



Wie geht und rollt es besser?

**Konzept des ADFC Lübeck e.V. für die
Verkehrsstruktur in Lübecks Altstadt**

April 2018

Wie geht und rollt es besser?

Im Jahr 2016 befragten die Lübecker Nachrichten ihre Leser nach deren Präferenzen für den Verkehr in der Lübecker Altstadt. 33% der Teilnehmer sprachen sich dabei für eine autofreie Altstadt aus, 43% dagegen. 24% der Teilnehmer wünschten eine deutlich stärkere Verkehrsberuhigung, jedoch keine komplett autofreie Altstadt. Weder für die Beibehaltung des Status quo noch für eine vollständig autofreie Altstadt gibt es also offensichtlich eine Mehrheit in Lübeck. Die Stadtverwaltung nahm dieses Votum zum Anlass, die Verkehrsführung in der Altstadt neu zu diskutieren. An diesem Diskussionsprozess möchte sich der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) mit dem nachfolgenden Konzept beteiligen.

Lübecks Altstadt ist Weltkulturerbe, und unsere Stadt profitiert durch den Tourismus auch wirtschaftlich erheblich von dieser Anerkennung. Aber die Altstadt ist darüber hinaus auch Wohnort und Lebensumfeld von etwa 15.000 Menschen; sie beherbergt zahlreiche Bildungseinrichtungen von der Kita bis hin zur Musikhochschule. Sie ist Einkaufsort und Arbeitsplatz, und sie bietet ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot. Keine relevante Organisation stellt auch nur eines dieser Merkmale grundsätzlich infrage. Alle genannten Merkmale erfordern zwingend eine gute Erreichbarkeit der Altstadt und damit Mobilität. Umgekehrt erfordert diese Mobilität Raum, welcher aber nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, und daraus erwächst eine Nutzungskonkurrenz. Aus dieser Konkurrenz resultieren zurzeit wiederum einerseits Staus, andererseits eine drastische Einschränkung der Aufenthaltsflächen für Menschen sowie eine massive Belastung der verbleibenden Flächen mit Lärm und Abgasen.

Hinsichtlich des Flächenverbrauchs existieren allerdings beträchtliche Unterschiede zwischen den möglichen Verkehrsträgern. Schon unter Idealbedingungen benötigen Pkw neunmal mehr Fläche als Busse, um die gleiche Zahl von Menschen zu befördern; verglichen mit Fußgängern oder Radfahrern ist der Flächenbedarf von Pkw dreimal so groß. Unter realen Bedingungen sind die Unterschiede im fahrenden Verkehr sogar noch größer. Im ruhenden Verkehr wächst der Unterschied noch weiter: zusätzlich zur Belastung durch den Parksuchverkehr ist der Parkflächenbedarf eines Pkw 13 mal größer als der eines Fahrrades; auch unter Berücksichtigung der durchschnittlich beförderten Personenzahl beläuft sich der Mehrbedarf also auf das 10-fache. Für öffentlichen Verkehr und Fußgänger fällt im Stadtzentrum naturgemäß keinerlei Parkflächenbedarf an.

Darüber hinaus belasten Fußgänger und Radfahrer die Bewohner und Besucher der Altstadt weit weniger mit Lärm und Abgasen als der motorisierte Verkehr; zumindest hinsichtlich der Abgase verursacht der individuelle Kfz-Verkehr erheblich größere Probleme als der Busverkehr. Entscheidende Unterschiede ergeben sich aber auch aus der Perspektive der Verkehrsteilnehmer: Regelmäßiges Gehen, und noch viel stärker regelmäßiges Radfahren wirken sehr stark gesundheitsfördernd. Die traurige Kehrseite: jedes Jahr sterben in Lübeck etwa 440 Menschen vorzeitig, weil sie in ihrem Leben zu wenig Fahrrad gefahren sind; der Beginn der altersbedingten Leistungseinschränkung infolge von Bewegungsmangel setzt bei diesen Menschen etwa 15 – 20 Jahre vorzeitig ein. Allein die zusätzlichen Kosten für die zugrunde liegenden Einschränkungen und Erkrankungen betragen in Lübeck etwa 180 Millionen Euro jährlich. Mit einem hohen Grad an Evidenz kann schließlich festgestellt werden, dass eine gute Fahrradinfrastruktur in Lübeck langfristig zwei Drittel des skizzierten humanitären und volkswirtschaftlichen Desasters verhindern würde.

