

Klimaschutzkonzept Gemeinde Stockelsdorf

Workshop: Mobil sein – mehr Bus, mehr Rad weniger CO₂

Datum, Ort: 13-04-2016, 18:00-20:00 Uhr, Rathaus Stockelsdorf, Sitzungssaal

Teilnehmende: ca. 25 TeilnehmerInnen aus Bürgerschaft und Politik

Themen:

- 2 Impulsreferate
- Diskussion von Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Mobilität für das Integrierte Klimaschutzkonzept Stockelsdorf

Notiz/Protokoll: Doris Lorenz

Anlage:

- Pinnwand mit Diskussionsergebnissen
- Präsentationsfolien von Stefan Luft, urbanus
- Präsentationsfolien von Martin Brüning, ADFC Lübeck

- 2 Impulsreferate

„Klimafreundliche Mobilität – mit Schwerpunkt Bus“, Stefan Luft, urbanus GbR

Herr Luft machte deutlich, dass die Anforderungen für einen attraktiven ÖPNV sehr vielschichtig sind und von Erschließungs- und Bedienungsqualität über Beförderungs- und Tarifqualität bis hin zur Marketingqualität reichen. Die Zuständigkeiten für diese verschiedenen Belange liegen jedoch nur zum Teil bei der Gemeinde Stockelsdorf. Insbesondere der Kreis Ostholstein ist hier ein bedeutender Partner.

Durch die Nähe zu Lübeck hat die Gemeinde Stockelsdorf für ihre Größe eine vergleichsweise gute Bedienqualität, insbesondere die neueren Baugebiete sind eher schlecht erschlossen. Für die Dorfschaften werden alternative Bedienungsformen empfohlen.

„Fahrradfreundliche Gemeinde – Vieles ist möglich“, Martin Brüning, Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) Lübeck

Herr Brüning stellte zunächst dar, dass es gute Gründe wie zum Beispiel die Gesundheit für das Radfahren gibt. Bemerkenswert sind die Unterschiede der Motivationen von Deutschen und Dänen: So geben die Kopenhagener an, dass Radfahren sei unkomplizierter, billiger und ein guter Start in den Tag! In jedem Fall sind Strecken unter 5 km sehr gut für das Rad geeignet.

Für die Stärkung des Radverkehrs bedarf es einer geeigneten Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Verkehr, der Information und Kommunikation und der guten Verknüpfung mit den

anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunden (Fuß, Rad, Bus, Bahn). In Bildmontagen stellte Herr Brüning unter anderem die Segeberger Straße mit abmarkierten Radstreifen dar.

Der nationale Radverkehrsplan empfiehlt jährliche Investitionen in der Höhe von 13-18 Euro pro Einwohner. Für diese ca. 250.000 Euro machte er konkrete Maßnahmenvorschläge, wie z.B. Fahrradstraßen, Fahrradbügel und einen Radverkehrsbeauftragten der Gemeinde.

- Diskussion von Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Mobilität für das Integrierte Klimaschutzkonzept Stockelsdorf

Zusammengefasst in Themenblöcke wurden Klimaschutzmaßnahmen zur Diskussion gestellt mit folgenden Ergebnissen:

Allgemein:

- Umdenken in der Bauleitplanung ist erforderlich
- Gemeinde muss ein jährliches Budget für Mobilität bereithalten

Radverkehr: Radwegenetz verbessern, Verbesserung des Radparkens in der Stadt und zu Hause und Schnittstellen zwischen Rad & Bus verbessern

- Für mehr Radverkehr müssen Anreize geschaffen werden insbesondere durch eine höhere Sicherheit und mehr Infrastruktur
- 5-km-Fahrten in den Fokus nehmen
- Prioritätenwechsel: 1. Rad, 2. Pkw, z.B. bei der Anordnung der Stellplätze
- Radstreifen auf der Segeberger Straße markieren
- In der Ahrensböcker Str. wurden Radstreifen abgelehnt aber eine Verkehrsberuhigung durch die Politik beschlossen – neues Konzept entwickeln
- Fahrradlenkung verbessern – Alternativrouten zu den Hauptverkehrsstraßen anbieten
- Zunahme der E-Bikes beachten und abschließbare „Boxen“ anbieten, z.B. bei den Gemeindewerken
- WoBau ansprechen, um Fahrradboxen „zu Hause“ zu realisieren
- Bessere und vermehrte Abstellanlagen an den Schnittstellen Rad & Bus

Busverkehr: Taktung der Busse verbessern, Rufbus/Bürgerbus für die Dorfschaften, klimafreundliche Busflotte

- Markterkundung erforderlich?
- „Elterntaxi“ und gestrichene Übernahme der Schülerfahrkosten ab der 10. Klasse sind verantwortlich für geringere Bausauslastung
- Bürgerbus möglichst mit Elektroantrieb und barrierefrei
- Beispielhafte Bürgerbuskonzepte anschauen, z.B. Fehmarn, Ratekau

Verkehrsberuhigte Zone in der Innenstadt

E-Mobilität: bevorzugte Parkplätze für E-Autos, E-Tankstellen – mit Ökostrom - einrichten

- Car-Sharing mit E-Auto in Horsdorf geplant

Die Anregungen für die Klimaschutzmaßnahmen werden in das integrierte Klimaschutzkonzept einfließen.

Die Sitzung wurde um ca. 20:00 Uhr beendet.

Anlage:**Pinnwand mit Diskussionsergebnissen****Anlage:**

- Präsentationsfolien von Stefan Luft, urbanus GbR
- Präsentationsfolien von Martin Brüning, Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club Lübeck

Klimafreundliche Mobilität

- Grundlagen, Strategien und Einführung zum Baustein ÖPNV

Impulsvortrag zur Veranstaltung
Mobil sein – mehr Bus, mehr Rad, weniger CO₂
am 13.04.2016 in Stockelsdorf



Gliederung

- 1) Was bedeutet klimafreundliche Mobilität ?
- 2) Strategien für moderne Mobilitätskonzepte
- 3) Anforderungsprofil für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- 4) Planerisch-rechtlicher Rahmen für die ÖPNV-Gestaltung
- 5) Der Blick auf Stockelsdorf: Wo stehen wir beim ÖPNV ?

Was bedeutet klimafreundliche Mobilität ?

Verkehrssektor ist für rund 25% der CO₂ Emissionen in Europa verantwortlich und hier vor allem der Kfz-Verkehr.

Die über Jahrzehnte gestiegene Verkehrsleistung im privaten Pkw-Verkehr bietet einen wesentlichen Ansatzpunkt für mehr Klimaschutz.

Es gilt einen ausgewogenen „Kompromiss“ zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen / Ansprüchen im Mobilitätssystem zu finden:

- ❖ Freie Mobilität versus
- ❖ Ökologie versus
- ❖ Wirtschaftlichkeit.



Das Ziel einer signifikanten Reduzierung von Schadstoffen lässt sich letztlich nur durch ein Paket wirksamer Maßnahmen erreichen:

- Weniger Kfz-Verkehr bedeutet im Übrigen nicht nur mehr Klimaschutz, sondern auch

-
- A man in a blue uniform with white stripes and a cap is riding a bicycle. He is waving his right hand. The bicycle has a large, light-colored cardboard box attached to the back, shaped like a cloud. The box has the text "Region Münsterland KLIMA PAKET 2020" on the top part and "Alles drin gegen CO
- ₂
- " on the bottom part, with the website "www.klimapaket2020.de" below it. The box is tied with a blue ribbon. The background shows a modern building with large glass windows and greenery.





Strategien für moderne Mobilitätskonzepte

Methodische Entwicklungen

- **Generalverkehrsplan:**
60/70er Jahre,
Schwerpunkt MIV, Angebotsplanung, sektorale Planung
- **Verkehrsentwicklungsplan:**
seit den 80er Jahren,
verkehrsträgerübergreifendes Konzept
(„Integrationsgedanke“)
- **Masterplan Mobilität /Mobilitätskonzept:**
seit Ende der 90er Jahre
mehr Fokussierung auf Nachhaltigkeit, Klimaschutz
und offensive Förderung des „Umweltverbundes“
sowie „neue“ Themen wie barrierefreie Mobilität
und Gender-Mainstream



Strategien für moderne Mobilitätskonzepte

Themen / Herausforderungen (Auswahl)

- **Demografischer Wandel:**
Ein deutlicher Anstieg älterer Einwohnerinnen und Einwohner mit ihren spezifischen Mobilitätsbedürfnissen, aber auch mit stärkerer Motorisierung und höheren Ansprüchen an Mobilitätsangebote erfordert neue zielgruppenorientierte Mobilitätsbetrachtungen.
- **Integrativer Blick :**
Mobilität kann nicht losgelöst von anderen Fragestellungen gesellschaftlicher und siedlungsräumlicher Veränderungen betrachtet werden. Aspekte wie beispielsweise eine mobilitätsgerechte Siedlungsentwicklung, integrierte Straßenraumgestaltung, Berücksichtigung verschiedener Zielgruppen in der Mobilitätsplanung sind mitzudenken und in Mobilitätspläne einzubringen.



