

Lübeck, 15.1.2021

## **Stellungnahme des ADFC zur Instandsetzung der Hubbrücke in Lübeck**

Der Kreisverband Lübeck des ADFC befürwortet für die Instandsetzung der Hubbrücken in Lübeck die folgende Umsetzungsvariante:

1. Nach Abwägung von Nutzen und Kosten erscheint die von der Stadt präsentierte Variante I-3 am günstigsten, also die Beibehaltung des Mischverkehrs auf der bisherigen Straßenbrücke. Zusätzlich ist zwischen Kanalstraße und Brückenweg ein Überholverbot durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung anzuordnen; die zugelassene Geschwindigkeit ist in diesem Bereich auf 20 km/h zu begrenzen.
2. Die optional vorgestellte Aufzugsanlage zur Fußgängerbrücke soll in guter Funktionalität und mit größtmöglicher Beachtung des Denkmalschutzes gebaut werden.
3. Die Option zur Herstellung einer separaten Führung des Radverkehrs zu einem späteren Zeitpunkt ist im Bereich des Hubbrückenensembles zu sichern.

### **Begründung**

#### **Untersuchte Varianten**

Für die erforderliche Sanierung der Hubbrücke wurden durch die Hansestadt Lübeck drei Instandsetzungs- und zwei Neubauvarianten untersucht. Die Neubauvarianten werden von der Stadtverwaltung allerdings schon aus Gründen des Denkmalschutzes als nicht realistisch angesehen; diese Einschätzung teilt der ADFC. Deshalb wurden vom ADFC lediglich die drei Instandsetzungsvarianten bewertet:

#### Variante I-1

Gehweg (2,05 m einschl. Sicherheitsraum), Fahrbahn 3,00 m in Richtung stadteinwärts auf der ehemaligen Bahnbrücke. Fahrbahn 3,00 m stadtauswärts und Zweirichtungsradweg 4,30 m incl. Sicherheitsraum auf der bisherigen Straßenbrücke. Herr Pluschkell regt alternativ zum Zweirichtungsradweg einen Gehweg und Einrichtungsradweg auf der bisherigen Straßenbrücke an.

Kosten: 16,4 Mio €, davon 9,3 Mio € Stadt Lübeck (einschl. Betriebskosten kapitalisiert).

#### Variante I-2

Gehweg und Zweirichtungsradweg (5,05 m incl. Sicherheitsraum) auf der ehemaligen Eisenbahnbrücke. Straßenbrücke im bisherigen Querschnitt für den Kfz-Verkehr.

Kosten: 16,2 Mio €, davon 9 Mio € Stadt Lübeck (einschl. Betriebskosten kapitalisiert).

#### Variante I-3

Nutzung der Straßenbrücke wie bisher, keine Nutzung der ehemaligen Bahnbrücke.

Kosten: 12,7 Mio €, keine Kostenbeteiligung Stadt Lübeck.

Ergänzend zur Variante I-3 wurden Aufzüge zur Fußgängerbrücke untersucht. Die Baukosten betragen danach 540.000 €, die Betriebskosten jährlich 21.000 €. Bei Kapitalisierung der Betriebskosten über 60 Jahre entspricht dies einem Gesamtbetrag von 1,8 Mio €, zu tragen von der Hansestadt Lübeck.

### **Auswahl der geeigneten Führungsform**

Die geeigneten Führungsformen für den Radverkehr auf der Hubbrücke ergeben sich aus den Führungsformen auf den anschließenden Straßen. Zurzeit wird die Hubbrücke von 931 Radfahrern täglich befahren; die Auswertung der städtischen Zählraten ergibt eine sehr klare Dominanz der Relation Hafenstraße – Untertrave (und zurück). In beiden Straßen wird der Radverkehr beidseitig im Einrichtungsverkehr geführt, in der Hafenstraße auf Radwegen, an der Untertrave auf einer Kombination von Radstreifen, Schutzstreifen, und Mischverkehr. Als Führungsformen auf der Hubbrücke kämen deshalb grundsätzlich Radwege oder Fahrbahnführungen infrage; aufgrund der kurzen Distanz sind beide Führungsformen als annähernd gleichwertig zu bewerten, solange die Anforderungen der Regelwerke eingehalten werden. In beiden Fällen ist für den Radverkehr eine beidseitige Einrichtungsführung vorzusehen, da ein zweimaliger Fahrbahnseitenwechsel für eine Distanz von 80 Metern mit beträchtlichen Zeitverlusten verbunden wäre und so die Fahrradnutzung absehbar reduzieren würde.

### **Bewertung**

In der Variante I-1 ist der Gehweg auf der ehemaligen Bahnbrücke untermaßig. Ein Zweirichtungsradweg auf der bisherigen Straßenbrücke wäre regelkonform; er würde aber stadteinwärts fahrenden Radfahrern eine zweimalige Überquerung der Fahrbahn abverlangen. Eine Kombination aus Gehweg und Einrichtungsradweg wäre hier untermaßig. Zulässig nach ERA wäre vermutlich ein gemeinsamer Geh- und Einrichtungsradweg bis zu 120 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde (aktuell: DTV Radverkehr 931 für beide Richtungen, entsprechend ca. 50 je Richtung in der Spitzenstunde; keine Angaben zu Fußgängern).