Unter Berücksichtigung von Humanität, Rationalität und Akzeptanz erscheint es deshalb sinnvoll, den motorisierten Individualverkehr zumindest dort zu begrenzen, wo er durch Staubildung die Verkehrsarten mit geringerem Flächenbedarf behindert, andererseits die Altstadt weiter für alle Verkehrsarten zugänglich zu belassen. Eine Akzeptanz für diese Einschränkungen kann nur erwartet werden, wenn attraktive alternative Angebote geschaffen werden, sowohl innerhalb der Altstadt als auch auf den Zufahrten dorthin. Im Einzelnen ergeben sich daraus folgende Ziele:

- Bessere Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr
- Bessere Bedingungen für den öffentlichen Verkehr
- Alle Parkhäuser bleiben für den allgemeinen Kfz-Verkehr erreichbar; vorhandene Parkflächen im Straßenraum sollten weitestgehend in Geh- oder Aufenthaltsflächen umgewandelt oder für zusätzliche Fahrradstellplätze genutzt werden
- Eine Durchfahrt durch die Altstadt ist für den individuellen Kfz-Verkehr nicht erforderlich
- Die Zufahrt für Bewohner bleibt erhalten; die Anzahl der Kfz-Stellplätze für Bewohner kann unverändert bleiben.

Die Details der Umsetzung innerhalb der Altstadt können der Karte im Anhang entnommen werden.

Individueller Kfz-Verkehr

Generell befahrbar bleibt die Inselumrundung An der Untertrave – Kanalstraße. Von der Untertrave aus besteht über die Beckergrube eine Zufahrt bis zum Parkhaus Wehdenhof. Die Zufahrt zu den übrigen Parkhäusern erfolgt von der Possehlstraße über Wallstraße und Mühlenstraße. Weiter gelangt man zum Parkhaus Haerder Center über die Königstraße und Aegidienstraße, zu den Häusern Pferdemarkt und Mitte über Kapitelstraße (Fahrtrichtung geändert), Pferdemarkt, und Marlesgrube (zukünftig einzige Ein- und Ausfahrt Parkhaus Mitte). Auf diesem Wege könnte auch die Tiefgarage des Hotel Atlantic erreicht werden; alternativ kann aber auch die bisherige Zufahrt über Große Petersgrube und Kleine Kiesau beibehalten werden. Ausfahrt jeweils über Parade und Mühlendamm zur Wallstraße.

Die Zufahrt zu den Parkflächen östlich der Schmiedestraße und die Taxizufahrt zum Hotel Atlantic erfolgt über die Aegidienstraße und den Klingenberg; zwischen Petrikirche und Holstenstraße wird die Schmiedestraße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden außerdem die Mühlenbrücke, die Burgtorbrücke (einschließlich Ida-Boy-Ed-Garten) und die Holstenstraße, sowie die Ost-West-Querung des Kobergs in beiden Richtungen.

Alle übrigen bislang für den Autoverkehr freigegebenen Straßen bleiben für Bewohner der Altstadt geöffnet.

Geändert wird die Verkehrsführung in der Königstraße. Um längerstreckige Durchfahrten zu verhindern, wird die Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr zwischen Dr. Julius Leber-Straße und Glockengießerstraße in Richtung Süden umgekehrt; dies erfordert auch zwingend eine Umkehrung der Verkehrsrichtung der Dr. Julius Leber-Straße in Richtung Kanalstraße. Ebenso muss in mindestens einer östlichen Seitenstraße der Großen Burgstraße die Einbahnrichtung umgekehrt werden, um eine Ausfahrt über die Rosenpforte zur Kanalstraße zu ermöglichen.

Die Wallstraße wird für den Kfz-Verkehr zwischen Mühlendamm und Mühlenstraße Einbahnstraße in Richtung Mühlenstraße. Das Linksabbiegen von der Wallstraße in die Mühlenstraße wird zugelassen.

Die Steuerung erfolgt über die dort vorhandene Ampelanlage derart, dass im Fall eines Staus in der Mühlenstraße die Zufahrt weiterer Fahrzeuge aus der Wallstraße gestoppt wird. Der Stau wird so nicht verlängert, aber von der Mühlenstraße in die Wallstraße verlagert, um Behinderungen des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs zu vermeiden. Insgesamt wird die Wallstraße als Zufahrt ins Zentrum stärker als bisher in Anspruch genommen werden; andererseits wird sie durch die Sperrung der Mühlenbrücke für den individuellen Kfz-Verkehr komplett von den Verkehrsströmen zwischen den südöstlichen Stadtteilen und dem Bereich Lindenplatz entlastet.