Strategien für moderne Mobilitätskonzepte

Themen / Herausforderungen (Auswahl)

- **Verträglichkeiten:**
Verkehr darf nicht ohne Maßgabe unsere Wohn-, Lebens- und Naturraum-Qualitäten negativ beeinflussen. Daher sind Aspekte wie Lärmschutz, Klimaschutz und Sicherheit in die Mobilitätsplanung einzubinden.
- **Inter- und Multimodalität:**
Ein Schlüssel zu mehr Klimaschutz und verträglicherem Verkehr ist die „intelligente“ Nutzung verschiedener Verkehrsmittel sowie die Weiterentwicklung und Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote.
- **Öffentlichkeitsbeteiligung:**
Eine deutliche Veränderung im Mobilitätsverhalten lässt sich nur durch eine intensive Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmer/innen erreichen. Dazu sind geeignete Verfahren für Information, aktive Planungsbeteiligung und Mobilitätsmarketing erforderlich.



Strategien für moderne Mobilitätskonzepte

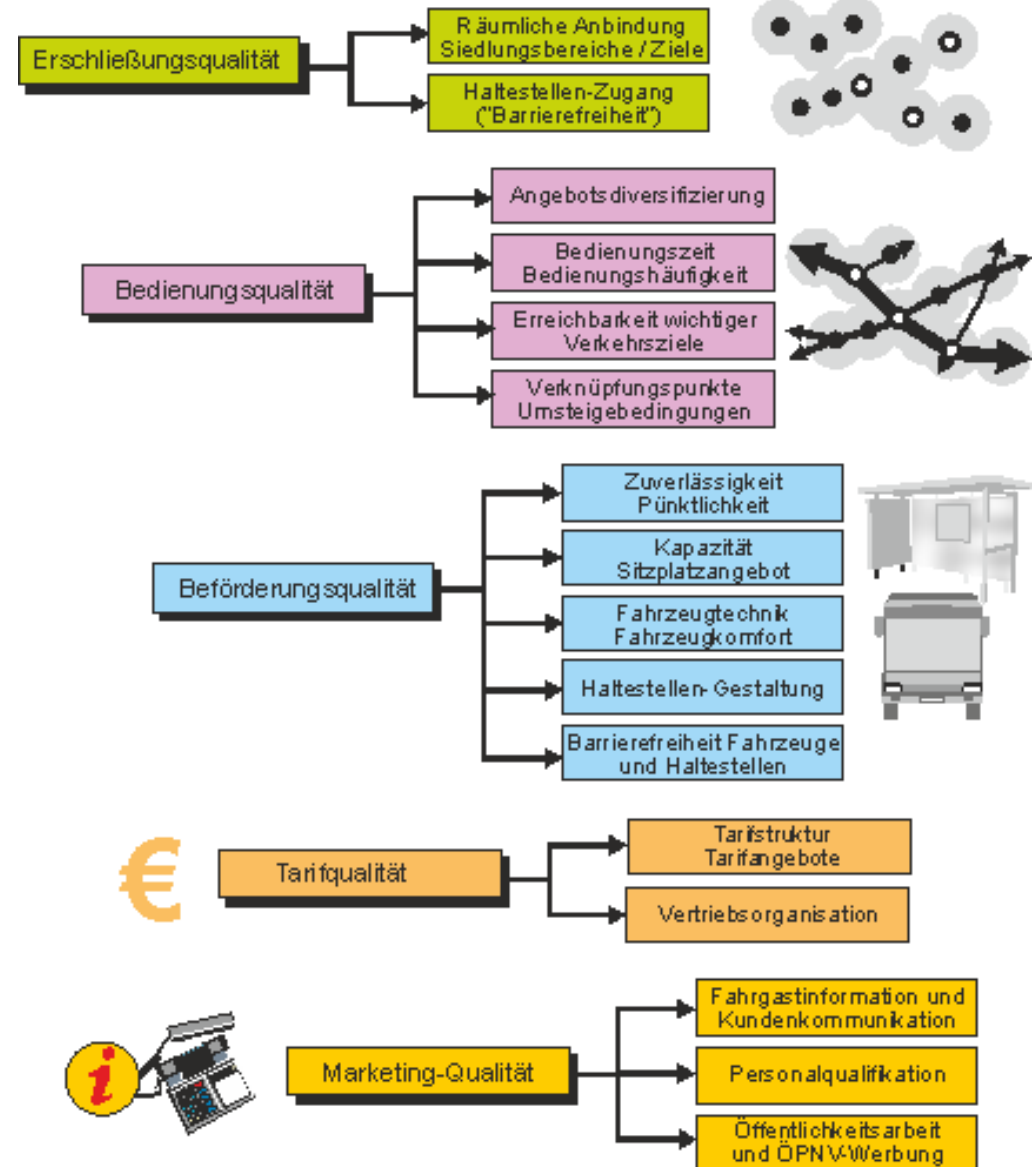
Vorbilder

Die Vorreiterrolle im Hinblick auf klimafreundliche Mobilität nehmen derzeit die Metropolregionen ein. Allen voran (wieder einmal) Skandinavien, Österreich, die Schweiz und die Niederlande. „Vorreigestädte“ sind **Kopenhagen, Oslo, Wien**, mittlerweile aber auch einige deutsche Städte wie München und Hamburg.

Tragfähige Strategien liegen in einer offensiven Förderung der **Nahmobilität** (z.B. Kopenhagen über 1/3 Radverkehr), einem attraktiven **ÖPNV** mit hohem Schienenverkehrsanteil (z.B. München mit Regionalbahn – U/S-Bahn – Straßenbahn) und neuen Lösungsansätzen / **Innovationen** (z.B. Oslo mit Umweltzone, Road-Pricing und E-Mobilität).



Anforderungsprofil für einen attraktiven ÖPNV



Planerisch-rechtlicher Rahmen für die ÖPNV-Gestaltung - Zuständigkeiten



Akteure	Komponenten des ÖPNV-System					
	Schienen- nahverkehr	Öffentlicher Busverkehr	Bus- haltestellen	Fahrpreise / Tarifstruktur	Fahrzeuge	Fahrgast- information
Land SH				Struktur SH-Tarif		"Dachmarke NAH.SH"
Kreis Ostholstein			Anforde- rungsprofil		Anforde- rungsprofil	
Gemeinde Stockelsdorf		über eigene Finanzierung				
Verkehrs- unternehmen				Fahrpreise über NSH		

