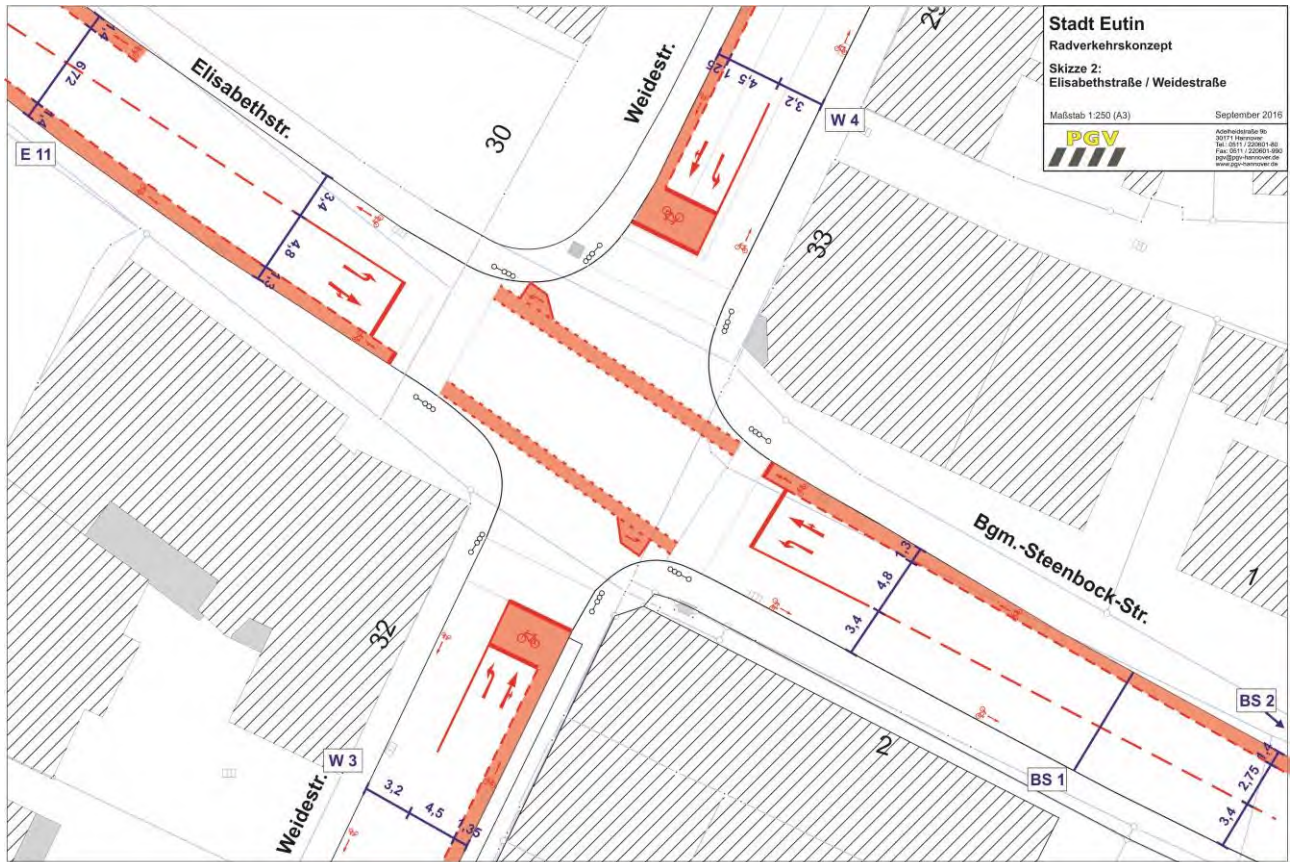


Bild 50 Entwurfsskizze Elisabethstraße, Knoten Weidestraße

6.3.6 Bgm.-Steenbock-Straße



Bild 51 Bgm.-Steenbock-Str., Ri. Osten



Bild 52 Bgm.-Steenbock-Straße, Ri. Westen

Bestand und Handlungsbedarf

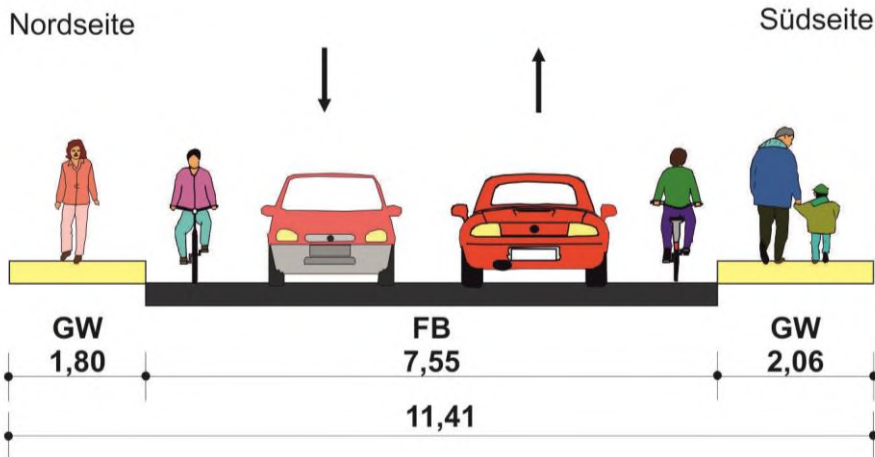
Die Bürgermeister-Steenbock-Straße weist bei einer Fahrbahnbreite von 7,55 m im Bestand ebenfalls keine eigenständigen Anlagen für den Radverkehr auf. Die Verkehrsbelastung nimmt allerdings gegenüber der Elisabethstraße auf etwa 11.500 Kfz/Tag ab.

Maßnahmenempfehlung

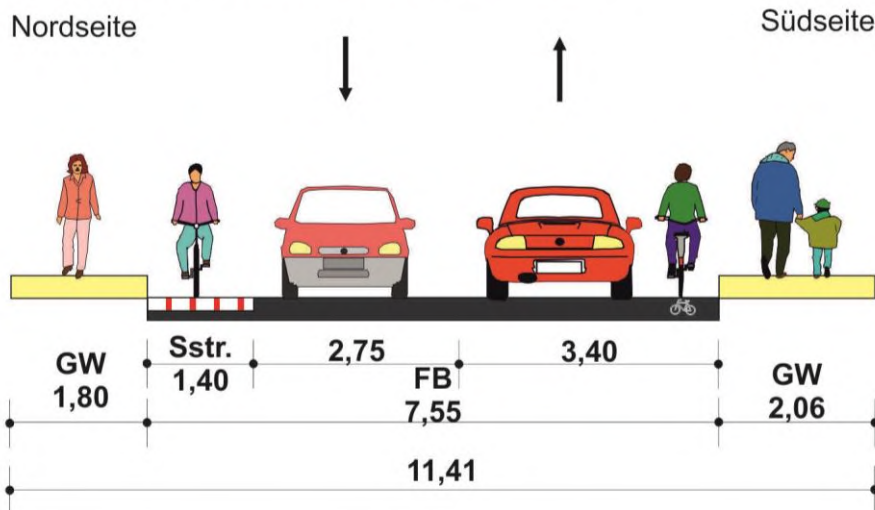
Die vorhandene Fahrbahnbreite lässt die Anlage einseitiger Schutzstreifen zu. Um dem Radverkehr dennoch ein möglichst vollständiges Angebot in beiden Fahrrichtungen bieten zu können, hat sich die Anlage als alternierende Schutzstreifen bewährt. Das heißt, dass die Schutzstreifen jeweils auf die nächsten größeren Knotenpunkte zuführend angelegt werden und damit jeweils etwa die Länge des halben Knotenpunktabstandes erreichen. Diese beträgt hier etwa 325 m. In der Bürgermeister-Steenbock-Straße wechseln die Schutzstreifen etwa auf Höhe des Steenbocksweg die Straßenseiten. An der Nordseite wird der Schutzstreifen in Fahrtrichtung Westen zwischen Steenbocksweg und Weidestraße angelegt. An der Südseite wird der Schutzstreifen in Fahrtrichtung Osten zwischen Steenbocksweg und Lübecker Landstraße abmarkiert.

Die Schutzstreifen haben außerhalb der Knoten jeweils eine Breite von 1,40 m, die daneben liegende Fahrgasse für den Kfz-Verkehr beträgt 2,75 m. In Gegenrichtung verbleiben 3,40 m für die gemeinsame Nutzung durch den Kfz- und Radverkehr. Es wird empfohlen, die Fahrradpiktogramme als Bodenmarkierungen an beiden Fahrbahnrändern in üblicher Weise auf ganzer Länge aufzubringen. Damit werden gut erkennbare, durchgehende „Spuren“ angelegt, die auf den Radverkehr aufmerksam machen. Verkehrsrechtliche Voraussetzung dieser Lösung sind durchgehende Parkverbote, d. h. Halten zum Be- und Entladen ist für längstens 3 Min. gestattet. Die zugehörige Beschilderung ist im Bereich der abmarkierten Schutzstreifen und in Bereichen mit Halteverbot aus anderen Gründen nicht erforderlich.

Bestand



Planung (alternierender Sstr.)



[QS BS2 H&P]

Bild 53 Querschnitte Bgm.-Steenbock-Str., Empfehlung alternierende Schutzstreifen

6.3.7 Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Lübecker Landstraße (L 57)



Bild 54 Knotenzufahrt Lübecker Landstr. Süd mit LSA-Fuß-/Radfahrerquerung (Blickrichtung Nordwest)



Bild 55 Ende Zweirichtungsradweg der Knotenzufahrt Lübecker Landstr. Süd



Bild 56 Knotenzufahrt Lübecker Landstr. Nord (Blickrichtung Süden)



Bild 57 Knotenpunktausfahrt Bgm.-Steenbock-Str. mit geschützter Radwegabfahrt

Bestand und Handlungsbedarf

Am Knotenpunkt Bgm.-Steenbock-Straße / Lübecker Landstraße (L 57) bestehen erhebliche Defizite bei der Radverkehrsführung. Unzureichend sind die Führungen auf sehr schmalen Radwegen im Knoten, die teils kurz nach dem Knoten wieder aufgelöst werden und somit keine Durchgängigkeit besitzen.

Der Radverkehr aus Richtung Süden erreicht den Knoten auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der am Knoten stark in die Lübecker Landstraße verschwenkt wird. Zudem liegt der gemeinsame Geh- und Radweg im Knotenbereich versteckt hinter Grünbewuchs, sodass nur unzureichende Sichtbeziehungen zur Fahrbahn bestehen. Nach Querung der Lübecker Landstraße wird der Radverkehr auf einen schmalen Radweg vor der ARAL-Tankstelle geleitet, der nur unter

einem spitzen Winkel erreicht werden kann. Hinter der Tankstelle, in Richtung Bgm.-Steenbock-Straße endet der Radweg abrupt und der Radverkehr wird auf die Fahrbahn geleitet.

Für den Radverkehr aus der Bgm.-Steenbock-Straße besteht gegenüber der Tankstelle ein schmaler Radweg, der unmittelbar hinter dem Knoten endet und über eine Fuß- und Radfahrer-LSA auf die andere Straßenseite überführt wird. Dort beginnt im Bestand wie beschrieben der viel zu schmale gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr an der Ostseite der Lübecker Landstraße (L 57).

Maßnahmenempfehlung

In Anschluss an die geplanten richtungstreuen Führungen in den angrenzenden Straßenzügen sollte im Knoten eine Führung im Sichtfeld der Kfz und ohne umwegige Führungen und Wartezeiten eingerichtet werden (vgl. Knotenpunktskizze in Bild 58).

Der Radverkehr aus der Lübecker Landstraße (Süd) erreicht den Knoten entweder auf der Fahrbahn oder vom für den Radverkehr freigegebenen Gehweg. Der in Richtung Bgm.-Steenbock-Straße weiterfahrende Radverkehr sollte vollständig auf der Fahrbahn durch den Knoten geführt werden. Hierzu ist eine Abfahrt mit Schutzraum vom Gehweg vor dem Knoten anzulegen (vgl. Bild 57), die auf einen kurzen Schutzstreifen (1,40 m Breite) leitet. Von hier gelangt der Radverkehr direkt auf eine Furt durch den Knoten und auf die Fahrbahnführung in der Bgm.-Steenbock-Straße.

In die Lübecker Str. (Nord) rechts abbiegende Radfahrer bleiben auf der Fahrbahn oder nutzen alternativ die Seitenanlage (Gehweg, Radfahrer frei!) unter Vermeidung der LSA-Wartezeit. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und zur Schaffung großzügigerer Platzverhältnisse sind die vorhandenen Grünflächen in Knotennähe komplett zu entfernen. Die Beschilderungen und der ELT-Schrank (Signalsteuerung) werden an den Gehwegrand verlegt.

Außerdem wird empfohlen, den östlichen Fahrbahnrand umzugestalten, um den Radius der Bordführung zu verändern und die Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz zu mindern.