Die Geschwindigkeit wird in der gesamten Altstadt auf maximal 30 km/h begrenzt. Dies gilt auch für den inneren Teilring Untertrave / Kanalstraße, da dort die regelmäßigen Park- und Ladevorgänge die Verkehrslage unübersichtlich gestalten und häufige Spurwechsel für den Fahrradverkehr erforderlich machen.

Öffentlicher Verkehr

Die wichtigste Änderung für den öffentlichen Verkehr stellt die Führung der Buslinien vom Kohlmarkt und der Holstenstraße zum Gustav-Radbruch-Platz dar. Sie erfolgt künftig nicht mehr durch die Königstraße, sondern – wie bereits jetzt in Gegenrichtung – über Schüsselbuden, Theater und Breite Straße. Eine geringe Fahrwegverlängerung ergibt sich hierdurch lediglich für die Linie 4 in der beschriebenen Richtung. Durch den Wegfall der Haltestellen Fleischhauerstraße und Katharineum verlängert sich der Zuweg zu den Haltestellen für die mittlere Königstraße und die angrenzenden östlichen Rippenstraßen um etwa 200 Meter. Insgesamt wird aber der Abbau von Behinderungen durch Staus eine Beschleunigung und damit eine Attraktivitätszunahme für den öffentlichen Verkehr zur Folge haben.

Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr profitiert in erster Linie von der Einschränkung des Durchgangsverkehrs und von der geänderten Führung des Busverkehrs. Die Königsstraße ist zwischen Wahnstraße und Koberg für den Radverkehr in beiden Richtungen freizugeben und als Fahrradstraße auszuweisen; der motorisierte Bewohner- und Lieferverkehr ist im Rahmen der oben beschriebenen Einbahnregelung weiter zugelassen. Einbahnstraßen sind generell für den gegenläufigen Radverkehr freizugeben, mit Ausnahme der Kapitelstraße und der Königstraße zwischen Mühlenstraße und Aegidienstraße. Auf der Mühlenbrücke wird der Fahrradverkehr auf die Fahrbahn verlagert. In der Wallstraße sind leitlinienkonforme Radverkehrsanlagen für beide Richtungen herzustellen. Eine deutlich zunehmende Fahrradnutzung für Fahrten in die Innenstadt ist als Folge dieser Änderungen absehbar; für diesen Verkehr sind zusätzliche Stellplätze in ausreichender Menge und guter Qualität zu schaffen.

Fußgängerverkehr

Auch die Fußgänger profitierten zunächst vor allem von der Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Verbesserungen für Fußgänger entlang der Untertrave sind entsprechend den vorliegenden Planungen zu realisieren. Der Zugang vom Mühlenplatz in die Altstadt wird durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn angenehmer.

Ausblick

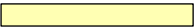








Die skizzierten Maßnahmen sind als erster Schritt schnell und kostengünstig realisierbar; sie können und sollen ergänzt werden um Strategien, auch den Lastenverkehr (z.B. Zustellverkehr) im Rahmen der technischen Grenzen auf Lastenfahrräder zu verlagern. Nach Implementierung ist bereits eine deutlich gesteigerte Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu erwarten. Der reduzierte Verkehrsflächenbedarf bietet darüber hinaus als nächsten Schritt die Möglichkeit einer qualitativen Aufwertung, also z.B. breitere Gehwege und / oder gemeinsam genutzte, verkehrsberuhigte Flächen. Für den Fahrradverkehr wäre die Ausstattung weiterer relevanter Straßen (z.B. Glockengießerstraße oder bisherige Fahrradstraße) mit geschnittenem Kopfsteinpflaster vorteilhaft, ebenso die Umwidmung nicht mehr benötigter Parkhausetagen als Fahrradstellplätze. Insgesamt ist die Neugestaltung der Altstadt als andauernder Prozess anzusehen, in welchem auch weiter anforderungsgerechte Optimierungen unter Berücksichtigung des historischen Erbes möglich und erwünscht sind.

Anhang



Kartengrundlage: openstreetmap

Legende

	Frei für allgemeinen Verkehr
	Frei für Bewohner und nicht motorisierten Verkehr
	Frei für öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr
	Frei für nicht motorisierten Verkehr
	Fußgängerbereich
	Buslinien
	Einbahnstraße
	Einbahnstraße, gegenläufig frei für Radfahrer
	Einbahnstraße, gegenläufig frei für Radfahrer und öffentlichen Verkehr

(geänderte Einbahnstraßen dargestellt, übrige nur teilweise)