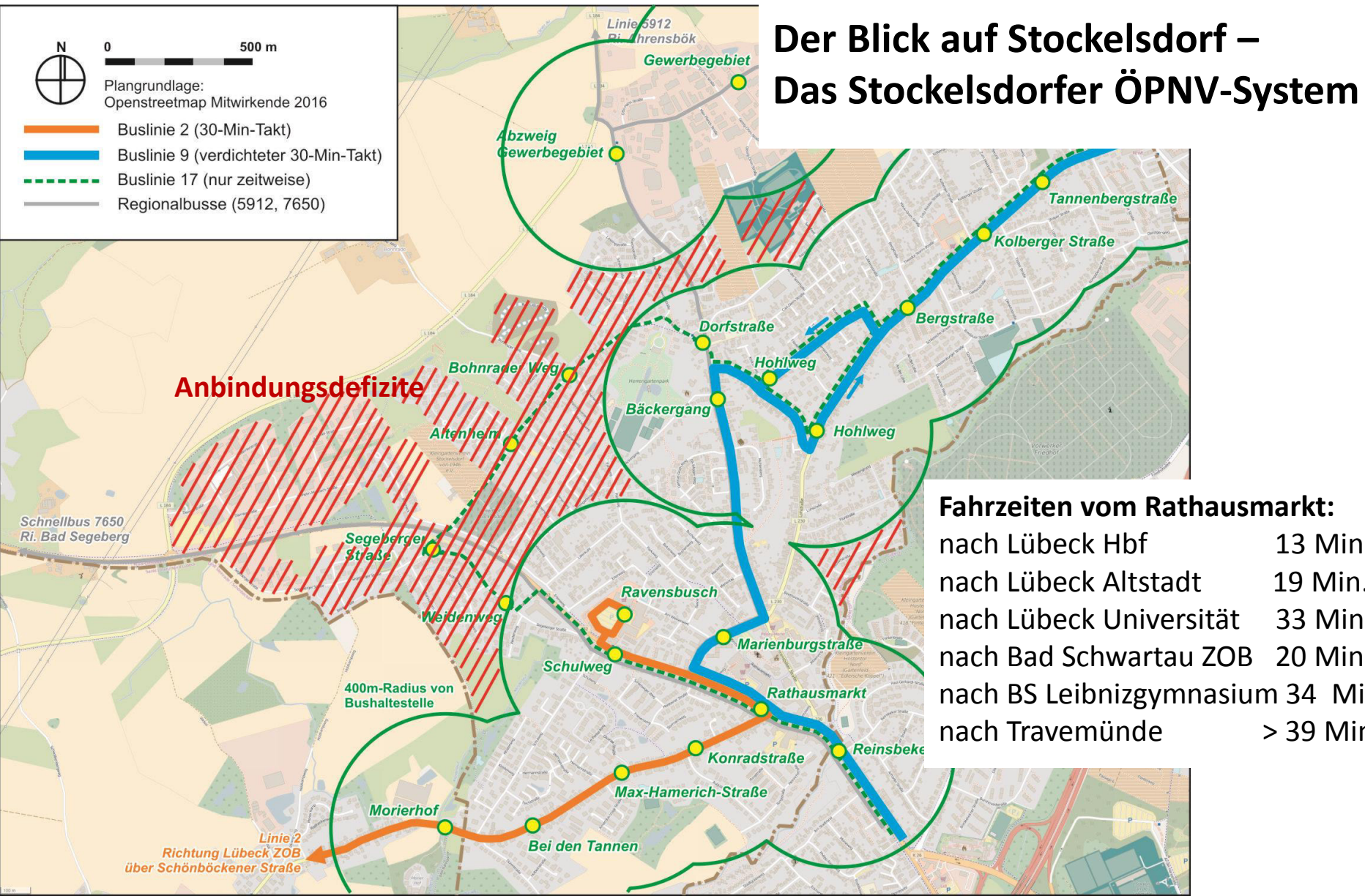


Planerisch-rechtlicher Rahmen für die ÖPNV-Gestaltung – Rahmenpläne

- **Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) Kreis Ostholstein ab 2014:**
Hier setzt der Kreis die maßgeblichen Vorgaben für die Qualitätsstandards, die Entwicklung und die Finanzierung des kreisweiten Busverkehrs.
=> **Verwaltungsbindend für alle vom Kreis finanzierten ÖPNV-Leistungen.**
- **Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Stockelsdorf:**
Die Gemeinde Stockelsdorf legt hier den Entwicklungsrahmen für das gemeindliche Verkehrssystem mit den wesentlichen Komponenten Fußverkehr, Radverkehr, Gemeinde-ÖPNV und motorisierter Individualverkehr fest.
=> **Verwaltungsbindend für alle von der Gemeinde finanzierten Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote.**

Der Blick auf Stockelsdorf – Wo stehen wir beim ÖPNV ?

- Im Vergleich zu Städten / Gemeinden ähnlicher Größenordnung ein relativ gutes ÖPNV-Angebot.
- Aber: Mit unter 10% Anteil am Gesamtverkehr spielt der ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle.
- Erschließungsdefizite v.a. bei neuen Baugebieten schränken die ÖPNV-Akzeptanz ein.
- Liniennetz und Fahrpläne sind hauptsächlich auf das Oberzentrum Lübeck ausgerichtet und weniger auf den (inner)gemeindlichen Binnenverkehr.
- Fahrtenangebot ist für Ansprache wahlfreier Verkehrsteilnehmer „grenzwertig“.
- Volle Busse in den Verkehrsspitzenzeiten.



A hand is holding a magnifying glass over a rough, grey stone surface. The magnifying glass has a black frame and a wooden handle. The lens is focused on a small, dark, circular mark on the stone. The background shows some dry grass and a black metal fence.

Der Blick auf Stockelsdorf – Entwicklungsoptionen

- ❖ Verbesserung der Erschließungs- und Bedienungsqualität durch Erweiterung des Bestandsnetzes (Stadtverkehr Lübeck)
- ❖ Anbindung der Ortsteile durch alternative Bedienungsformen => über den Kreis Ostholstein
- ❖ Einführung eines Gemeindebusses durch Initiative der Gemeinde Stockelsdorf.
- ❖ Weitere ... ?

**Ich danke für Ihr Interesse und
freue mich auf die Diskussion !**

Kontakt:

Dipl.-Ing. Stefan Luft,
urbanus GbR
luft@urbanus-luebeck.de



Fahrradfreundliche Gemeinde

Der Weg zu Klimaschutz und mehr
Lebensqualität



Gute Gründe fürs Radfahren

schneller

auf Strecken bis 5km

8 Räder

passen auf 1
Autoparkplatz

5km

ist der Aktionsradius
von Senioren

**Die
Hälfte**

aller PKW-Fahrten
sind kürzer als 5km

23%

des Energie-
verbrauchs im
Verkehr

10€

mehr geben Radfahrer
beim Einkaufen aus
als PKW-Fahrer

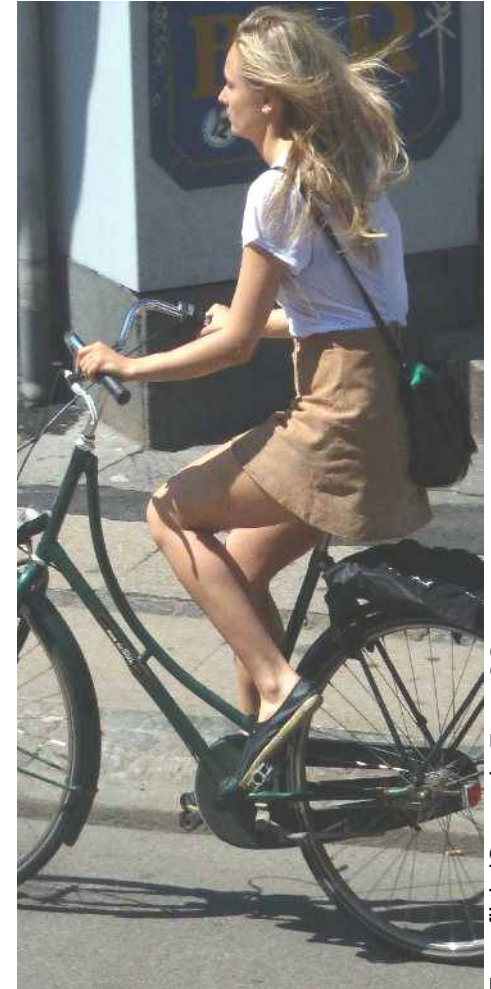


Foto: flickr/Comrade Foot; CC

Gute Gründe fürs Radfahren

Gesundheit

Nur 30 Minuten Rad fahren macht Sie fit!

50%

geringeres
Herzinfarktrisiko

34%

geringeres
Brustkrebsrisiko

40%

niedrigere Sterberate

28%

intelligenter

20x

geringeres Risiko von
Herz-Kreislauf-
Erkrankungen

4-5 kcal

pro Minute leichtem Radfahren



Foto: ADFC/S. Wieland

Gute Gründe fürs Radfahren

Klima

geringer

Flächenverbrauch schafft
Platz für Naherholung

kein

Lärm erhöht die
Aufenthaltsqualität im
Freien

Null

Feinstaub- und CO2-
Emission

Stärkung

anderer umweltfreundlicher
Verkehrsmittel

5,8 Mio.