Aus Richtung Bgm.-Steenbock-Straße kommende Radfahrer erhalten im Knoten einen Schutzstreifen mit anschließendem ARAS zum erleichterten Linksabbiegen von der Fahrbahn. Der Schutzstreifen kann realisiert werden, wenn mittels Bordversatz die Fahrbahn auf eine Breite von insgesamt 11,40 m erweitert wird. Dazu ist auf südlicher Seite Grunderwerb erforderlich. Der Schutzstreifen in einer Breite von 1,40 m wird neben einem gemeinsamen Geradeaus- und Linksabbiegestreifen mit 5,60 m Breite eingerichtet. Für die Gegenrichtung verbleibt eine nahezu ganze Fahrspur mit 3,00 m für den Kfz-Verkehr plus einem 1,40 m Schutzstreifen für den aus dem Knoten ausfahrenden Radverkehr.

Für die Lübecker Landstraße aus Richtung Innenstadt wird ebenfalls eine Fahrbahnführung des Radverkehrs im Knoten empfohlen. Mit einem kurzen zuführenden Schutzstreifen kann ein ARAS errichtet werden, der ein direktes Abbiegen von der Fahrbahn ermöglicht. Um für den Kfz-Verkehr ausreichende Flächen neben dem Schutzstreifen bereitstellen zu können, ist ein Rückbau des Fahrbahnteilers erforderlich.

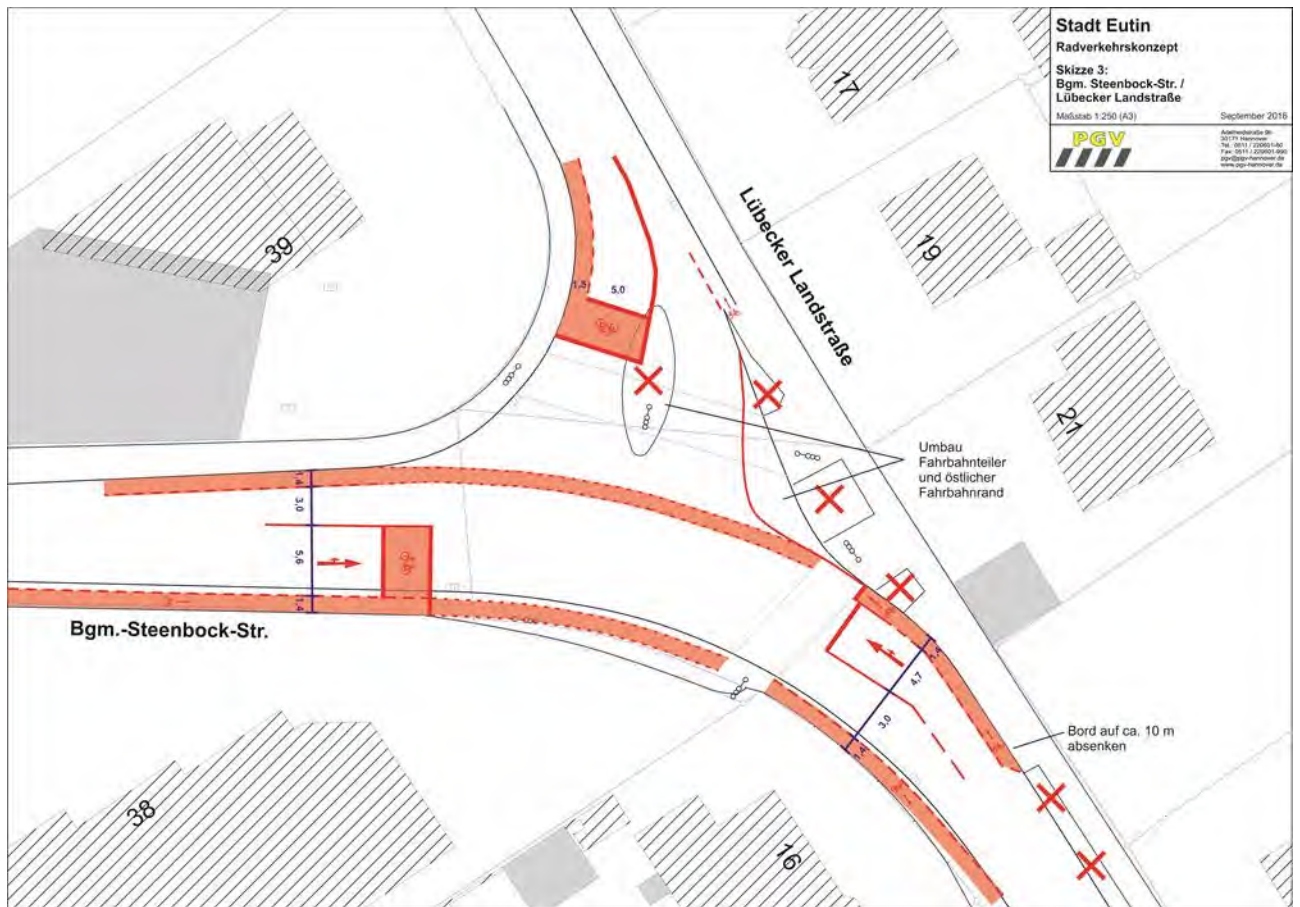


Bild 58 Bgm.-Steenbock-Straße, Knoten Lübecker Landstraße

6.3.8 Lübecker Landstraße (L 57)



Bild 59 Lübecker Landstraße (L 57), einwärts in Höhe QS LL1 H&P



Bild 60 Lübecker Landstraße (L 57), einwärts in Höhe QS LL1 H&P

Bestand und Handlungsbedarf

Die Lübecker Landstraße verläuft als L 57 in südlicher Richtung aus der Stadt heraus. Auf Grund der Anbindung an die Umgehungsstraße (B 76) ist eine erhöhte Verkehrsbelastung von ca. 13.500 Kfz pro Tag und einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 4% zu verzeichnen.

Für den Radverkehr besteht ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg an der Ostseite, der teils deutlich unter der notwendigen Mindestbreite liegt und über keinen Sicherheits-trennstreifen zur Fahrbahn verfügt. An den zahlreichen Grundstückszufahrten besteht erhöhtes Gefahrenpotenzial, da diese wegen hoher Hecken und Mauern teilweise schlecht einsehbar sind.

Die Fahrbahn ist 6,50 m breit. In Einmündungsbereichen liegen größtenteils Abbiegestreifen vor, so dass die Fahrbahn dann eine Breite von 9,50 m aufweist.

Maßnahmenempfehlung

Mit dem Ziel, möglichst richtungstreue Führungen für den Radverkehr einzurichten, wird auf der Westseite bis zur Einmündung Alte Lübecker Landstraße die Anlage eines 1,50 m breiten Radfahrstreifens empfohlen. Ein Radfahrstreifen bietet die notwendige Trennung vom Kfz-Verkehr. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung erscheint eine nur teilweise Trennung, z. B. in Form eines Schutzstreifens, als ungeeignet. Erforderlich ist insgesamt eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 8,00 m, was durch den teils vorhandenen Grünstreifen am heutigem Geh- und Radweg, teils durch Grunderwerb auf der Westseite (Gewerbenutzung) realisiert werden kann (vgl. Bild 61). Für den Kfz-Verkehr sind dann neben dem Radfahrstreifen zwei volle Fahrstreifen mit jeweils 3,25 m vorhanden. Weitergeführt werden kann dieser im anschließenden unbebauten Bereich bis Höhe Röntgenstraße als baulich abgesetzter Radweg.

Für die ostseitige Radverkehrsanlage wird die Aufhebung der Benutzungspflicht empfohlen. Es sollte eine Freigabe nur in Richtung Innenstadt als Gehweg, Radfahrer frei erfolgen. Auf der Fahrbahn wird die Markierung einer Piktogrammspur zur Verdeutlichung der dualen Führung auf der Fahrbahn und dem Gehweg angeregt.

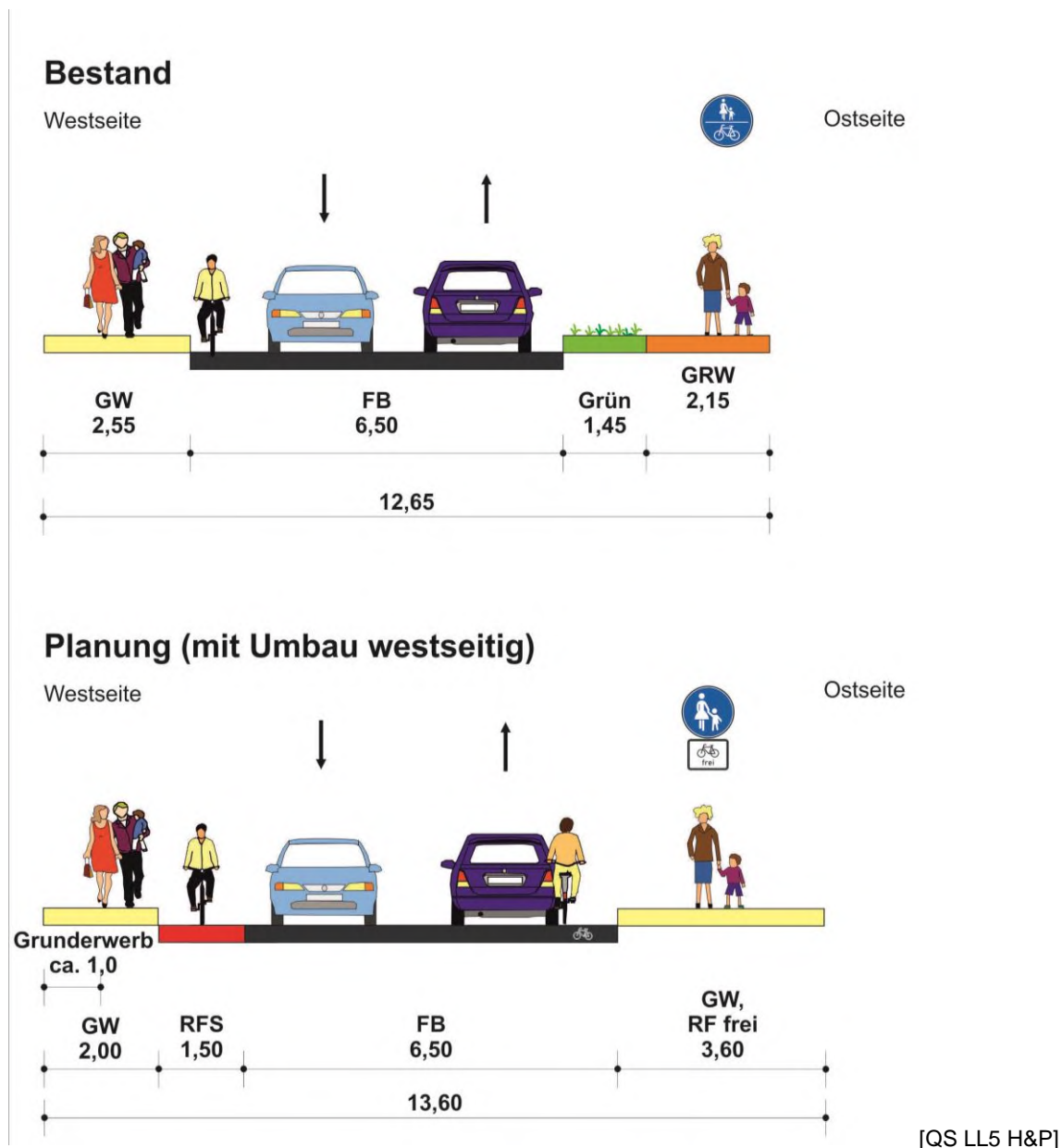


Bild 61 Querschnittsskizze Lübecker Landstraße (L 57)

6.4 Vertiefende Betrachtung weiterer bedeutender Straßenzüge

6.4.1 Oldenburger Landstraße (L 57)



Bild 62 Oldenburger Landstraße, stadtauswärts



Bild 63 Oldenburger Landstr./Kreisverkehr, stadteinwärts

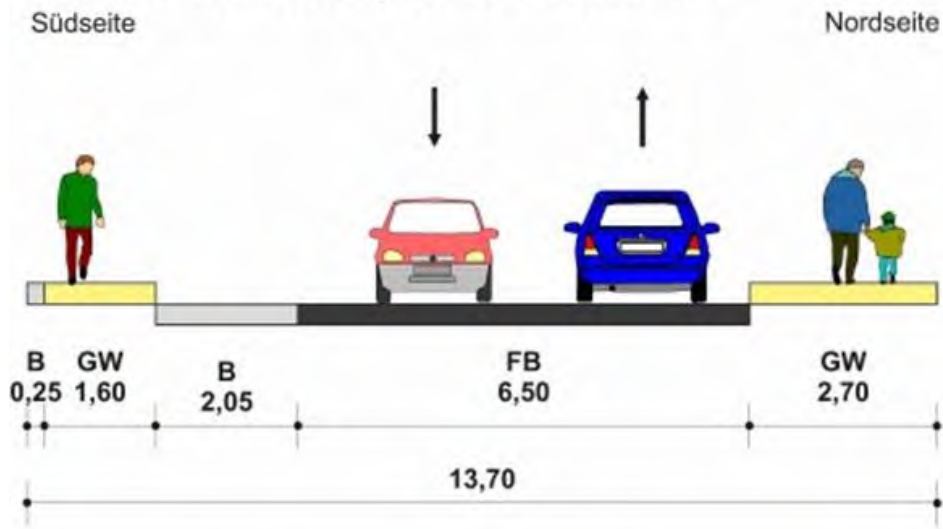
Bestand und Handlungsbedarf

- Hauptroute im Radverkehrsnetz
- Keine gesicherte Führung auf der Fahrbahn, ehemals einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg (jetzt Gehweg)
- Tempo 50 km/h; Verkehrsbelastung (Schätzung): < 5.000 Kfz/Tag, < 5 % Lkw
- Verkehrsbelastung erfordert keine getrennte RVA (Radweg, Radfahrstreifen)
- Markierungslösungen machen Fahrbahnnutzung objektiv und subjektiv sicherer