In der Variante I-2 würde die verfügbare Breite von 5,05 m regelkonforme getrennte Geh- und Radwege auf der ehemaligen Bahnbrücke erlauben.

Die Eignung einer Straße für einen Mischverkehr aus Radverkehr und Kfz-Verkehr – wie in Variante I-3 vorgesehen und auch aktuell praktiziert – hängt nach ERA von der Dichte des Kfz-Verkehrs und der zugelassenen Geschwindigkeit ab. Bei der aktuell angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h besteht diese Eignung bis zu 800 Kfz in der Spitzenstunde, dies entspricht einer DTV von 7.300 Kfz. Bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von 20 km/h steigt die maximale Belastung auf 1.100 Kfz in der Spitzenstunde oder eine DTV von 10.000 Kfz. Für die Hubbrücke nennt die Stadt Lübeck eine DTV des Kfz-Verkehrs von 14.500, entsprechend einer Spitzenstundenbelastung von etwa 1.600 Kfz.

Damit wäre von den untersuchten Führungen nur die Variante I-2 ERA-konform. Sie verlangt den Fußgängern und den Radfahrern in Fahrtrichtung stadtauswärts aber einen zweimaligen Fahrbahnseitenwechsel ab; das würde die Wegezeit beträchtlich verlängern, und es würde absehbar den Radverkehr in dieser Relation verringern.

Als regelkonforme Abwandlung der Variante I-1 käme eine Führung infrage, die für die Eisenbahnbrücke einen Kfz-Fahrstreifen und einen Schutzstreifen für den Radverkehr vorsieht, beide in Fahrtrichtung stadteinwärts; für einen Kfz-Fahrstreifen und einen Radstreifen in Regelbreite reicht der verfügbare Platz nicht aus. Auf der bisherigen Straßenbrücke wäre Platz für eine Kfz-Fahrbahn

von 3,25 m Breite, einen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m, und einen gemeinsamen Geh- und Einrichtungsradweg von 3,55 m Breite. Diese Version erfordert keine Seitenwechsel; es ist aber zu erwarten, dass auf der Eisenbahnbrücke Radfahrer regelmäßig mit zu geringem Seitenabstand überholt werden, und dass immer wieder Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg auftreten.

Keine der vorgestellten Lösungen ist aus Sicht des Radverkehrs wirklich überzeugend. Insbesondere ist aber für die Varianten I-1 und I-2 kein Attraktivitäts- oder Sicherheitszuwachs ersichtlich, der die sehr hohen kommunalen Kosten auch nur annähernd rechtfertigen würde. Betrachtet man den gesamten Straßenzug Untertrave – Hubbrücke – Hafenstraße, dann ist zurzeit die Hubbrücke für Radfahrende fast der angenehmste Abschnitt, weil die Geschwindigkeit relativ niedrig ist, kein Spurwechsel durch geparkte Kfz erzwungen wird, nicht mit geringem Abstand überholt wird, und sich keine Türen von Kfz unvermittelt öffnen.

Die Radwege entlang der Hafenstraße sind deutlich untermaßig; anders als erhofft erweist sich die Situation für den Radverkehr an der Untertrave auch nach der Umgestaltung als konfliktreich. Eine Lösung könnte möglicherweise ein Zweirichtungsradweg westlich der Fahrbahn zwischen Holstentorbrücke und Eric-Warburg-Brücke sein. In diesem Fall wäre allerdings eine separate Radverkehrsführung im Bereich der Hubbrücke zwingend erforderlich, aus Kostengründen bevorzugt – wie im Untersuchungsbericht der Stadt beschrieben – als Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Straßenbrücke; der Kfz-Verkehr würde danach richtungsalternierend mit LSA-Steuerung den verbleibenden Kfz-Streifen nutzen. Alternativ kämen in dieser Konstellation auch eine funktionelle Instandsetzung der alten Bahnbrücke oder eine andere Brückenkonstruktion infrage. Diese Optionen sind deshalb auf jeden Fall zu sichern.

Die aktuelle Kfz-Dichte auf der Hubbrücke schließt nach ERA einen Mischverkehr bei 30 km/h aus. Bei einer Begrenzung der Geschwindigkeit auf 20 km/h wäre dieses Missverhältnis deutlich weniger ausgeprägt, aber immer noch vorhanden. Deshalb ist diese Geschwindigkeitsbegrenzung zwingend erforderlich; der zusätzliche Zeitaufwand von 5 Sekunden ist den Kfz-Nutzern zumutbar. Zusammen mit einem expliziten Überholverbot sollte so trotz der hohen Kfz-Dichte eine zumindest halbwegs sichere und angstfreie Nutzung durch Radfahrende möglich sein. Zusätzlich sollte durch die Attraktivitätssteigerung alternativer Mobilitäts Optionen versucht werden, die Kfz-Dichte in diesem Bereich so weit zu senken, dass die Anforderungen der Regelwerke eingehalten werden.

Die Notwendigkeit des Baus von Aufzugsanlagen für die Fußgängerbrücke ergibt sich aus dem Anspruch auf eine diskriminierungsfreie Mobilität auch bei körperlicher Einschränkung. Der Denkmalschutz ist dabei zu berücksichtigen, er rechtfertigt aber keinen Ausschluss dieser Menschen von der innerstädtischen Mobilität.