Tonnen CO2 ließen sich
einsparen, wenn 50% der
5km-Autofahrten mit dem
Rad erfolgen würden.

fossile

Brennstoffe werden
nicht verbraucht



Foto: ADFC M. Brüning

Gute Gründe fürs Radfahren

Radfahren ist in

4,35

Mio. verkaufte Fahrräder
2015 in Deutschland

25%

der Lübecker
Haushalte haben
kein Auto

38%

der Deutschen nutzen
ihr Rad intensiv

82%

Der Deutschen
sprechen sich für eine
stärkere Beschäftigung
der Politik mit dem
Thema Radverkehr aus



Foto: ADFC M. Brüning

Warum fahren Sie Rad?

Deutschland

- Gesund (65%)
- Besser für die Umwelt (59%)
- Schneller (58%)

Kopenhagen

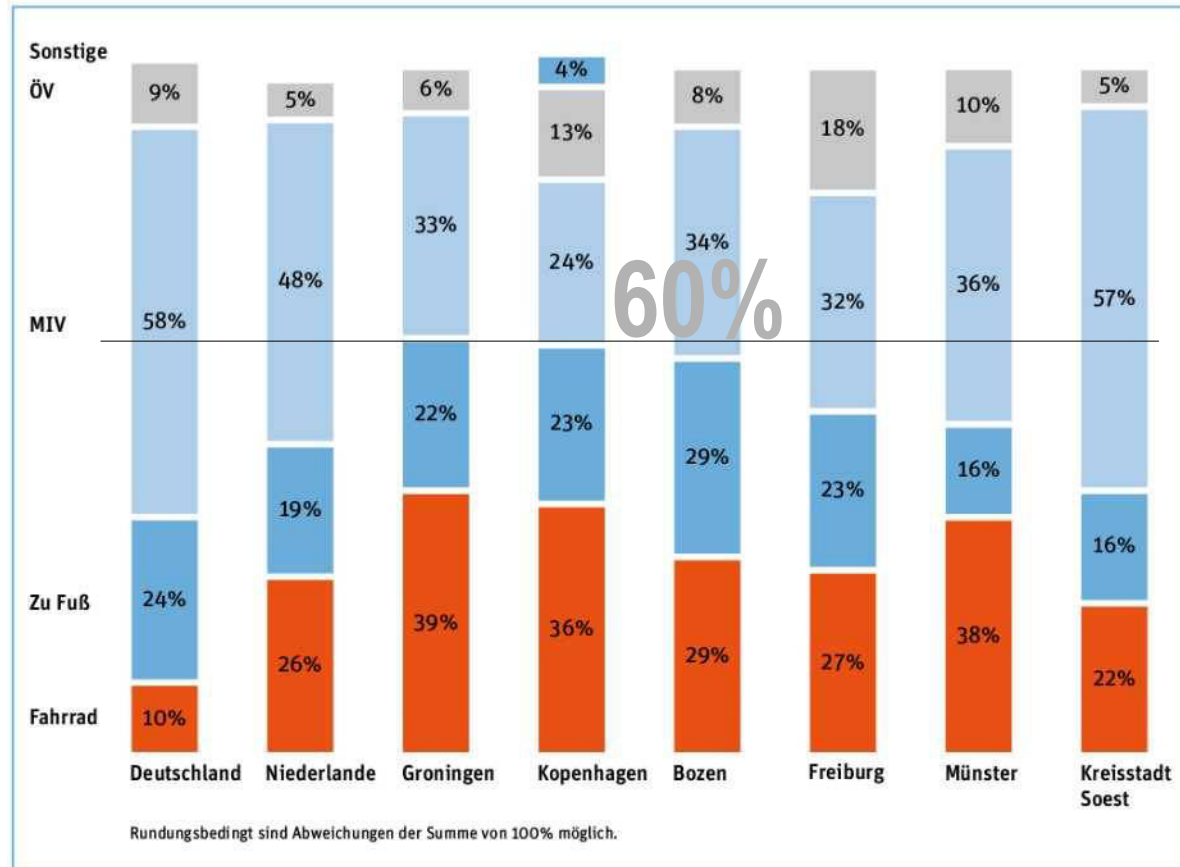
- Schneller (55%)
- Unkomplizierter (33%)
- Gesund (32%)
- Billiger (29%)
- Guter Start in den Tag (21%)
- Besser für die Umwelt (9%)



Foto: Wikimedia Commons/Heb

Ambitionierte Ziele

60% Anteil Fuß- und Radverkehr

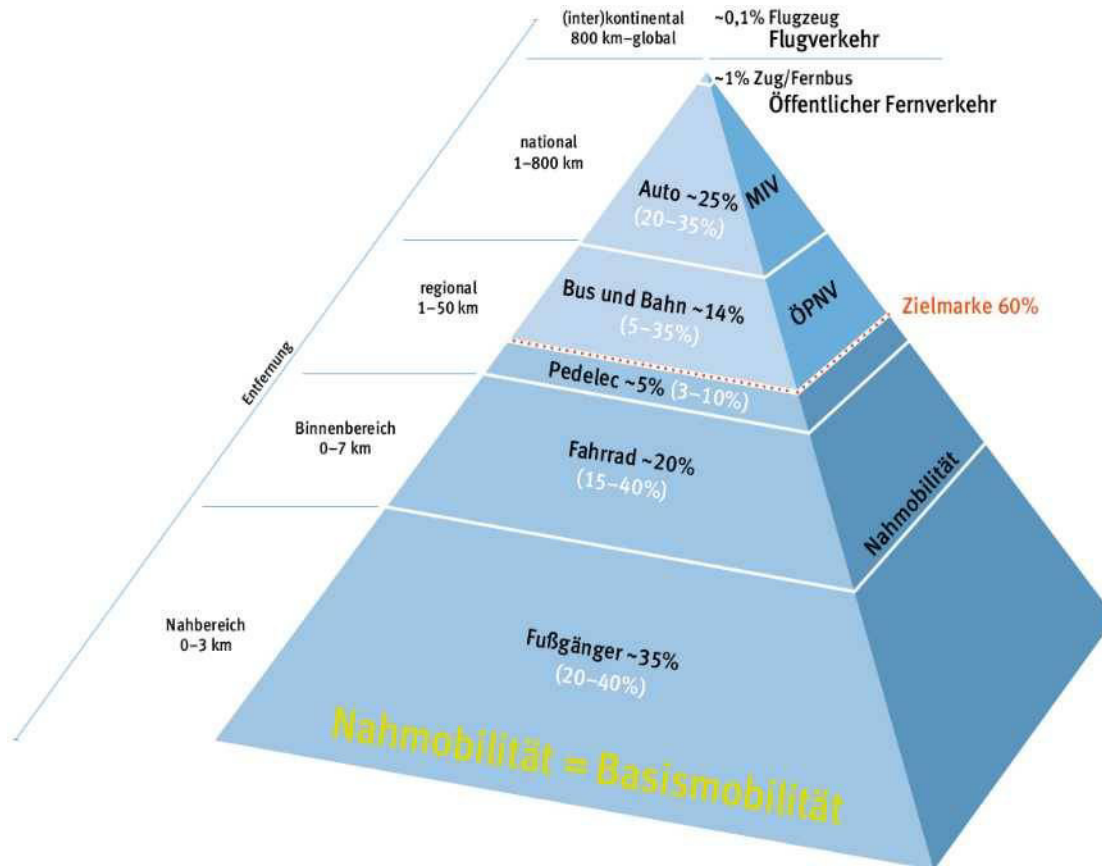


50% der Kfz-Fahrten
< 5km
56% der Kfz-Nutzung
ohne Sachzwang

Quelle: Tørsløv, Niels: Bicycle City Copenhagen. Vortrag auf dem Nationalen Radkongress, Berlin, am 07.05.2009; Trendy Travel (10/2010): Trendy Cycling – 20 gute Gründe, Rad zu fahren

Ambitionierte Ziele

Nahmobilität 2.0



Arbeitsgemeinschaft
fußgänger- und
fahrradfreundlicher
Städte, Gemeinden
und Kreise in NRW
e.V. (AGFS)

Anmerkung: Fußgänger, Fahrrad und Pedelec bilden zusammen die Basismobilität – mit der Zielmarke 60% (rot). Die in Klammern gesetzten Zahlen (weiß) zeigen die Bandbreite für kommunale Modal-Split-Werte.

Bausteine

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

bauliche Maßnahmen, welche zur Optimierung des Radverkehrsnetzes beitragen.