Maßnahmenempfehlung

- Alternierender Schutzstreifen zwischen Kreisverkehr und Ortstafel
- Fahrradpiktogramme auf Gegenseite als flankierende Maßnahme
- Schutzstreifen wechselt einmal die Seite in Höhe Robert-Schade-Straße
- Wechsel auf einseitigen Außerortsradweg ohne Benutzungspflicht (Ortsausgang, Mittelinsel)
- Bauliche Prüfung und Gewährleistung befahrbarer Rinnen
- Beobachtung des Geschwindigkeits- und Überholverhaltens der Kfz

Bestand Oldenburger Landstraße O6



Planung (alternierender Schutzstreifen)

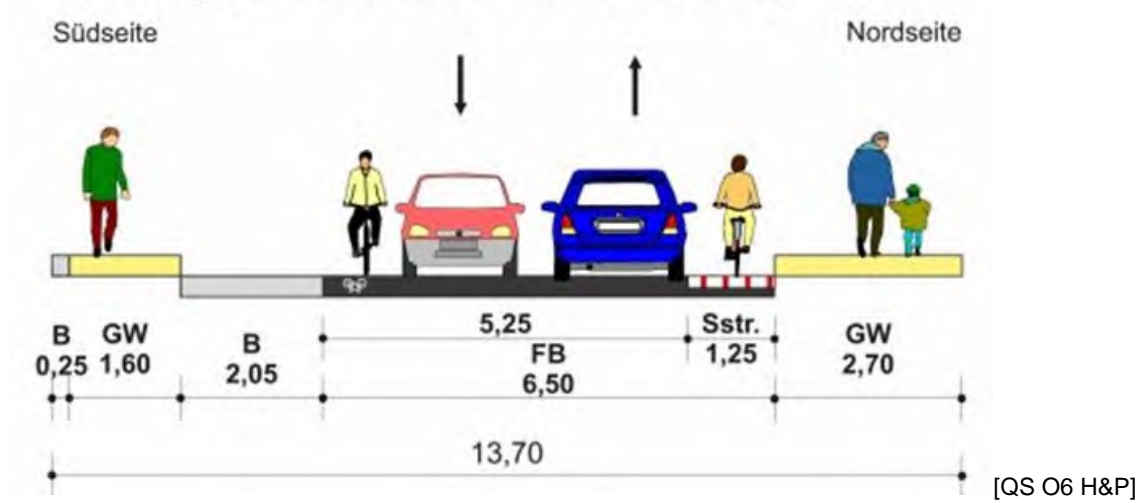


Bild 64 Querschnittsskizze Oldenburger Landstr. (L 57), Schutzstreifen Nordseite

6.4.2 Lübecker Landstraße – Carl-Maria-von-Weber-Straße (L 57)



Bild 65 Lübecker Landstraße, Ri. stadtauswärts



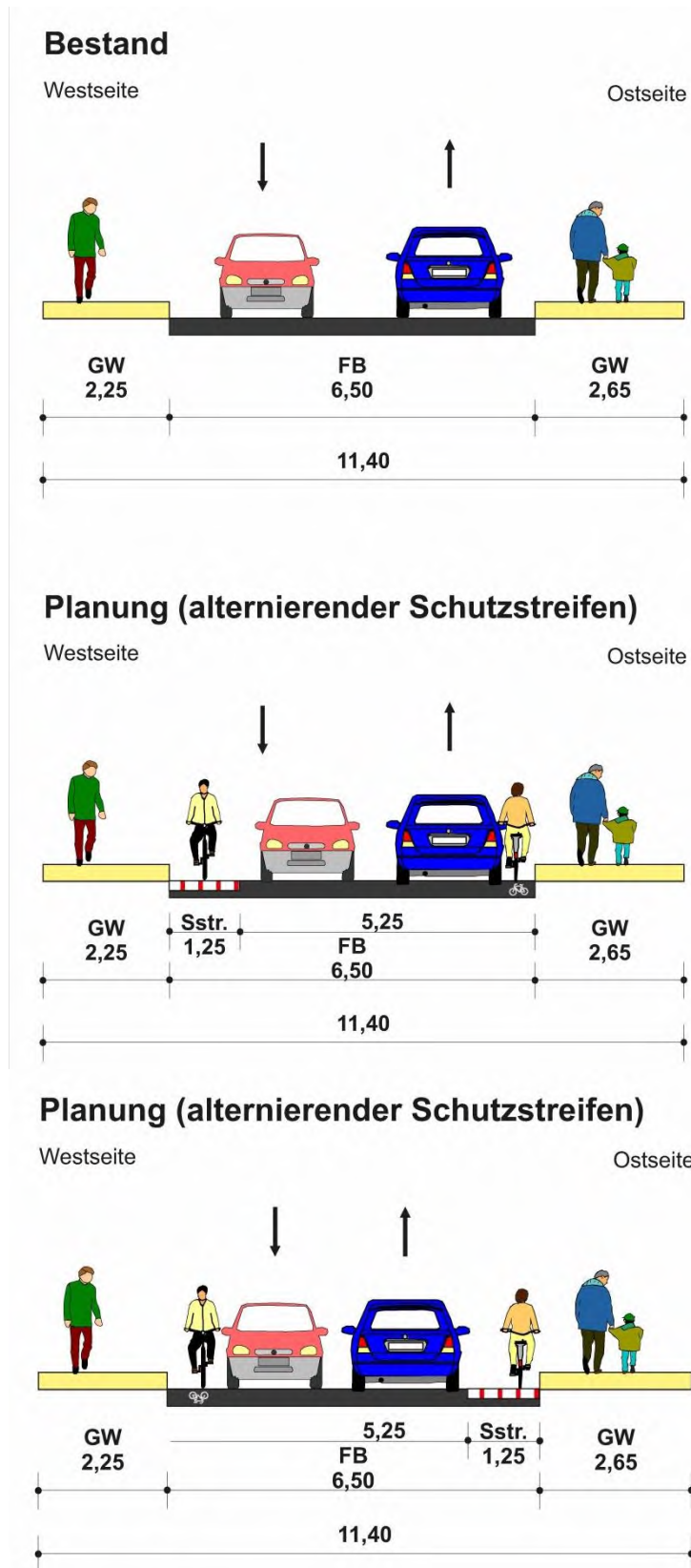
Bild 66 Carl-Maria-v.-Weber-Straße, Ri. stadtauswärts

Bestand und Handlungsbedarf

- Hauptroute im Radverkehrsnetz
- Ehemals einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg (jetzt Gehweg)
- Tempo 50 km/h
- Verkehrsbelastung (Schätzung): 5.000 bis 10.000 Kfz/Tag, < 5 % Lkw
- Verkehrsbelastung erfordert keine getrennte RVA (Radweg, Radfahrstreifen)
- Markierungslösungen machen Fahrbahnnutzung objektiv und subjektiv sicherer

Maßnahmenempfehlung

- Alternierender Schutzstreifen zwischen Kreisverkehr und Bürgermeister-Steenbock-Straße
- Fahrradpiktogramme auf Gegenseite als flankierende Maßnahme
- Schutzstreifen wechselt einmal die Seite in Höhe Böhmckerweg, führt jeweils auf den nächsten Anschlussknoten zu (Knoten Bgm.-Steenbock-Str., Kreisverkehr Oldenburger Landstr.)
- Bauliche Prüfung und Gewährleistung befahrbarer Rinnen
- Beobachtung des Geschwindigkeits- und Überholverhaltens der Kfz



[QS LL7 H&P]

Bild 67 Querschnittsskizze Lübecker Landstr. – Carl-Maria-v.-Weber-Str. (L 57)

6.4.3 Weidestraße (Süd) – Meinsdorfer Weg



Bild 68 Weidestraße, Zufahrt Elisabethstraße



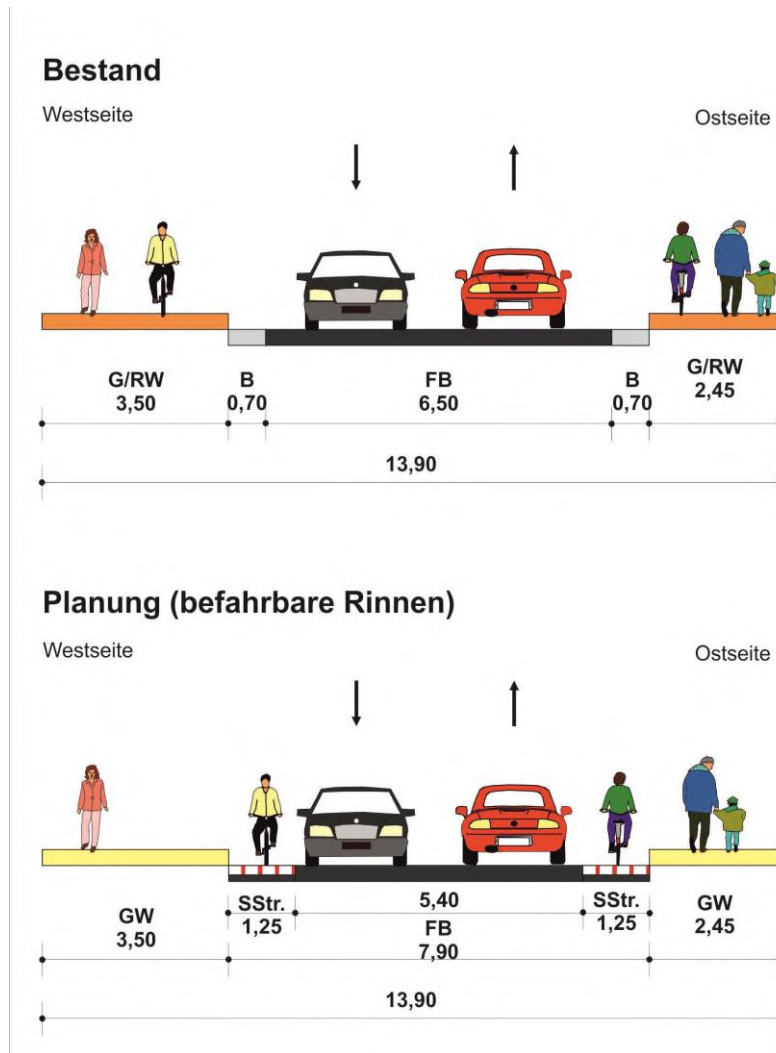
Bild 69 Meinsdorfer Weg, einwärts, Höhe Rehhorst

Bestand und Handlungsbedarf

- Hauptroute im Radverkehrsnetz
- Uneinheitliche Radverkehrsführung, bauliche Defizite der RVA
- Radwegebenutzungspflicht unbegründet; häufiger Abbiegebedarf über Fahrbahn
- Tempo 50 km/h; Verkehrsbelastung (Schätzung): 5.000 bis 10.000 Kfz/Tag, < 5 % Lkw

Maßnahmenempfehlung

- Weidestraße (Süd) zwischen Elisabethstraße und Galgenberg (vgl. Querschnitt W2):
- Beidseitiger Schutzstreifen in Mindestbreite
- Bauliche Prüfung und Gewährleistung befahrbarer Rinnen
- Meinsdorfer_Weg (FB = 6,0 m)
- Einseitiger Schutzstreifen an Westseite
- Piktogrammspur an Ostseite
- Einseitiger Außerortsradweg an Westseite ohne Benutzungspflicht, Seitenwechsel signalisiert
- Beobachtung des Geschwindigkeits- und Überholverhaltens der Kfz



[QS W2 H&P]

Bild 70 Querschnittsskizze Weidestr. (Süd)

6.4.4 Plöner Straße (West)



Bild 71 Plöner Straße (West), stadtauswärts



Bild 72 Plöner Straße (West), stadteinwärts

Bestand und Handlungsbedarf

- Zu schmale Radwege
- Erschwerte Fahrbahnquerungen (Breite)
- Konfliktpotenziale an Grundstückszufahrten, v. a. Nordseite
- Positiv: Vorhandene große Flächenreserven auf der Fahrbahn; kurzfristig geplante Stadtteknikarbeiten, Planung ab 2017, sollen zeitlich koordiniert mit den Markierungsmaßnahmen verbunden werden

Maßnahmenempfehlung

- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen in Regelbreite, inkl. Fahrradpiktogramme als kontinuierliche Bodenmarkierungen

6.4.5 Plöner Straße (Ost) – Knotenpunkt Plumpstr. / Bahnhofstr.



Bild 73 Plöner Straße (Ost), Ri. Süd, Höhe Bahnüberführung



Bild 74 Plöner Straße (Ost), Ri. Nord, Höhe Bahnhofstr.

Bestand und Handlungsbedarf

Insgesamt radverkehrsunfreundliche Führung wegen...

- schlechter Orientierung und Konflikten mit Fußverkehr in den Seitenräumen
- des unübersichtlichen „Doppelknotens“ Bahnhofstr./Plumpstr.
- besonders kritischem Abbiegen Plöner Str. > Plumpstr. über linksseitigen Radweg (Schulweg)
- Konflikten mit Kfz-Verkehr in der Steigungslage Plumpstr.
- generell kritischer Führung Elisabethstr. > Plumpstr., z. B. Linksabbiegen über die Fahrbahn im Verkehr

Maßnahmenempfehlung

- Gestaltung des „Überganges“ von der Kerntangente in den abgestuften Bereich einer verkehrs- und geschwindigkeitsreduzierten Stadtstraße mit hoher Bedeutung für den Radverkehr und verbessertem Überqueren der Fahrbahn für Zufußgehende
- Zeitliche Perspektiven: kurzfristig Markierungslösung mit Anpassung LSA-Steuerung, längerfristig Prüfung einer baulichen Umgestaltung

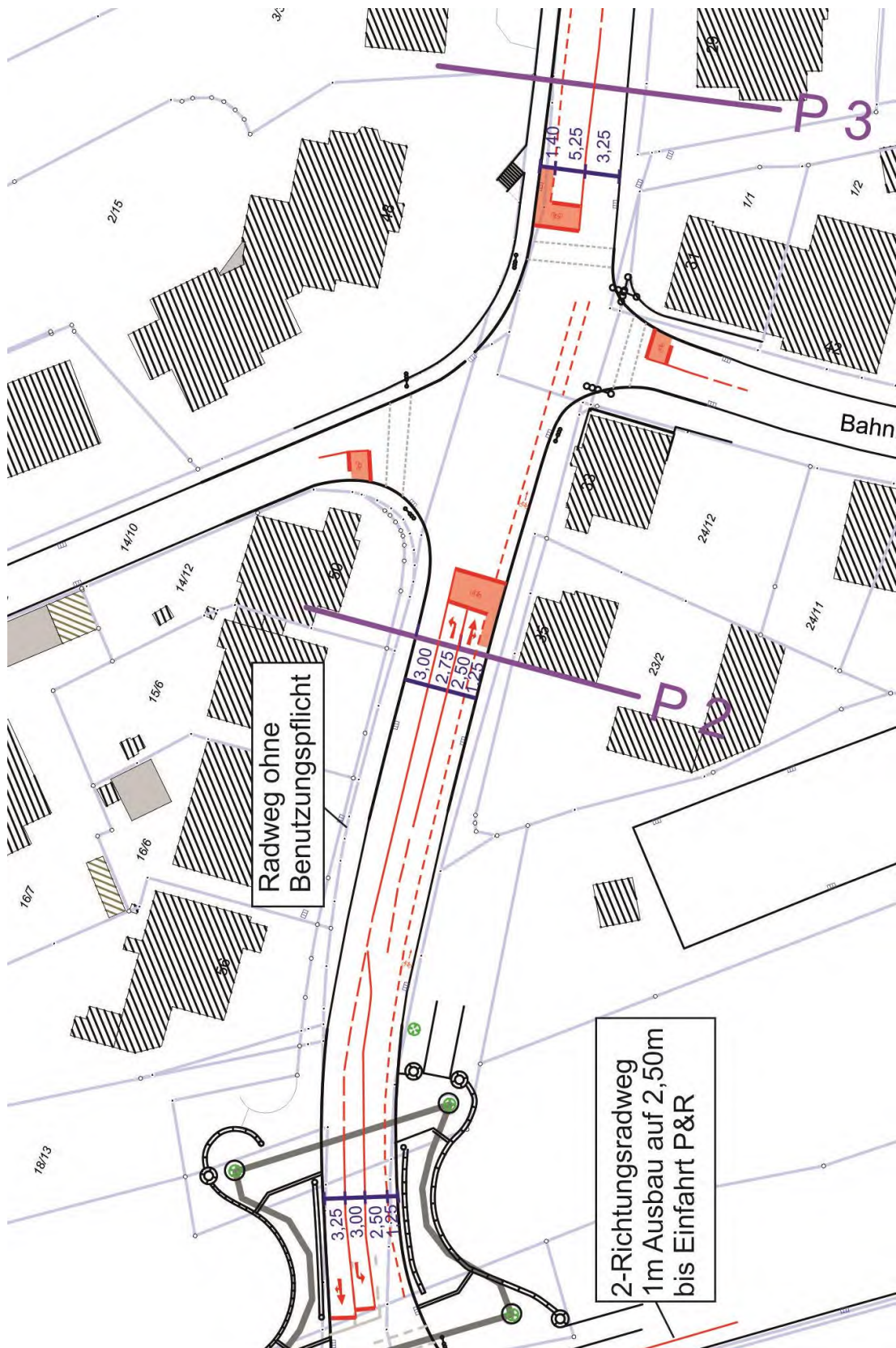


Bild 75 Lageplanskizze Plöner Str. (Ost), zw. Bahnüberführung und Bahnhofstr./Plumpstr.

6.4.6 Plöner Straße (Ost) zwischen Bahnhofstraße und Voßplatz



Bild 76 Plöner Straße, Höhe A.-Mahlstedt-Str., Ri. Nord



Bild 77 Plöner Straße, Höhe A.-Mahlstedt-Str., Ri. Süd

Bestand und Handlungsbedarf

Insgesamt radverkehrsunfreundliche Führung wegen...

- erhöhtem Schutzbedürfnis des Radverkehrs in der leichten Steigungslage Richtung Westen
- verkehrsbeschleunigende und damit für den Radverkehr auf der Fahrbahn und überquerende Fußgänger verunsichernde Wirkung der Knotensignalisation Plöner Str./ Albert-Mahlstedt-Str.
- schmale Gehwege nicht für Radfahrende, Kinder bis 10 Jahre allerdings erlaubt, geeignet
- andauernde Bedeutung der Straße als Kfz-Schleichweg zwischen Sielbecker Landstraße und Kerntangente
- Handlungsbedarf von daher sowohl bei kurzfristiger „Beruhigung“ des Kfz-Verkehrs und Schaffung eines Schutzraumes für den Radverkehr in der Steigungslage als auch längerfristiger Entwicklung einer möglichst einfachen aber wirkungsvollen Umgestaltung mit radverkehrsfördernder und verkehrsberuhigender Wirkung

Maßnahmenempfehlung

- Gestaltung des „Überganges“ von der Kerntangente in den abgestuften Bereich einer verkehrs- und geschwindigkeitsreduzierten Stadtstraße mit hoher Bedeutung für den Radverkehr und verbessertem Überqueren der Fahrbahn für Zufußgehende
- Zeitliche Perspektive I: kurzfristig Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Ri. Westen
- Zeitliche Perspektive II: Umgestaltung baulicher Art, u. a. Minikreisverkehr A.-Mahlstedt-Str.

6.4.7 Voßplatz



Bild 78 Plöner Str, (Ri. West), Beginn Steigungslage



Bild 79 Riemannstr., östlich des geplanten Minikreisels (Ri. auswärts)

Bestand und Handlungsbedarf

- Sehr unübersichtlicher Knoten (auch für Kfz-Verkehr),
- insgesamt radverkehrsunfreundliche Führung,
- Langer Königsberg als Einbahnstr. (grober Naturpflasterbelag inzwischen beseitigt),
- keine städtebaulichen „Platz“-Qualitäten erkenn- und erlebbar.

Maßnahmenempfehlung

Wie geplant wird die Anlage eines Minikreisverkehrs besonders für die Verkehrssicherheit und die Streckendurchlässigkeit für Radfahrer mit hoher Priorität befürwortet.

6.4.8 Riemannstraße



Bild 80 Riemannstr., Höhe Bleekergang (Ri. einwärts)



Bild 81 Riemannstr., westl. Minikreisel (Ri. auswärts)

Bestand und Handlungsbedarf

- Positive Ansätze zur Verkehrsberuhigung nach Umgestaltung,
- jedoch noch keine konsequente Umsetzung der Entlastung vom Kfz-Schleichverkehr durch die Innenstadt erreicht (vgl. Hinweise im Bürgerforum),
- noch ausgeprägt unangepasste Kfz-Fahrweisen,
- teilweise Konflikte von Radfahrenden mit Kfz-Parken und an Grundstückszufahrten,
- kein städtebaulich erkennbarer, adäquater nördlicher Stadteingang.

Maßnahmenempfehlung

- Vorrangig sind die Verdeutlichung, Erleichterung und Sicherung der Fahrbahnführung mit Radpiktogrammen,
- nahezu gleichrangig, aber in zweiter Priorität angesetzt, sind notwendige Maßnahmen zur Neuordnung des Kfz-Parkens, insbesondere zur Vermeidung von unnötigen „Schlenkern“ der Radfahrenden, und zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs (Durchsetzung Tempo 30).

6.4.9 Sielbecker Landstr. (L 174)



Bild 82 Sielbecker Landstr. (L 174), Höhe Dorfstr.



Bild 83 Dorfstr., Höhe Zur alten Mühle

Bestand und Handlungsbedarf

- Fuß- und radverkehrsunfreundliche Querungen
- Konflikträchtige Führung am Knoten Sielbecker Landstr. (L 174) / Dorfstr.

Maßnahmenempfehlung

- Aufhebung der bestehenden Radwegebenutzungspflicht und der Zulässigkeit des Zweirichtungs-Radverkehrs in der Ortslage
- Überprüfung der Realisierbarkeit und Wirksamkeit von baulichen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen am Knoten Sielbecker Landstr. (L 174) / Dorfstraße, in Kombination mit Anlage einer attraktiven Überquerungshilfe

6.4.10 Dorfstraße



Bild 84 Sielbecker Landstr. (L 174), Höhe Dorfstr.



Bild 85 Dorfstr., Höhe Zur alten Mühle

Bestand und Handlungsbedarf

- Fehlende ausreichende Verkehrsberuhigung
- Fuß- und radverkehrsunfreundliche Querungen
- Konfliktträchtige Führung am Knoten Sielbecker Landstr. (L 174) / Dorfstr.

Maßnahmenempfehlung

- Durchsetzung von Tempo 30 in der Ortslage
- Verbesserte Knotengestaltung siehe Sielbecker Landstr. Unter Kap. 6.4.9

6.4.11 Hauptroute im Quartier Hochkamp



Bild 86 Hochkamp, Höhe Suhrnkrog



Bild 87 Holstenstraße, Höhe Berufliche Schulen

Bestand und Handlungsbedarf

- Ausgewiesene Hauptroute des Radverkehrs im Zuge Hochkamp – Holstenstraße - Plumpstraße, auch Schulwege
- Erkenn- und Wahrnehmbarkeit der Hauptroute fehlt bzw. ist nicht bekannt

Maßnahmenempfehlung

- Hochkamp: Einrichten der Hauptroute als durchgehende Fahrradstraße

7. Maßnahmenplan

7.1 Maßnahmenübersicht mit Prioritäten und Kosten

Die Maßnahmenübersicht mit Prioritäten und Kosten enthält in einer EXCEL-Tabelle eine zusammenfassende Aufstellung sämtlicher Maßnahmen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Eutin. Es wurden dabei wegen ihrer Bedeutung auch einige Punkte aufgenommen, die nicht Gegenstand des vorliegenden Radverkehrskonzeptes sind, aber zu einem späteren Zeitpunkt konzeptionell bearbeitet werden sollten. Dazu gehören vor allem das Fahrradparken und die Radwegweisung.

Weiter gilt es zu beachten, dass einige Maßnahmen mit den Aktivitäten zum Gesamtverkehrskonzept Innenstadt (vgl. Verkehrskonzept im Rahmen des Sanierungsprojektes „Historischer Altstadt-kern Eutin“ und geplanter Verkehrsversuch) und einem späteren gesamtstädtischen Verkehrskonzept abzugleichen sind. In Bezug auf die Innenstadt hat es bereits eine strategische Abstimmung der zuständigen Verkehrsgutachter gegeben, so dass hier die grundsätzliche Kompatibilität gewährleistet ist.

Insbesondere bei der Aufwertung und Neugestaltung der Radverkehrsanlagen sind in vielen Fällen zusätzliche Akteure mit einzubinden, zum Teil auch öffentliche Beteiligungen sinnvoll. Zu den wichtigsten Akteuren bzw. Zuständigkeiten gehören der LBV-SH und der Kreis Ostholstein insbesondere dessen Verkehrsaufsicht.