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

alle Aktionen rund um das Thema Fahrradparken.

Service und Dienstleistungen

Maßnahmen, die den Komfort und die Sicherheit für RadfahrerInnen erhöhen.

Information und Kommunikation

Aktionen, Kampagnen, Imagearbeit und andere „weiche“ Maßnahmen für den Radverkehr.

Organisation und Rahmenbedingungen

Maßnahmen, die für Vernetzung und Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Arbeitsbereichen stehen.

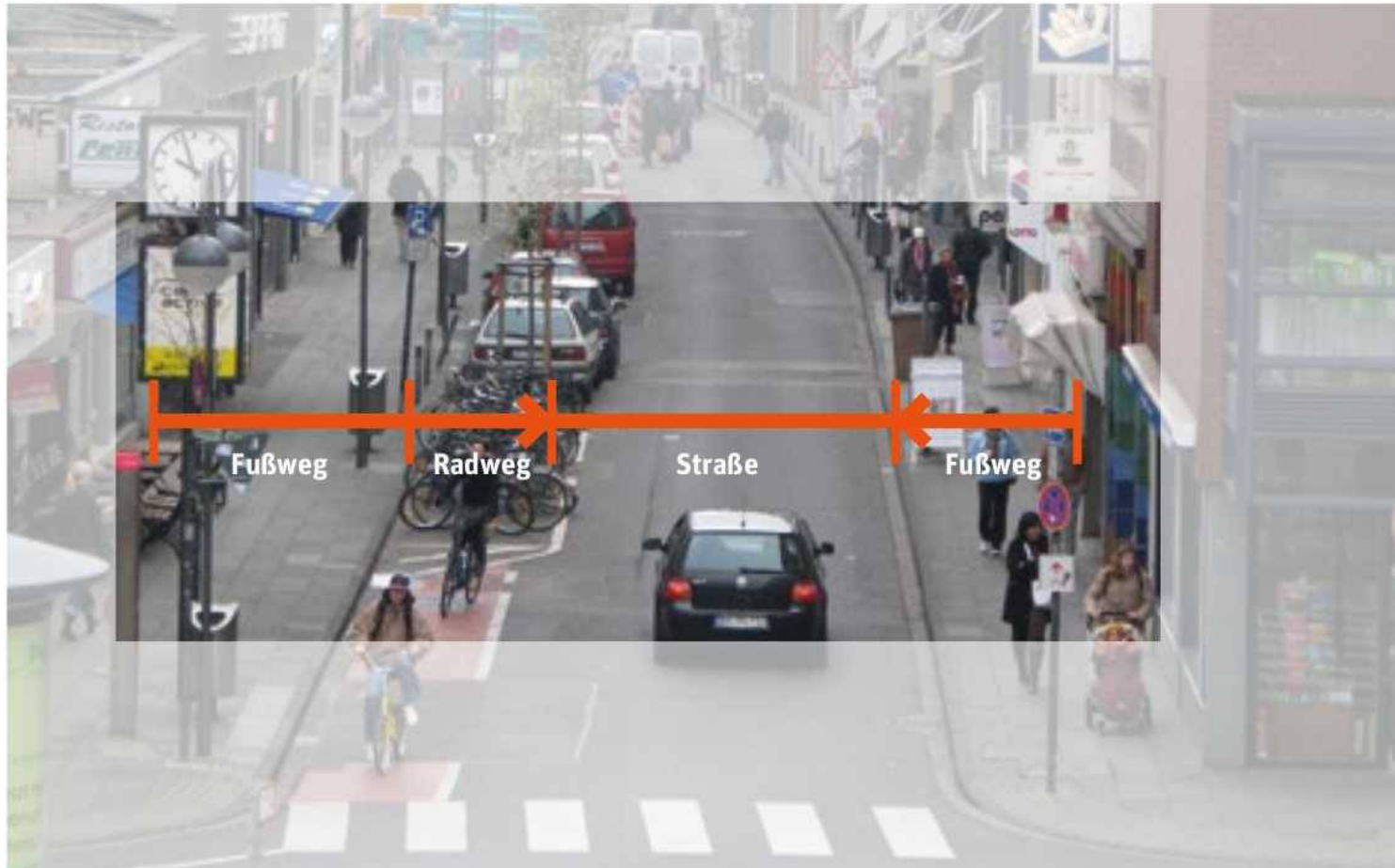
Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

- Gesamtsystem betrachten: Wie wünschen wir uns Stockelsdorf?



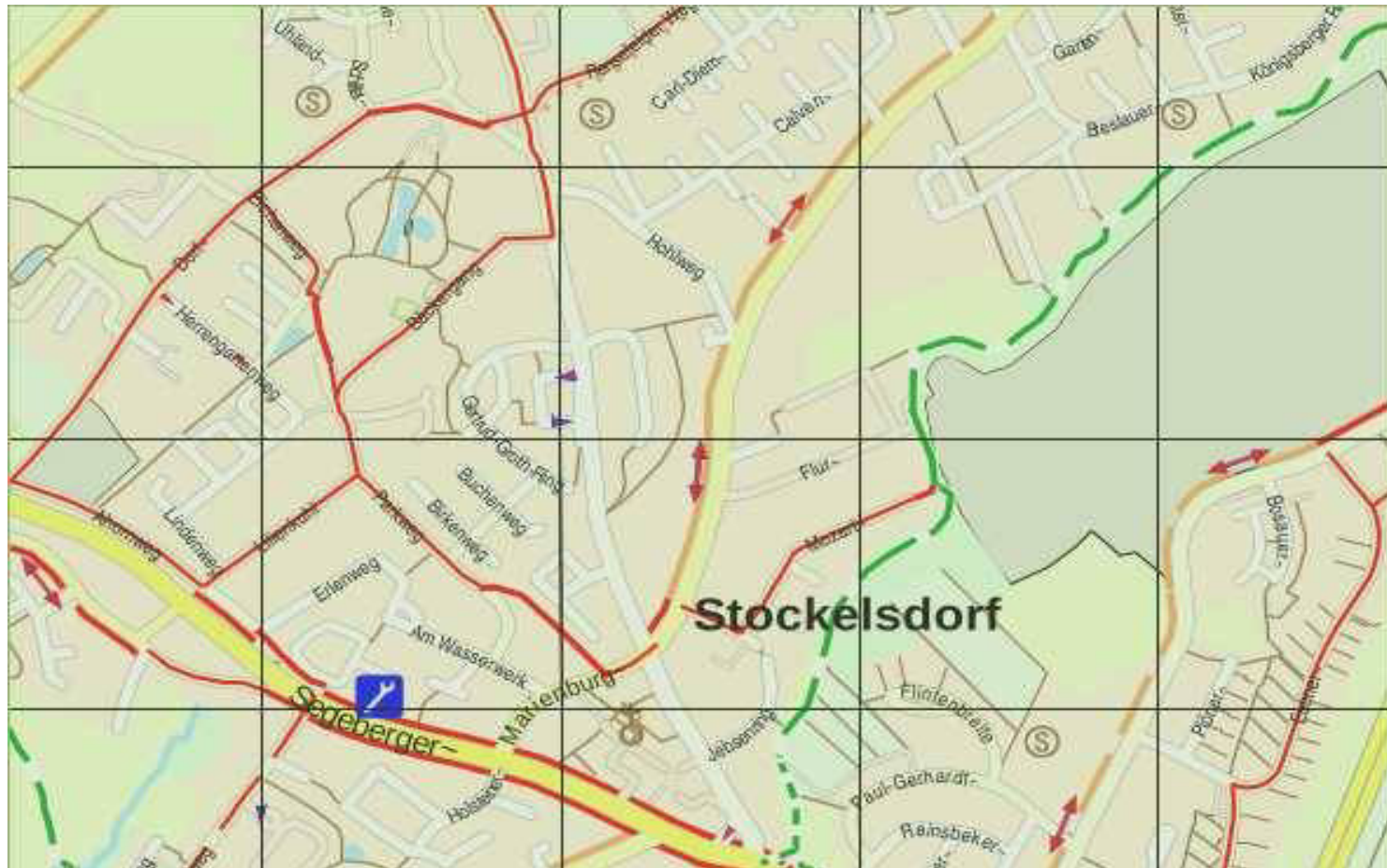
Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Nutzung des öffentlichen Raums neu denken



Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten



Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder
verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege



Foto: Stadt Göttingen

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder
verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege
- Fahrradstraßen



Foto: ADFC, M. Brüning

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege
- Fahrradstraßen
- Verkehrsberuhigte Bereiche mit 10, 20 oder 30 km/h und Shared Space
- Freigabe von Einbahnstraßen und Fußgängerzonen



Foto: ADFC, M. Brüning

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege
- Fahrradstraßen
- Verkehrsberuhigte Bereiche mit 10, 20 oder 30 km/h
- Freigabe von Einbahnstraßen
- Durchlässige Sackgassen
- Radwege durch Grünanlagen, entlang Gewässern oder auf alten Bahndämmen



Foto: ADFC, M. Brüning



Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Straßenbegleitende Radwege

- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Sonderfahrstreifen
Bus + Fahrrad



Foto: ADFC, M. Brüning

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Straßenbegleitende Radwege

- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Sonderfahrstreifen Bus + Fahrrad
- aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen
- Die Regel ist Mischverkehr!