Für einige Infrastrukturprojekte, so die Anlage von Schutzstreifen, sind entsprechende Vertiefungsplanungen erforderlich, die zum Teil auch noch weitergehende Aktivitäten (z.B. Verkehrszählungen) erfordern. Der in der Maßnahmenübersicht genannte Zeitrahmen bezieht sich auf die Ausführung, so dass ggf. ein entsprechender Planungsvorlauf zusätzlich zu berücksichtigen ist. Grundsätzlich sollten die mit Priorität 1 oder 2 benannten Maßnahmen möglich kurzfristig in die weitere Vorbereitung und Abstimmung überführt werden.

Einige Maßnahmen können zeitnah durchgeführt oder angestoßen werden. Dies sind vor allem solche Maßnahmen, die wenig Umsetzungsaufwand bzw. Ressourcen erfordern. Dazu gehören u.a.

- der Abbau von Umlaufsperrern,
- die Beschilderung durchlässiger Sackgassen,
- die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr,
- die Verbesserung des Fahrradparkens,
- Tempo-30 in der Riemannstr. und
- der Zweirichtungsradweg Elisabethstr. / Bahnhof.

Komponente	Nr.	Bericht Kap.-Nr.	Projekt / Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Kostenkategorie	Zeitraum
Radverkehrsanlagen	1.1		Unterhaltung / Instandhaltung Radverkehrsanlagen	1	EUT	50.000-100.000	pro Jahr
	1.2	6.3.1	Zweirichtungsradweg Elisabethstr./Bhf. und Knoten Elisabethstraße / Plöner Str.	1	EUT	10.000-50.000	2017
	1.3	6.3.2	Schutzstreifen mit Bordumbau Elisabethstraße (westlich)	2	EUT	50.000-100.000	ab 2019
	1.4	6.3.3	Knotenpunkt Elisabethstraße / Lübsche Koppel / Albert-Mahlstedt-Straße	2	EUT	10.000-50.000	ab 2019
	1.5	6.3.4	Schutzstreifen Elisabethstraße (östlich)	2	EUT	10.000-50.000	ab 2019
	1.6	6.3.5	Knotenpunkt Elisabethstraße / Weidestraße / Bgm.-Steenbock-Straße	2	EUT	10.000-50.000	ab 2019
	1.7	6.3.6	Alternierende Schutzstreifen Bgm.-Steenbock-Straße	2	EUT	10.000-50.000	ab 2019
	1.8	6.3.7	Entschärfung Knoten Bgm.-Steenb.-Str./L57	1	EUT / LBV	10.000 - 50.000	2017
	1.9	6.3.8	Richtungstreue Führung Lübecker Landstraße	2	EUT	100.000 - 300.000	ab 2019
	1.10	6.4.1	Alternierende Schutzstreifen Oldenburger Landstraße	2	EUT	10.000-50.000	2019
	1.11	6.4.2	Alternierende Schutzstreifen Lübecker Landstraße / Carl-Maria-v.-Weber-Straße	2	EUT	10.000-50.000	2019
	1.12	6.4.3	Einseitiger Schutzstreifen und Piktogrammspur Weidestraße (Süd)	2	EUT	10.000-50.000	2019
	1.13	6.4.4	Schutzstreifen Plöner Str. West mit Knotenzulauf	1	EUT	50.000-100.000	2018
	1.14	6.4.5	Plöner Str. Ost Knotenpunkt Plumpstr. / Bahnhofstr.	2	EUT	10.000-50.000	2020
	1.15	6.4.6	Schutzstreifen Plöner Str. zwischen Bahnhofstraße und Voßplatz	2	EUT	10.000-50.000	2020
	1.16	6.4.7	Umgestaltung Vossplatz zum Kreisverkehr	2	EUT	mehr als 300.000	2020
	1.17	6.4.8	Verbesserung Radführung Riemannstr.	2	EUT	50.00-100.000	2019
	1.18	6.4.9	Aufhebung Radwegebenutzungspflicht, red. Geschwindigkeit Sielbecker Landstr.	2	EUT	< 10.000	2018
	1.19	6.4.11	Fahradstraße Hochkamp	1	EUT	< 10.000	2017
	1.20	6.2	Fahradachse Albert-Mahlstedt-Straße mit Mikrokreisverkehr	2	EUT	50.000 - 100.000	ab 2018
	1.21	6.2	Radverkehrsfreundliche Führung Lübecker Straße / Stolbergstraße	1	EUT	< 10.000	ab 2018
Fahradparken	2.1		Zusätzliche Fahrradbügel Fußgängerzone	1	EUT / Dritte	Städtischer Gesamtetat Fahrradparken 10.000 pro Jahr	2018
	2.2		Zusätzliche Fahrradbügel Lübecker Str.	2	EUT / Dritte		2019
	2.3		Verbesserung Fahrradparken an den Schulen	2	EUT		ab 2017
	2.4		Verbesserung Fahrradparken bei Unternehmen	3	Unternehmen		ab 2018
	2.5		Fahradparken Kreis->Stadtverwaltung		EUT / OH		ab 2018
Verkehrsberuhigung	3.1	6.4.8	Tempo-30 Riemannstr.	1	EUT	< 10.000	2017
	3.2	6.2	Tempo-20 Lübecker Str. Nord (Geschäftsstraße)	1	EUT	< 10.000	2018
	3.3	6.2	Tempo-30 Plöner Str. Ost	2	EUT	< 10.000	2018
	3.4	6.4.10	Tempo 30, Dorfstraße	3	EUT	< 10.000	2018
	3.5	6.4.8	Gestaltung Stadeingang Riemannstr.	3	EUT	< 10.000	2020
	3.6	6.2	Verkehrsberuhigung Innenstadt	2	EUT	offen	offen
Wegweisung	4.1		Erstellen eines Wegweisungskonzeptes	2	EUT	< 10.000	2018
	4.2		Umsetzung neue Beschilderung	3	EUT	10.000-50.000	ab 2019
Maßnahmen flankierend	5.1		Systematische Öffnung Einbahnstr. für Radverkehr	2	EUT	< 10.000	ab 2017
	5.2		Abbau von Umlaufsperrern	2	EUT	< 10.000	ab 2017
	5.3		Beschilderung durchl. Sackgassen	3	EUT	< 10.000	ab 2017
	5.4		Informationsangebote zum Radverkehr in Eutin	3	EUT	< 10.000	ab 2019
	5.5		Einführung eines/einer Fahrradkoordinators*in, ggf. auch Mobilitätsbeauftragte*r	1	EUT	10.000-50.000	2018
	5.6		Installation eines Mängelmeldesystems	1	EUT / ggf. Dritte	< 10.000	ab 2017

Priorität 1 = Sehr wichtig / vordringlich

Priorität 2 = Wichtig / dringlich

Priorität 3 = Abgestuft

EUT = Stadt Eutin

OH = Kreis Ostholstein

SH = Land Schleswig-Holstein

LBV = Landesbetrieb SH

Tabelle 5 Maßnahmenübersicht zum Radverkehrskonzept

7.2 Förderkulisse

Einen Überblick über die Förderungsmöglichkeiten der einzelnen Maßnahmenbereiche gibt es im Internet auf einer Seite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter dem folgendem Link (zuletzt aktualisiert 26.05.2017):

https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel?field_promotion_region_value=15

Die „Förderfibel“ erlaubt, differenziert nach Bundesland, Projektvorhaben und Zuständigkeit die aktuellen Fördermöglichkeiten zu recherchieren. Auf dieser Grundlage ergibt sich die aktuelle Förderkulisse Schleswig-Holsteins für Radverkehrsmaßnahmen (Stand vom 12.06.2017, Tabelle 6):

Art der Förderung oder Finanzierung	Förderung (auf Antrag) oder Finanzierung (institutionell)	Details (Link innerhalb des Fahrradportals)
Erschließungsbeitrag (§§ 127 bis 135 BauGB)	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg-bayern-berlin-brandenburg-bremen/erschliessungsbeitrag-ssss-127-bis-135-baugb
Finanzausgleichsgesetz (FAG), § 15	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/finanzausgleichsgesetz-fag-ss-15-0
Finanzausgleichsgesetz (FAG), § 22 (3)	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/finanzausgleichsgesetz-fag-ss-22-3
Förderung von Klimaschutzprojekten	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg-bayern-berlin-brandenburg/foerderung-von-klimaschutzprojekten
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-schleswig
Investive touristische Projekte	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/investive-touristische-projekte
Landesbauordnung, Ablösebeträge	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/landesbauordnung-abloesebeträge
Landesbauordnung, Abstellplatzpflicht	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/landesbauordnung-abstellplatzpflicht
Nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg-bayern-berlin-brandenburg/nicht-investive-massnahmen-im-rahmen-des-nrvp
Nicht-investive touristische Projekte	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/nicht-investive-touristische-projekte
Radwege an Bundesfernstraßen	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/radwege-bundesfernstrassen-0
Radwege an Bundeswasserstraßen	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg-bayern-berlin-brandenburg/radwege-bundeswasserstrassen
Radwege an Landesstraßen	Finanzierung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel?field_promotion_region_value=15
Städtebauförderung	Förderung	https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/schleswig-holstein/stadtebauforderung

Tabelle 6: Förderkulisse Schleswig-Holstein (Quelle: NRVP.de)

8. Zusammenfassung

Die nachfolgende Zusammenfassung versucht die Empfehlungen des Radverkehrskonzeptes für Eutin 2017 in acht Handlungsfeldern kurz und bündig zu beschreiben, wobei nicht alle im vorliegenden Radverkehrskonzept enthalten sind bzw. zur Bearbeitung beauftragt wurden. Hierzu sind dann noch ergänzende Konzepte zu erstellen.

Der Weg ist das Ziel – Handlungsprogramm Radverkehrsförderung Eutin 2017 bis 2022:

- 1. Radverkehrsnetz:** Kontinuierliche Umsetzung des Konzeptes der Haupttrouten für den Alltagsverkehr, beginnend auf Basis des Beschlusses für das laufende Jahr.
- 2. Radverkehrsführung:** Systematische Überprüfungen der Rahmenbedingungen (Benutzungspflicht, Einbahnstraßen, Umlaufsperrern etc.) und Einrichten zusätzlicher Radverkehrsanlagen mit Schwerpunkt auf Schutzstreifenlösungen.
- 3. Fahrradparken:** Aufstockung zu gering ausgestatteter Standorte als Sofortmaßnahme, jährliche Fortführung eines Investitions-Programms Fahrradparken auf Basis von Bedarfsermittlungen, Informationsangebote und Kooperationen z. B. mit Schulen und Betrieben.
- 4. Radwegweisung:** Überprüfung und Erweiterung der Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der stufenweisen Realisierung des alltagsorientierten Haupttroutenkonzeptes.
- 5. Radverkehrsmarketing:** Information, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Service für Alltags- und Freizeitradverkehr als laufende, koordinierte Aufgabe der Verwaltung.
- 6. Projektmanagement:** Verwaltungsinterne Organisation und Koordination der Finanzierung, Förderung und Umsetzung des Handlungsprogramms, Erweiterung der Aufgaben und Ressourcen des Radverkehrsbeauftragten.
- 7. Mängelmeldungen:** Einrichtung und Pflege eines laufenden kundenorientierten Online-Mängelmeldesystems (vgl. RADar-Mängelmeldesystem auf Kreisebene).
- 8. Evaluation:** Jährliche Berichterstattung zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, kontinuierliche Unfallanalysen und (neu) Erhebungen des Radverkehrs.
- 9. Beteiligung:** Einrichtung bzw. Weiterführung eines beratenden öffentlichen Gremiums für die Umsetzung und Weiterführung des Radverkehrskonzeptes (ggf. wie bisher der Mobilitätsbeirat). Für besondere Vorhaben wie die empfohlenen Knoten- und Streckenmaßnahmen für die sichere und durchgängige Radverkehrsführung entlang der Stadtkerntangente sind fallweise problembezogene Beteiligungsformate zu empfehlen.