Foto: Wikimedia, Rüdiger Wölk



Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- **Abstellanlagen**
 - Fahrrad anschließbar
 - ausreichende Anzahl
 - zielnah
 - überdacht, beleuchtet
 - einsehbar (Diebstahlschutz und soziale Kontrolle)



Foto: Stadt Nürnberg

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- **Abstellanlagen**
 - **Fahrrad anschließbar**
 - **ausreichende Anzahl**
 - **zielnah**
 - **überdacht, beleuchtet**
 - **einsehbar (Diebstahlschutz und soziale Kontrolle)**
 - **Boxen**
 - **mit Lademöglichkeit**
 - **Gepäckschließfächer**



Foto: WSM GmbH

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- für Pendler (bike & ride)
- für Kunden und Besucher
- für Mitarbeiter (und den Chef)
- für Schüler
- für Mieter
- für Eltern und Senioren



Foto: ADFC, M. Brüning

ky



Service und Dienstleistungen

- Öffentliche Luftpumpen
- Self-Service-Stationen
- Registrierung
- Dienstfahrräder, Fahrradleasing



Foto: Stadt Salzburg

Service und Dienstleistungen

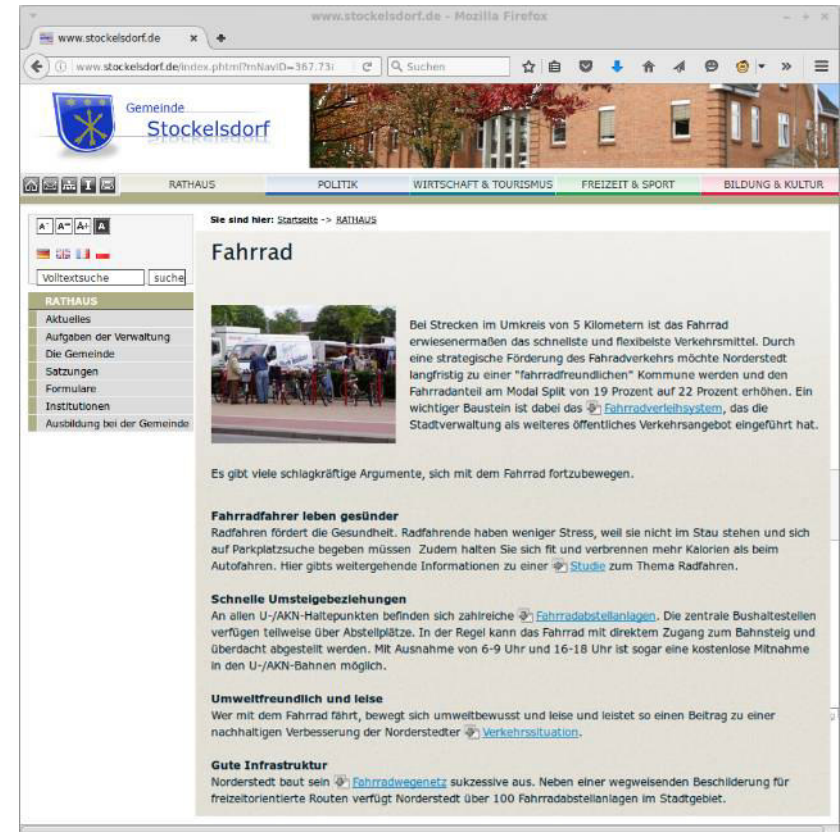
- Öffentliche Luftpumpen
- Self-Service-Stationen
- Registrierung
- Dienstfahrräder, Fahrradleasing
- Probier- und Verleihpool
- Öffentliches Leihradsystem
- Mobilitätsberatung
 - Neubürger
 - Arbeitnehmer
 - (Fahr-) Schulen
 - ...



Foto: ADFC, M. Brüning

Information und Kommunikation

- Fahrradstadtplan
- Informationsmaterial
- Gemeindeportal zum Radverkehr
- Radroutenplaner und Fahrrad-Navigation als App
- Informations- und Servicestelle



Information und Kommunikation

Motivation

- Radfahrtraining für Schüler, Erwachsene, Migranten, ...
- Fahrradaktionen im Kindergarten
- Neubürgertouren
- Mit dem Rad zur Arbeit
- Stadtradeln
- Reparaturkurse
- Beleuchtungsaktionen
- Service-Tage



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Information und Kommunikation

Image

- Gemeinde als Vorbild
- Imagekampagnen
- Fachworkshops
- Fahrradflohmärkte
- Fahrradfesten und -Erlebnistagen



**Pfiffig
gewählt ist
halb gespart**

Statt einem Kilometer Autostraße lieber einhundert Kilometer Fahrradweg. Das Velo ist nachweislich das am meisten wirtschaftliche Verkehrsmittel. Mit cleverer und systematischer Radverkehrsförderung wird effiziente und nachhaltige Mobilität kostengünstig finanzierbar.





Organisation und Rahmenbedingungen

- Qualitätsmanagement
- Bürgerbeteiligung
- Fahrradbeauftragter
- Vernetzung
 - gemeindeintern
 - mit Nachbargemeinden
 - mit Wirtschaft
 - mit anderen (z.B. ADFC)
- Integration in langfristige Planungen
- Berücksichtigung in Baugenehmigungen

Radverkehrsförderung als System

- Infrastruktur für den fließenden Radverkehr
- Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr
- Service und Dienstleistungen
- Information und Kommunikation
- Organisation und Rahmenbedingungen

Radverkehr fördern

Nationaler Radverkehrsplan empfiehlt

13 – 18 € / Einwohner = 250.000 € für Stockelsdorf

10 Kilometer Radfahrstreifen markieren	50.000€
3 bis 5 Fahrradstraßen errichten und gestalten	50.000€
600 Fahrradbügel anschaffen	50.000€
100 Radfahrtrainings oder Reparaturkurse anbieten	50.000€
1 Radverkehrsbeauftragter	50.000€
	<u>250.000€</u>

Auf in eine fahrradfreundliche Zukunft!

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Lübeck e.V.

**Mobilitätscenter im Werkhof
Kanalstraße 70
23552 Lübeck**

Öffnungszeiten: Do. 18:30-19:30, Sa. 10:30-12:00

**Tel. 7 83 63
adfc-luebeck@gmx.de**

Fahrradfreundliche Gemeinde

Der Weg zu Klimaschutz und mehr
Lebensqualität



Neue Impulse für eine klimafreundliche Mobilität in Stockelsdorf

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes für die Gemeinde.

Datum: 13.04.2016, Uhrzeit: 18:00 Uhr

Martin Brüning, ADFC Lübeck

Gute Gründe fürs Radfahren

schneller

auf Strecken bis 5km

**Die
Hälfte**

aller PKW-Fahrten
sind kürzer als 5km

8 Räder

passen auf 1
Autoparkplatz

23%

des Energie-
verbrauchs im
Verkehr

5km

ist der Aktionsradius
von Senioren

10€

mehr geben Radfahrer
beim Einkaufen aus
als PKW-Fahrer

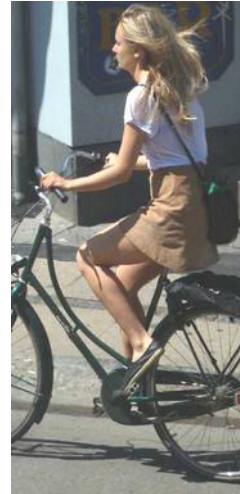


Foto: flickr/Comrade Foot, CC

5km, Die Hälfte und **23%**: Quelle:

„Broschüre Nahmobilität“ AGSF – Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (DE, 2008)

10€: Quelle: Broschüre 20 Gute Gründe ..., www.trendy-travel.eu

Gute Gründe fürs Radfahren

Gesundheit

Nur 30 Minuten Rad fahren macht Sie fit!