Abkürzungsverzeichnis

ARAS	Aufgeweitete Radaufstellfläche
BP	Benutzungspflicht (der RVA)
BR	Benutzungsrecht (der RVA)
DTV	Durchschnittlicher täglicher (Kfz-) Verkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FB	Fahrbahn
FG-LSA	Fußgänger- (und Radfahrer-) Lichtsignalanlage
FGZ	Fußgängerzone
FS	Fahrradstraße
FV	Fußverkehr
GRW	Gemeinsamer Geh- und Radweg
GW	Gehweg
Hst.	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
LHH	Landeshauptstadt Hannover
P	Parken
QS	Querschnitt, z. T. mit Nennung der Straße und Nr. des Profils des Büros H&P; Bsp.: [QS BS2 H&P] = QS Bgm.-Steenbock-Str. 2
RASt	Richtlinie für die Anlage von Straßen
RFS	Radfahrstreifen
RV	Radverkehr
RVA	Radverkehrsanlage
RW	Radweg
Sp.-Std.	Spitzenstunde
Sstr.	Schutzstreifen
Sts.	Sicherheitstrennstreifen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
vsl.	voraussichtlich
VZ	Verkehrszeichen
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Bildverzeichnis

Bild 1: Vom Gehweg taktil wahrnehmbar, baulich getrennter Radweg (Leipzig)	12
Bild 2: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)	12
Bild 3: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)	13
Bild 4: Sicherheitserhöhende Kennzeichnung einer Radwegfurt mit Zweirichtungsbetrieb	14
Bild 5: Zweirichtungsradweg (Hannover)	15
Bild 6: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitstrennstreifen (Singen)	15
Bild 7: Beidseitige Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Lemgo)	16
Bild 8: Einseitiger Schutzstreifen (Celle)	18
Bild 9: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Singen)	19
Bild 10: Gehweg, Radverkehr frei (Bernburg)	20
Bild 11: Gehweg, Radverkehr frei in Kombination mit Schutzstreifen (Hameln)	20
Bild 12: Radwegüberfahrt im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)	22
Bild 13: Abfahrt von Radweg auf Geradeaus-Furt an freiem Rechtsabbieger (Hannover)	22
Bild 14: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Leipzig, Foto Gloßat)	23
Bild 15: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)	24
Bild 16: Baulich gestaltete Einbahn- und Fahrradstraße in Hannover (Foto PGV)	25
Bild 17: Markierte Fahrradstraße in Lemgo (Foto Kloppmann)	26
Bild 18: Übersicht übergeordneter Radverkehrsziele in Eutin	28
Bild 19: Kfz-Verkehrsbelegungen auf ausgewählten Straßenzügen	31
Bild 20: Busstreckennetz in Eutin	32
Bild 21: Befahrungsnetz für die Bestandsanalyse	34
Bild 22: Übersicht der Radverkehrsanlagen in Eutin (Stand August 2016)	35
Bild 23: Beispiele für Defizite in der Durchlässigkeit	37
Bild 24: Beispiele für Defizite bei den Radverkehrsanlagen	39
Bild 25: Beispiele für Defizite an Knotenpunkten	41
Bild 26: Beispiele für Defizite an Knotenpunkten	42
Bild 27: Übergeordnete räumliche Problemlagen im Eutiner Radverkehrssystem	43
Bild 28: Haupttrouten im Eutiner Radverkehrsnetz	54
Bild 29: Gesamtschau des Eutiner Radverkehrsnetzes	56

Bild 30: Anwendungsbeispiele für Belastungsbereiche nach ERA 210, Bild 7	59
Bild 31: Radführungskonzept für die Gesamtstadt Eutin	61
Bild 32: Entwurf eines teilräumlichen Konzeptes für die Innenstadt Eutin	63
Bild 33: Knoten Elisabethstraße/Plöner Straße (Blickrichtung Kerntangente/West)	64
Bild 34 Knoten Elisabethstraße/Plöner Straße (Blickrichtung Elisabethstraße	64
Bild 35 Verbreiterung Zweirichtungsradweg als Zufahrt zum Bahnhof [QS E1 H&P]	65
Bild 36 Elisabethstraße (westlich Lübsche Koppel)	66
Bild 37 Elisabethstraße (westlich Lübsche Koppel)	66
Bild 38 Anlage von beidseitigen Schutzstreifen in der Elisabethstraße [QS E6 H&P]	67
Bild 39 Fotomontage Elisabethstraße, Neuaufteilung im Bereich Norma-Markt [QS E2 H&P]	67
Bild 40 Knoten Elisabethstr./ Lübsche Koppel, Ri. Osten	68
Bild 41 Knoten Elisabethstr./ Lübsche Koppel, Ri. Norden (A.-Mahlstedt-Str.)	68
Bild 42 Lübsche Koppel, Ri. Elisabethstr.	68
Bild 43 Lübsche Koppel, Ri. Schulzentrum	68
Bild 44 Knoten Elisabethstr. / Lübsche Koppel (Aufstellfläche hier nicht dargest.)	69
Bild 45 Elisabethstraße (östlich Lübsche Koppel)	71
Bild 46 Elisabethstraße (Knotenzufahrt Weidestr.)	71
Bild 47 Fotoüberzeichnung Elisabethstraße (östlich Lübsche Koppel) [QS E9 H&P]	72
Bild 48 Knoten Elisabethstraße/ Weidestraße (Blickrichtung Osten)	73
Bild 49 Knoten Elisabethstraße/ Weidestraße (Blickrichtung Westen)	73
Bild 50 Entwurfsskizze Elisabethstraße, Knoten Weidestraße	74
Bild 51 Bgm.-Steenbock-Str., Ri. Osten	75
Bild 52 Bgm.-Steenbock-Straße, Ri. Westen	75
Bild 53 Querschnitte Bgm.-Steenbock-Str., Empfehlung alternierende Schutzstreifen	76
Bild 54 Knotenzufahrt Lübecker Landstr. Süd mit LSA-Fuß-/Radfahrerquerung	77
Bild 55 Ende Zweirichtungsradweg der Knotenzufahrt Lübecker Landstr. Süd	77
Bild 56 Knotenzufahrt Lübecker Landstr. Nord (Blickrichtung Süden)	77
Bild 57 Knotenpunktausfahrt Bgm.-Steenbock-Str. mit geschützter Radwegabfahrt	77
Bild 58 Bgm.-Steenbock-Straße, Knoten Lübecker Landstraße	79
Bild 59 Lübecker Landstraße (L 57), einwärts in Höhe QS LL1 H&P	80

Bild 60	Lübecker Landstraße (L 57), einwärts in Höhe QS LL1 H&P	80
Bild 61	Querschnittsskizze Lübecker Landstraße (L 57)	81
Bild 62	Oldenburger Landstraße, stadtauswärts	82
Bild 63	Oldenburger Landstr./Kreisverkehr, stadteinwärts	82
Bild 64	Querschnittsskizze Oldenburger Landstr. (L 57), Schutzstreifen Nordseite	83
Bild 65	Lübecker Landstraße, Ri. stadtauswärts	84
Bild 66	Carl-Maria-v.-Weber-Straße, Ri. stadtauswärts	84
Bild 67	Querschnittsskizze Lübecker Landstr. – Carl-Maria-v.-Weber-Str. (L 57)	85
Bild 68	Weidestraße, Zufahrt Elisabethstraße	86
Bild 69	Meinsdorfer Weg, einwärts, Höhe Rehhorst	86
Bild 70	Querschnittsskizze Weidestr. (Süd)	87
Bild 71	Plöner Straße (West), stadtauswärts	88
Bild 72	Plöner Straße (West), stadteinwärts	88
Bild 73	Plöner Straße (Ost), Ri. Süd, Höhe Bahnüberführung	89
Bild 74	Plöner Straße (Ost), Ri. Nord, Höhe Bahnhofstr.	89
Bild 75	Lageplanskizze Plöner Str. (Ost), zw. Bahnüberführung und Bahnhofstr./Plumpstr.	90
Bild 76	Plöner Straße, Höhe A.-Mahlstedt-Str., Ri. Nord	91
Bild 77	Plöner Straße, Höhe A.-Mahlstedt-Str., Ri. Süd	91
Bild 78	Plöner Str, (Ri. West), Beginn Steigungslage	92
Bild 79	Riemannstr., östlich des geplanten Minikreisels (Ri. auswärts)	92
Bild 80	Riemannstr., Höhe Bleekergang (Ri. einwärts)	93
Bild 81	Riemannstr., westl. Minikreisels (Ri. auswärts)	93
Bild 82	Sielbecker Landstr. (L 174), Höhe Dorfstr.	94
Bild 83	Dorfstr., Höhe Zur alten Mühle	94
Bild 84	Sielbecker Landstr. (L 174), Höhe Dorfstr.	95
Bild 85	Dorfstr., Höhe Zur alten Mühle	95
Bild 86	Hochkamp, Höhe Suhrnkrog	96
Bild 87	Holstenstraße, Höhe Berufliche Schulen	96

Hinweis: Das Urheberrecht aller nicht gekennzeichneten Bilder und Grafiken liegt bei den Autoren.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Breitenmaße für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach Regelwerken	10
Tabelle 2: Spezifische Anforderungen wichtiger Nutzergruppen (FGSV 2002)	51
Tabelle 3: Entwurfsanforderungen für Verkehrssicherheit (ERA 2010, Tab. 4)	57
Tabelle 4: Entwurfsanforderungen für Verkehrsablauf (ERA 2010, Tab. 4).....	58
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht zum Radverkehrskonzept	98
Tabelle 6: Förderkulisse Schleswig-Holstein (Quelle: NRVP.de)	99

Anhang

Ergebnisse des Bürgerforums



Radverkehrskonzept Stadt Eutin

Bürgerforum am 4. Juli 2016

- Zusammenfassende Dokumentation -

Durchführung:



**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR**

Edzard Hildebrandt
Annika Wittkowski
Tel: 0511 220601 – 80

Mail: info@pgv-dargel-hildebrandt.de



urbanus GbR

Stefan Luft
Peter Krause
Tel: 0451 7062 – 666

Mail: info@urbanus-luebeck.de

Auftraggeber:



Stadt Eutin

Fachbereich Bauen

Bernd Rubelt
Karen Dyck
Tel: 04521 793 – 320

Mail: k.dyck@eutin.de

Hintergrund

Das Land Schleswig-Holstein hat 1998 ein Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ verabschiedet, um das Radfahren im nördlichsten Bundesland attraktiver zu gestalten. Auch in der Stadt Eutin wurden in den letzten Jahren einzelne Aktivitäten zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs durchgeführt, es fehlt allerdings bisher an einem fundierten Rahmenplan für die Radverkehrsentwicklung, der eine systematische Radverkehrsförderung ermöglicht.

Die Bedeutung des Radverkehrs für die Kreisstadt Eutin zeigt sich auch in der intensiven Kommunikation zu diesem Themenfeld. Aus dem Arbeitskreis Verkehr, der vor allem den ISEK-Prozess begleitete, entwickelte sich der Beirat Mobilität. Dieses beratende Gremium begleitet die anstehenden planerischen und baulichen Themen im Bereich Verkehr und Mobilität fachlich und sachlich. Der Radverkehr spielt dabei eine zentrale Rolle. Mit der Initiative „fahrradfreundliches Eutin“ gibt es zudem auch ein öffentliches Sprachrohr für die Förderung des Radverkehrs. Positiv zu werten ist auch das Engagement der Schulen, beispielsweise mit dem vor Kurzem durch das Voß-Gymnasium entwickelten ersten Eutiner Schulwegeplan.

Um eine systematische Förderung des Radverkehrs anzugehen und entsprechende Finanzmittel effizient einzusetzen, wurde von der Stadtverwaltung 2015 ein Radverkehrskonzept bei einer Arbeitsgemeinschaft aus den beiden praxiserfahrenen Planungsbüros urbanus aus Lübeck und PGV Dargel Hildebrandt, Hannover in Auftrag gegeben. Zielsetzung ist es, die Situation für den Radverkehr in Eutin nachhaltig zu verbessern. Radverkehrsförderung kommt in Eutin auch im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und Lärmschutz eine Bedeutung zu und dient bei gleichzeitiger Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch der Attraktivierung der Stadt bzw. der Verbesserung der Standortqualität.

Um auch die vorhandenen und potenziellen Nutzer/innen des Radverkehrssystems mit ihren Erfahrungen und Vorstellungen einer fahrradfreundlichen Stadt in den Planungsprozess mit einzubinden, wurde gemeinsam mit dem Mobilitätsbeirat ein Bürgerforum initiiert. Die Bürgerinnen und Bürger sind schließlich „Experten“ für die Verkehrssituation in ihrer Stadt. Außerdem ist es bei einer solch umfangreichen Planung wichtig, die Öffentlichkeit zu beteiligen. Dazu wurde am 4. Juli 2016 ein Bürgerforum veranstaltet, dessen Ergebnisse hier dokumentiert sind.

Ablauf des Bürgerforums

Frau Dyck von der Stadtverwaltung begrüßt die Anwesenden und entschuldigt den Bürgermeister und den Bauamtsleiter Herrn Rubelt, der aber später noch dazu kommt. Nach der Vorstellung des Forumablaufes durch den Moderator Herrn Luft, referiert Herr Hildebrandt von der PGV Dargel Hildebrandt über den Stand der Projektbearbeitung mit den Schwerpunkten Bestandssituation, Zielsetzungen, Radnetzplanung und Lösungsansätze zu Verbesserungen der Radverkehrssituation. Auf Wunsch der Anwesenden wird das Innenstadtkonzept detaillierter vorgestellt. Im zweiten Teil der Veranstaltung arbeiten die Forumsteilnehmer/innen an 4 Thementischen. Die Diskussionsergebnisse werden dann abschließend im Plenum vorgestellt.

Uhrzeit	Thema	Akteure
18.00 Uhr	Begrüßung und Einführung	Karen Dyck, Stadt Eutin Stefan Luft, urbanus
18.10 Uhr	Vortrag zum Stand des Radverkehrskonzeptes	Edzard Hildebrandt, PGV
18.40 Uhr	Einteilung der Arbeitsgruppen und Diskussion an den Thementischen	Alle, Moderation: urbanus, PGV, Stadt Eutin
19.25 Uhr	Vorstellung der Diskussions-Ergebnisse im Plenum	Arbeitsgruppen, Moderation: Stefan Luft
19.55 Uhr	Abschlussdiskussion, Zusammenfassung und Ausblick	Bernd Rubelt, Stadt Eutin Stefan Luft, urbanus

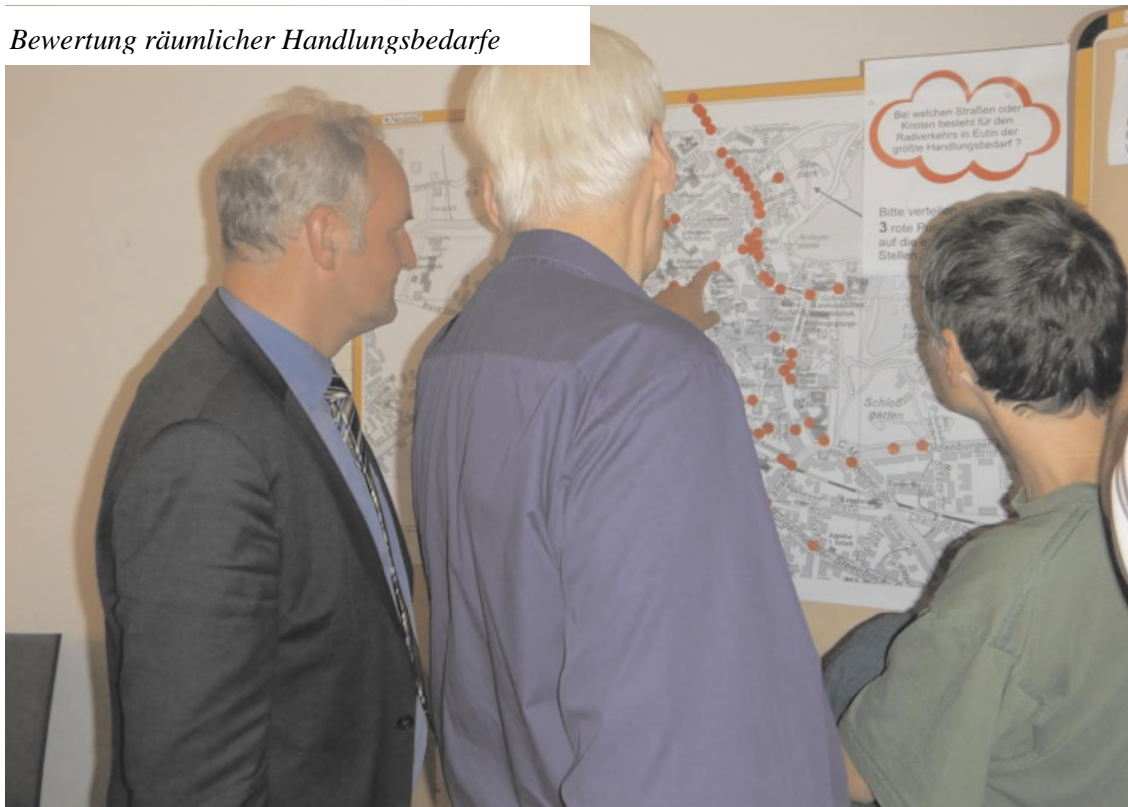
Präsentation der Ergebnisse der Thementische



Das Team Service und Marketing präsentiert seine Diskussionsergebnisse



Bewertung räumlicher Handlungsbedarfe



Ergebnisse

An den Thementischen werden zentrale Bausteine eines modernen Radverkehrskonzeptes inhaltlich vertieft. Neben der gesamtstädtischen Betrachtungsebene werden die wichtigen räumlichen Bezüge Hauptverkehrsstraßen und Innenstadt sowie der Themenblock Fahrradparken – Service und Marketing behandelt.

Thementisch „Gesamtstädtische Radverkehrsplanung“

Bei diesem Thementisch ging es um gesamtstädtische Aspekte der Radverkehrsplanung. Als Leit-aspekte für die Diskussion wurden eingebracht:

- Radverkehrsnetz (Haupttrouten + Ergänzungsrouten),
- Schulwegsicherung (erforderliche Maßnahmen, betroffene Strecken),
- Radwegweisung (Art der Beschilderung, besondere Anforderungen),
- Radverkehr und Tourismus (Chancen für den Radverkehr, Projekte/Maßnahmen).

Die Diskussionsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ❖ Im äußeren Stadtbereich liegen akzeptable Bedingungen für den Radverkehr vor, im Wesentlichen geprägt von kombinierten Geh-Rad-Wegen im Zweirichtungsverkehr. Verbesserungsbedürftig sind hier vor allem
 - Radführung über Beuthiner Weg (Ende des Radweges) ggf. weiter Richtung Süden
 - die Überquerung der Westtangente / Führungwechsel südlich der Bahnbrücke,
 - die Radverkehrsführung in der Sielbecker Landstr. und
 - die Ortseinfahrt im Bereich Fissaubrück / Riemannstraße.
- ❖ Ergänzt werden sollte eine Route nach Fissau zwischen Freibad und Schwentineweg (ist bei entsprechender Ertüchtigung bzw. Ausbau angenehmer zu fahren als die Route über Bebensundweg). Die Führung über den Seepark – Gr. Eutiner See ist für den Radverkehr wichtig und grundsätzlich attraktiv zu gestalten.
- ❖ Die Routenführung über Bismarckstraße ist aufgrund des dortigen Kopfsteinpflasters problematisch bzw. wenig attraktiv. Gleiches gilt auch für weitere Straßen im Umfeld. Das Kopfsteinpflaster sollte hier ausgetauscht werden.
Anmerkung:
Ein Umbau ist v.a. aufgrund der erforderlichen Anliegerbeiträge bisher nicht erfolgt.
- ❖ Die Schulwegsicherung ist ein zentraler Aspekt der Radverkehrskonzeption. Von den im Entwurf benannten Alltagsrouten kommt der Elisabethstraße trotz der schwierigen Rahmenbedingungen aufgrund der angrenzenden Schulen und der geplanten Sporthalle eine große Bedeutung zu. Es gibt hier auch kaum eine sinnvolle Alternativführung (z.B. über Janusstraße).

- ❖ Als Schulweg bzw. ggf. zusätzliche Rad(neben)route wird eine Führung über Fuhlnborn - Hochkamp ins Gespräch gebracht (Anbindung der J.-Heinrich-Voßschule). In jedem Fall sollte der Lange Königsberg in das Haupttroutennetz aufgenommen werden (auch hier: Austausch Kopfsteinpflaster!).
- ❖ Ein Ärgernis trotz Umgestaltung ist weiterhin die Riemannstraße, viele Radfahrer/innen nutzen hier (weiterhin) den Gehweg. Probleme sind insbesondere der ruhende Verkehr, unangepasstes Kfz-Fahrverhalten mit hohen Geschwindigkeiten, die Einengungen. Ein mögliches Ausweichen über Heinrich-Lüth-Weg ist keine komfortable Alternative (Umweg!).
- ❖ Ebenso problematisch ist die Plöner Straße Ost insbesondere mit den Knoten Rosengarten und Plumpstraße, wo ausgeprägte Konflikte und Unfallpotenziale bestehen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.
- ❖ Die Weidestraße sollte deutlich stärker verkehrsberuhigt und als südliche Zentrumszufahrt für den Radverkehr ertüchtigt werden.
- ❖ Die Führung über die Lübecker Landstraße ist ebenfalls stark problembehaftet. Neben wünschenswerten Schutzstreifen wäre auch eine Ertüchtigung der Industriestraße als Alternativroute ggf. auch mit einem Kreisverkehr am Knoten zur Lübecker Landstraße zu prüfen.
- ❖ In einigen Straßen wie dem Braaker Mühlenweg, der Wilhelm-Wisser-Str. und der Plöner Str. wird die Radführung durch parkende Fahrzeuge beeinträchtigt. Hier sind ggf. Eingriffe in den ruhenden Verkehr vorzunehmen.
- ❖ Eine Führung des Radverkehrs am südlichen Seeufer ist im Bereich Schlossgarten/Freilichtbühne problematisch. Die Route sollte besser über die aufgewertete Oldenburger Landstr. geführt werden (mit gesichertem Führungswechsel in Höhe Jungfernort).



Karten-Dokumentation vom Thementisch Gesamtstadt

Thementisch „Teilraum Stadtzentrum / Altstadt“

Das Stadtzentrum bzw. die Eutiner Altstadt ist das mit Abstand bedeutendste städtische und regionale Verkehrsziel. Hier bündeln sich die Hauptverkehrsströme aller Verkehrsträger. Gleichzeitig gibt es aber auch eine komplexe Überlagerung unterschiedlicher Interessenlagen. Die Verkehrsträger müssen sich deshalb untereinander arrangieren. Dies erfordert eine klare Prioritätensetzung, aber auch Kompromisslösungen. Für den Radverkehr ist eine schlüssige und attraktive Gesamtlösung gefordert, insbesondere weil die Radverkehrsqualität im Stadtzentrum maßgeblichen Einfluss auf die Radverkehrsakzeptanz in der Gesamtstadt ausübt. Als Leitaspekte für die Diskussion wurden eingebracht:

- Festlegung wichtiger Radrouten im Stadtzentrum,
- Bevorzugte Radverkehrsführungen (Fahrbahn, Schutzstreifen, Geh-Radweg usw.),
- Künftige Radführung im Bereich Schloss/Schlossgarten,
- Führung des Radverkehrs in der Fußgängerzone,
- Nutzungsmöglichkeit der „Gänge“ für den Radverkehr,
- Straßen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung,
- Gestaltung von Belägen von Straßen und Wegen.

Die Diskussionsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Kernpunkt der Diskussion ist der Umgang mit Zielkonflikten Radverkehr - Kfz-Verkehr. Hauptproblemfelder sind hierbei die (zu) hohe Kfz-Belastung auf einigen Straßen (inkl. Durchgangsverkehr), der Schwerverkehr und das Parken. Zielrichtung ist generell eine stärkere Prioritätensetzung zugunsten des Radverkehrs. Im Einzelnen kamen folgende Aspekte zur Sprache:

- ❖ Eine wichtige Hauptroute auch für den Schülerverkehr verläuft über Riemannstraße – Plöner-Straße – Albert-Mahlstedt-Straße. Zubringerstrecken zu den Schulwegen sollten grundsätzlich Vorrang in der Planung und Umsetzung haben.
- ❖ Eine Verbesserung der unbefriedigenden Situation in der Riemannstraße ist wichtig:
 - Tempo 30 auf gesamter Riemannstraße,
 - Fahrbahnverengungen zurückbauen / aufheben,
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs.
- ❖ Durchfahrtsverbot für Kfz im Langen Königsberg gut und sinnvoll, diese Verbindung sollte für den Radverkehr ertüchtigt werden (Problem Kopfsteinpflaster!).
- ❖ Die Einführung weiterer Kreisverkehre wird grundsätzlich begrüßt. Vorrangig sind Kreisverkehre Vossplatz/Ihlpool und Knotenpunkt Plöner Straße/Albert-Mahlstedt Str., dann auch Albert-Mahlstedt-Straße / Heinrich-Westphal-Straße.
- ❖ Die Albert-Mahlstedt-Straße als Fahrradstraße ist durchaus sinnvoll, dann allerdings auch mit der Fortsetzung Lübsche Koppel.

- ❖ Der Belag auf kleinen Straßen und Gängen muss besser werden, damit sie für den Radverkehr besser nutzbar sind.
- ❖ Auf dem Markt und in der Peterstraße sollte außerhalb der Markttag eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen. Gerade die Querung des Marktplatzes wird als unproblematisch angesehen.
- ❖ Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung für den Radverkehr in der Albert-Mahlstedt-Straße als sofortige Maßnahme.
- ❖ Elisabethstraße sollte mit veränderten Lichtsignalen und Radstreifen zwischen Weidestraße und Plöner Straße für den Radverkehr aufgewertet werden.
- ❖ Ein zentraler Handlungsbedarf liegt in der Gestaltung der Beläge. Es ist auf vielen Verbindungen eine bequemere Befahrbarkeit der Oberflächen gefordert, besonders problematisch sind die Oberflächen der Innenstadtstraßen.



Karten-Dokumentation vom Thementisch Stadtzentrum/Altstadt

Thementisch „Hauptverkehrsstraßen“

An diesem Thementisch ging es um die Betrachtung der Hauptverkehrsstraßen, die aufgrund der komplexen verkehrlichen Anforderungen und Überlagerung von Problemaspekten eine besondere Herausforderung für die Radverkehrsplanung darstellen. Als Leitaspekte für die Diskussion wurden eingebracht:

- Identifizierung von Strecken besonders mit starken Defiziten / Konflikten,
- Erforderliche Lückenschlüsse in der Radverkehrsführung,
- Favorisierte Führungsformen (Fahrbahn, Schutzstreifen, Radweg usw.),
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.