Foto: ADFC/S. Wieland

Fahrradfreundliche Gemeinde | 3 | 13.4.2016



40%: Dänische Langzeitstudie: 13.000 Frauen und 17.000 Männer zwischen 20 und 93 Jahren wurden darin über 14,5 Jahre lang beobachtet, 8.500 von ihnen starben in diesem Zeitraum. Von den 7.000 Menschen, die zu Beginn der Studie angaben, das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Arbeit zu nutzen und im Schnitt drei Stunden pro Woche im Sattel zu sitzen, starben im Studienzeitraum etwa 2.300. Diejenigen, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fuhren, hatten eine um 39 Prozent höhere Sterblichkeitsrate als die Alltags-Radler. [Kurzreport](#).

50%.; 20x: Quelle: [Cycling and Health Compendium. Sporthochschule, Köln, 2004](#)

34%: Der Frage, ob körperliche Aktivität auch vor Krebserkrankungen schützt, sind Wissenschaftler des Deutschen Krebsforschungszentrums (DKFZ) 2003 in einer Studie nachgegangen. 1246 Frauen, unter ihnen 360 Brustkrebs-Patientinnen, gaben darin Auskunft über ihre körperlichen Alltags-Aktivitäten.

Dabei zeigte sich der Trend, dass „Frauen mit moderater Gesamtaktivität“ ein niedrigeres Brustkrebsrisiko aufwiesen als körperlich wenig aktive Frauen. Grund hierfür könnte das durch regelmäßige Bewegung – etwa durch Radfahren – gestärkte Immunsystem sein. Bei Frauen, die angaben, mehr als drei Stunden pro Woche bei mittlerem Tempo zu radeln, verringerte sich das Brustkrebsrisiko um 34 Prozent. Quelle: [DKFZ](#)

4-5kcal: sogar 10kcal bei 20 km/h. Quelle:

[ADFC: Die Effekte regelmäßigen Radfahrens / Fettstoffwechsel](#)

28%: Als Beweis führt Ertel seine Tests mit fast 30.000 Personen im Lauf von zwölf Jahren an: Innerhalb von 36 Wochen erhöhte sich deren Intelligenzquotient im Durchschnitt von 99 auf 128. Die Gedächtnisleistung verbesserte sich um 57 Prozent, die Konzentrationsfähigkeit um 42 und die Lernfähigkeit um 39 Prozent. Außerdem wurden die Testpersonen kreativer, im Durchschnitt um 44 Prozent. Das Erfolgsrezept: Ein spezielles Lernprogramm, das auf einem neu entwickelten Fahrrad-Ergometer absolviert wird. Quelle: [medizin.auskunft.de](#)

Die Seriosität Henner Ertels wird im Internet allerdings angezweifelt. Es gab auch eine Anzeige gegen ihn, die seine akademischen Titel anzweifelt. Ob er verurteilt wurde, ist nicht zu ermitteln.

1% aller Kopfverletzungen werden durch Radfahrerunfälle verursacht, ungefähr genauso viele beim Zufußgehen. Bei Kfz-Unfällen entstehen 38% der Kopfverletzungen. Quelle: [Hannelore-Koh-Stiftung, Geschäftsbericht 2004](#). (die Ursachen „Krankheit“ und „unbekannt“ wurden herausgerechnet).

Gute Gründe fürs Radfahren

Klima

geringer

Flächenverbrauch schafft
Platz für Naherholung

kein

Lärm erhöht die
Aufenthaltsqualität im
Freien

Null

Feinstaub- und CO₂-
Emission

Stärkung

anderer umweltfreundlicher
Verkehrsmittel

5,8 Mio.

Tonnen CO₂ ließen sich
einsparen, wenn 50% der
5km-Autofahrten mit dem
Rad erfolgen würden.

fossile

Brennstoffe werden
nicht verbraucht



Foto: ADFC M. Brünig

5,8 Mio: Wenn 50% der kurzen Autofahrten (bis fünf km Länge) auf die emissionsfreien Verkehrsmittel verlagert werden, ließen sich hierdurch jährlich (modellhaft bezogen auf das Jahr 2020) 5,8 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Das ist mehr als der CO₂-Ausstoß aller Privathaushalte in Berlin! Quelle: [Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung](#), difu 2011

Stärkung: z.B. durch Vergrößerung des Einzugsbereichs von Haltestellen und Intermodalität.

Gute Gründe fürs Radfahren

Radfahren ist in

4,35

Mio. verkaufte Fahrräder
2015 in Deutschland

25%

der Lübecker
Haushalte haben
kein Auto

38%

der Deutschen nutzen
ihr Rad intensiv

82%

Der Deutschen
sprechen sich für eine
stärkere Beschäftigung
der Politik mit dem
Thema Radverkehr aus



Foto: ADFC M. Brüning

4,35: Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V., www.ziv-zweirad.de

25%: tatsächlich sind es sogar 28%. Quelle: luebeck.de - [Mobilitätsverhalten in Lübeck \(pdf\)](#)

38%: 38% der Bundesbürger nutzen das Fahrrad intensiv, d.h. fahren täglich oder mehrmals pro Woche damit. Quelle: [Fahrrad-Monitor des BMVI \(pdf\)](#)

82%: Auf die Frage „Sollte sich die Kommunalpolitik in Ihrem Wohnort stärker mit dem Thema Radverkehr beschäftigen?“ antworteten 33% mit „ja sicher“ und 49% mit „eher schon“. Quelle: Fahrrad-Monitor des BMVI (siehe oben)

Warum fahren Sie Rad?

Deutschland

- Gesund (65%)
- Besser für die Umwelt (59%)
- Schneller (58%)

Kopenhagen

- Schneller (55%)
- Unkomplizierter (33%)
- Gesund (32%)
- Billiger (29%)
- Guter Start in den Tag (21%)
- Besser für die Umwelt (9%)



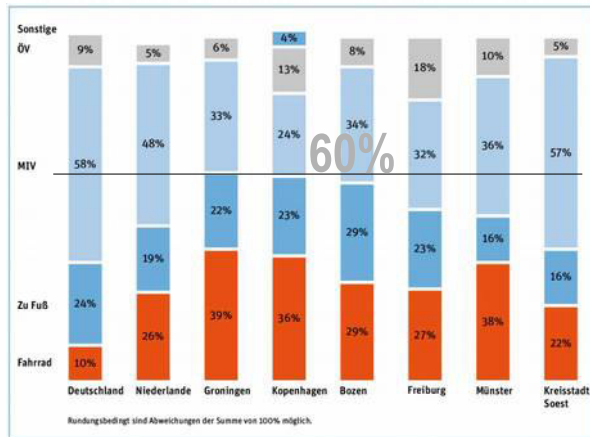
Foto: Wikimedia Commons/Heb

Deutschland: Quelle: [Studie "Fahrradfahren in Deutschland 2016" der ROSE Bikes GmbH](#)

Kopenhagen: Quelle: [Süddeutsche Zeitung, 9.1.2012: Das Rad der Weisen](#)

Ambitionierte Ziele

60% Anteil Fuß- und Radverkehr



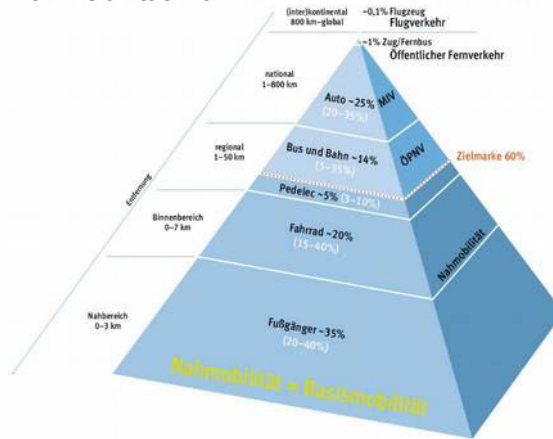
50% der Kfz-Fahrten
< 5km
56% der Kfz-Nutzung
ohne Sachzwang