Die Diskussionsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ❖ Lübecker Landstraße (Bürgermeister-Steenbock-Straße – McDonalds):
 - Radweg aufheben, Radfahrstreifen / Schutzstreifen stadteinwärts
 - Schutzstreifen stadtauswärts.
- ❖ Bürgermeister-Steenbock-Straße – Elisabethstraße:
 - Radfahrstreifen / Schutzstreifen beide Richtungen.
- ❖ Plöner Straße (Kerntangente – Ihlpool):
 - Stadteinw. Schutzstreifen+ Fahrradzone vor LSA zum Abbiegen in die Bahnhofstr.,
 - beide Richtungen mit Schutzstreifen.
- ❖ Innenstadtring (Albert-Mahlstedt-Str., Plöner Str., Rosengarten, Berliner Str.):
 - 20 km/h,
 - Radfahren in beide Richtungen,
 - brauchbarer Belag.
- ❖ Riemannstraße (Ihlpool- Fissau Sielbecker Landstraße):
 - Flaschenhalse entschärfen,
 - beide Richtungen mit Schutzstreifen,
 - 30 km/h vom Hallenbad bis Vossplatz beide Richtungen,
 - Kfz- Durchgangsverkehr zw. Eutin-Nord u. B76/Lübeck raushalten (Pendler?).
- ❖ Sielbecker Landstraße (Fissau bis Westtangente):
 - Stadteinwärts Fußweg mit „Radfahrer frei“ kennzeichnen,
 - stadtauswärts Schutzstreifen,
 - verbesserte Überquerungsstelle.

HAUPTSTRECKEN

- Libenker Landstr. : (Steenbode - Mc Donalds)
- Radius anhalten - (Radfahrer / Schutzstreif ^{stadt-} einwärts)
 - Schutzstreifen stadtauswärts

Steenbode - / Elisabethk.

- Schutzstreifen / Radfahrstreifen ^{beid.} Richtungen

Plöner Str. (Kontenstraße - Halpohl)

- stadteinwärts: Schutzstreifen, Fahrradzone von der USA zum ^{Plöner} ~~Plöner~~ (Bf-Str.)
- ^{beid.} Richtungen: Schutzstreifen

Innenstedt-ing: A.-Hofstraße / Plöner / Rosenjarten / Böker Str.

- 20 km/h
- Radfahrer Seite Richtung
- brauchbarer Belag

Riemann:

- Halpohl - Fissom (Siedlecker Landstr.)
- Flaschenhals entschärfen / ^{ggü} ~~ggü~~ ^{ÖB} - Durchfahrt
- Schutzstreif ^{beid.} Richtungen
- 30 von Hallenbad bis Vorplatz ^{Süd.} Richtung

Siedlecker Landstr. (Oberweg Fissom bis Kontenstraße)

- stadteinwärts: Fissom bis "Radfahrer frei"
- stadtauswärts: Schutzstreifen
- ^{ÖB} - Straße: Fahrradquerung

Thematisch „Fahrradparken, Service, Marketing“

Nicht direkter Auftragsbestandteil des Radverkehrskonzeptes, aber dennoch ein wichtiger ergänzender Baustein in einem „Radverkehrssystem aus einem Guss“ sind die weichen bzw. flankierenden Maßnahmen, die oft mit wenig Aufwand entwickelt und umgesetzt werden können. Sie bilden zudem eine wesentliche Grundlage für die Etablierung einer „neuen Mobilitätskultur“.

Als Leitaspekte für die Diskussion wurden eingebracht:

- Fahrradparken (Standorte und Ausstattung von Abstellanlagen),
- Informationen und Werbung zum Radverkehr (Infoangebote, Medien, Akteure),
- Vernetzung des Radverkehrs (Bike und Ride, Fahrradmitnahme, usw.) mit dem ...
 - Schienenpersonennahverkehr (Bahn)
 - Stadt- und Regionalverkehr Eutin (Bus),
- Anreize zur Fahrradnutzung (Ideensammlung),
- Kooperation verschiedener Akteure (wer kommt in Frage ?, wo macht es Sinn ?),
- Schnittstelle Bürger <> Verwaltung (wie gestalten wir die Kommunikation ?).

Die Diskussionsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ❖ Fahrradparken negativ:
 - Qualität der Felgenkiller,
 - Keine Bügel zum Anschließen.
- ❖ Fahrradparken positiv entwickeln:
 - Fixe Stellplatzkontingente im öffentlichen Raum und z.T. bei Arbeitgebern,
 - Autostellplätze in Radstellplätze umwandeln (?).
- ❖ Qualitätskriterien negativ:
 - Fahrbahnbeschaffenheit insbesondere Kopfsteinpflaster.
- ❖ Qualitätsmanagement entwickeln:
 - Fahrbahnoberfläche zum Beispiel mit Barcodes / Piktogrammen,
 - Forderung: Messbare Ziele umsetzen .
- ❖ Schnittstelle Bürger – Stadtverwaltung – Kreisverwaltung derzeit eher negativ:
 - Öffentlichkeitsarbeit eine „Katastrophe“,
 - Verwaltung macht „was sie für richtig hält“,
 - => Lösung: Zusammenarbeit auch in der Öffentlichkeit, regelmäßige Kommunikation und Stellenschaffung für einen Fahrradbeauftragten.
- ❖ Anreize zur Radnutzung:
 - Vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Verwaltung – Politik und Öffentlichkeit,
 - Einsatz von Lasträdern (ggf. auch auf Leihbasis),
 - Erleichterung der Fahrradmitnahme im ÖPNV.

- ❖ Außenwirkung / Werbung positiv:
 - Gute Stimmung bei den Touristen,
 - Forderung nach regelmäßigen Qualitätsberichten („Was ist gut?“).

Fahradparken

- ⊖ Qualität „Felgenkiller“
keine Bügel zum Anschließen (E-Bike-Verbindung)
- ⊕ Fixe Stellplatzkontingente i.d. Öffentlichkeit/Arbeitgeber/..
Autostellplätze in Radstellplätze umwandeln?

Qualitätskriterien

- ⊖ Fairholuberschaubarkeit
- ⊕ Fahrleinauflage z.B. Parades / Diagramme

Förderung → Messbare Ziele setzen:

- Verkehrsdaten
- ADFC Mindeste
- Gesetze (Stro) umsetzen

Schnittstelle Bürger - Stadtverwaltung
- Verwaltung

- ⊖ Öffentlichkeitsrat „Katastrophe“
Verwaltung macht „was sie denkt“
Lösung: Zusammenarbeit und i.d. Öffentlichkeit
Regelmäßige Kommunikation

↓

- ⊕ Fahrradbeauftragter gefordert!
(Stelle?)

Anreiz zur Radnutzung Förderung → vertrauliche Zusammenarbeit
Lohnende?

ÖPNV

- ⊖ Kein Rad im Bus
- ⊕

Außenwirkung / Werbung

- ⊖

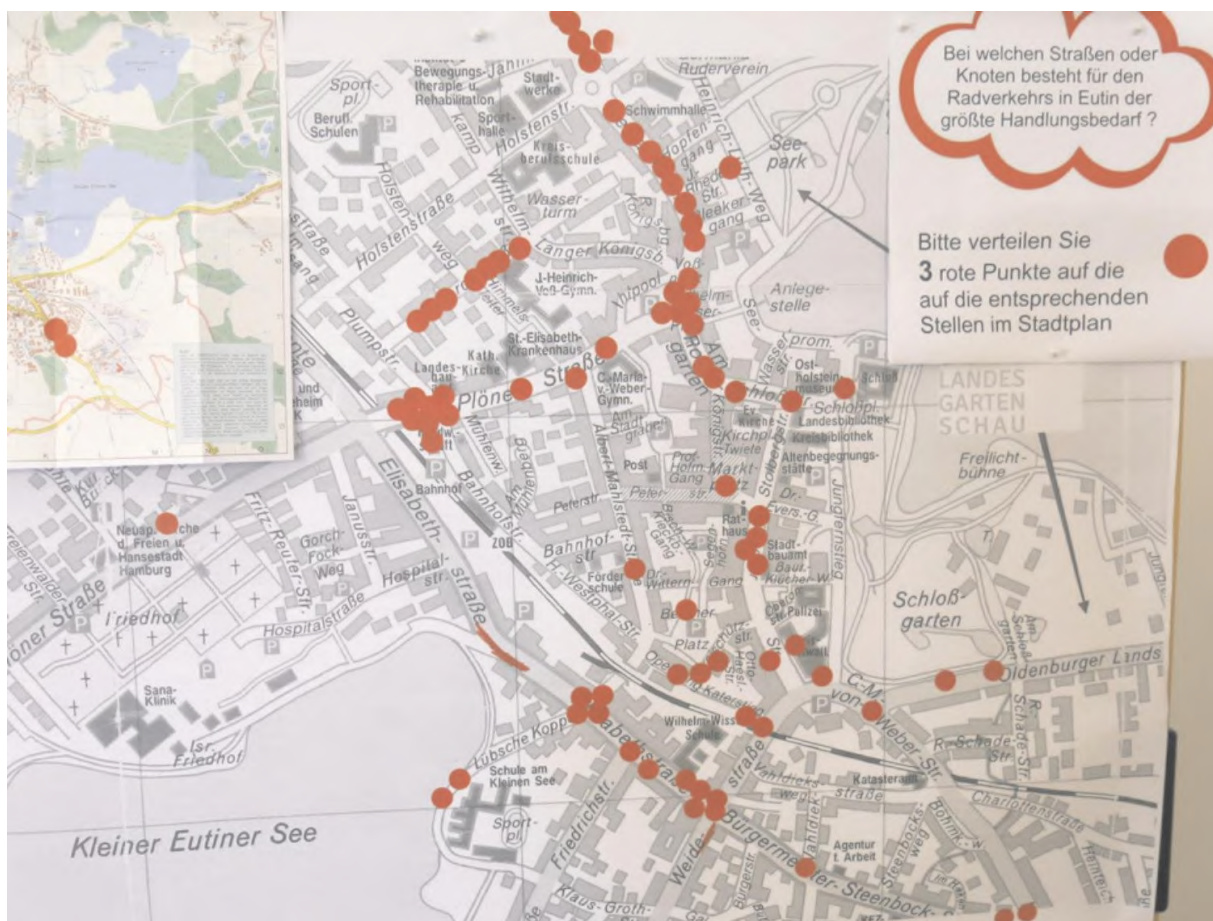
Ideenbörse und Defizitbewertung

Die räumliche Verortung der größten Handlungsbedarfe ergibt einen klaren Fokus auf die Innenstadt und die Herausbildung von vier herausragenden Problembereichen:

- Riemannstraße,
- Straßenzug Lübecker Straße – Rosengarten,
- Plöner Str. Ost mit Konzentration auf den Knoten Plumpstraße,
- Elisabethstraße mit Konzentration auf den Abschnitt Lübsche Koppel – Weidestraße.

Aus der Ideenbörse kommen folgende ergänzende Beiträge:

- Aufwertung touristischer Routen mit guter Markierung,
- Benennung eines Fahrradbeauftragten,
- Forderung nach einem stärkeren Engagement der Politik,
- Verkehrlich-städtebauliche Aufwertung im Bereich Vossplatz inkl. Seezugang,
- Reduzierung von Kopfsteinpflasterstraßen (öffentl. Interesse vs. Denkmalschutz),
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Baustellenplanung,
- kombinierte Geh-Radwege nur bei ausreichender Breite.



Fazit und Ausblick

Das Bürgerforum hat nicht nur das Interesse der Öffentlichkeit an der Radverkehrsplanung gezeigt, sondern auch wertvolle Beiträge, Erfahrungsberichte und Anregungen geliefert. Damit konnten bereits vorhandene Eindrücke und Überlegungen des Gutachterteams vielfach bestätigt werden. Es sind auch einige zusätzliche Aspekte bis hin zu konkreten Maßnahmenvorschlägen zur Sprache gekommen, die das Radverkehrskonzept anreichern und ergänzen können. Diese werden von den Gutachtern geprüft und bewertet.

Es wurde von allen Beteiligten Verständnis dafür geäußert, dass eine Umsetzung des Radverkehrskonzeptes nur schrittweise erfolgen kann und größere Investitionen unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Es wird aber erwartet, dass kurzfristig auch sichtbare Zeichen gesetzt werden, dass Stadtverwaltung und Politik es ernst meinen mit der Radverkehrsförderung. Zumindest die derzeitigen Beschlusslagen sind in dieser Hinsicht eindeutig.

Die Ergebnisse des Bürgerforums und das Gesamtkonzept werden in der Septembersitzung des Mobilitätsbeirates vorgestellt und diskutiert. Im Herbst soll das Radverkehrskonzept dann in die politischen Gremien eingebracht werden. Abschließend bedankt sich Herr Rubelt für die engagierte Mitarbeit und die vielen interessanten Beiträge.

Erstellt von: Dipl.-Ing. Stefan Luft und Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt
Lübeck/Hannover, 17.07.2016