Quelle: Torslav, Niels: Bicycle City Copenhagen. Vortrag auf dem Nationalen Radkongress, Berlin, am 07.05.2009; Trendy Travel (10/2010): Trendy Cycling – 20 gute Gründe, Rad zu fahren

50% aller Kfz-Fahrten sind kürzer als 5km. Wenn man diese Fahrten zur Hälfte stattdessen mit dem Fahrrad zurücklegen würde, könnte man einen „Nahmobilitätsanteil“, bestehend aus Zu Fußgehen und Radfahren von 60% wie in den großen Radfahrerstädten auch in Deutschland erreichen. Rechnung: 58% der Wege werden mit dem Kfz zurückgelegt. Die Hälfte sind kürzer als 5km (=29%). Davon die Hälfte mit dem Rad sind ca. 15%. 15% + 10% Rad + 24% Zu Fuß = 49% Nahmobilität. 10% Radverkehrsanteil und 24% zu Fuß sind der Durchschnitt in Deutschland. In den Städten ist er jetzt schon deutlich größer (Lübeck 17% Rad, 28% zu Fuß; Bad Schwartau 19% Rad, 15% zu Fuß). Dennoch erfordert das Ziel von 60% deutliche Anstrengungen der Gemeinden, liegt aber in einer realistischen Reichweite.

Ambitionierte Ziele

Nahmobilität 2.0



Arbeitsgemeinschaft
fußgänger- und
fahrradfreundlicher
Städte, Gemeinden
und Kreise in NRW
e.V. (AGFS)

Anmerkung: Fußgänger, Fahrrad und Pedelec bilden zusammen die Basismobilität – mit der Zielmarke 60% (rot). Die in Klammern gesetzten Zahlen (weiß) zeigen die Bandbreite für kommunale Modal-Split-Werte.

Quelle: [Broschüre: Nahmobilität 2.0](#), Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Bausteine

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

bauliche Maßnahmen, welche zur Optimierung des Radverkehrsnetzes beitragen.

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

alle Aktionen rund um das Thema Fahrradparken.

Service und Dienstleistungen

Maßnahmen, die den Komfort und die Sicherheit für RadfahrerInnen erhöhen.

Information und Kommunikation

Aktionen, Kampagnen, Imagearbeit und andere „weiche“ Maßnahmen für den Radverkehr.

Organisation und Rahmenbedingungen

Maßnahmen, die für Vernetzung und Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Arbeitsbereichen stehen.

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

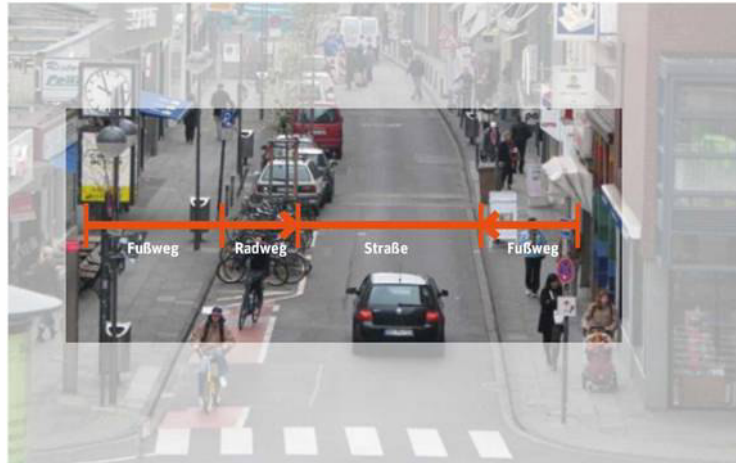
•Gesamtsystem betrachten: Wie wünschen wir uns Stockelsdorf?



Es muss nicht der Verkehr allein betrachtet werden, sondern das gesamte Selbstbild der Gemeinde. Bei der Gestaltung der öffentlichen Flächen muss man sich z.B. fragen (als extreme Zielsetzungen): Möchte Stockelsdorf Zubringer der A1 und A20 sein oder lieber eine Stadt mit Aufenthaltsqualitäten im Freien? Sollen Plätze mit Kfz vollgestellt werden oder Lebensräume bieten?

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Nutzung des öffentlichen Raums neu denken



Moderne Planungen des öffentlichen Raums gehen bei der Gestaltung von außen nach innen vor. Zuerst kommt der Platzbedarf für die eigentlichen Funktionen der Straße wie wohnen, einkaufen, zu Fuß gehen, dann der Platz für den Radverkehr. Was übrig bleibt, kann für die Erschließung für den Kfz-Verkehr genutzt werden. Quelle: Broschüre Nahmobilität 2.0 (siehe oben)

(das dargestellte Netz gibt im Wesentlichen die ausgeschilderten Wege und gut nutzbaren Wege in Stockelsdorf wieder. Ein Radverkehrsnetz für Stockelsdorf müsste die Quellen und Ziele für den Radverkehr analysieren und daraus ein Wunschnetz erarbeiten, das dann auf vorhandene oder zu bauende Wege umgelegt wird)

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder
verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege



Weitere Informationen zum eRadschnellweg Göttingen:

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2255>

Informationen zu Radschnellwegen:

<http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/radverkehrsfuehrung/radschnellwege>

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege
- Fahrradstraßen



Foto: ADFC, M. Brüning

Infos zu Fahrradstraßen:

<http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/radverkehrsfuehrung/adfc-position-fahrradstrassen>

Foto: Eröffnung der Fahrradstraße in der Dorfstraße, Lübeck am 22.10.2010

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege
- Fahrradstraßen
- Verkehrsberuhigte Bereiche mit 10, 20 oder 30 km/h und Shared Space
- Freigabe von Einbahnstraßen und Fußgängerzonen



Foto: ADfC, M. Brüning

Je nach Anforderungen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auch unter 30km/h möglich (z.B. Foto: Sandstraße, Lübeck). Es können auch entsprechende Zonen angelegt werden (StVO §45 (1d)).

Shared Space: <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/shared-space/shared-space>

Die Freigabe von Einbahnstraßen ist in der Regel ohne zusätzliche Maßnahmen (außer dem Anbringen der Schilder) möglich und erleichtert in vielen Fällen das Radfahren erheblich.

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Selbstständige Wege oder verkehrsberuhigte Bereiche

- Radschnellwege
- Fahrradstraßen
- Verkehrsberuhigte Bereiche mit 10, 20 oder 30 km/h
- Freigabe von Einbahnstraßen
- Durchlässige Sackgassen
- Radwege durch Grünanlagen, entlang Gewässern oder auf alten Bahndämmen



Foto: ADfC, M. Brüning

Barrierefreiheit ist ein wichtiges Kriterium für den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs. Barrieren wie auf dem Foto sollten grundsätzlich entfernt werden. Falls ein besonderer Schutz erforderlich ist, lassen sich bessere Möglichkeiten finden.

Wichtig für alle Infrastrukturmaßnahmen:

Standardwerk und maßgebliches technisches Regelwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Deutschland sind die [Empfehlungen für Radverkehrsanlagen \(ERA\)](#)



Zur besonderen Hervorhebung der Bedeutung des Radverkehrs für die Gemeinde, werden in „Radfahrerstädten“ auch besondere Radwege angelegt, wie z.B. der [Van Gogh Weg](#) in Nuenen NL, der nachts das in den Steinen gespeicherte Licht wieder abgibt. Das wäre doch auch für den Weg am Landgraben was?

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Straßenbegleitende Radwege

- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Sonderfahrstreifen Bus + Fahrrad



Foto: ADFC, M. Brüning

Radfahrstreifen z.B. in der Kanalstraße und Untertrave, Lübeck

Schutzstreifen z.B. im Mönckhofer Weg, Lübeck

Ein 5,5m Sonderfahrstreifen Bus und Fahrrad soll in der Ratzeburger Allee eingerichtet werden

Foto: Fotomontage Radfahrstreifen in der Segeberger Straße, Stockelsdorf. Das Foto wurde übrigens an einem gewöhnlichen Montag Vormittag (11.4.16, ca. 9:30) aufgenommen – keine Autos!

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Straßenbegleitende Radwege

- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Sonderfahrstreifen Bus + Fahrrad
- aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen
- Die Regel ist Mischverkehr!



Foto: Wikimedia, Rüdiger Wölk

Aufgeweitete Radaufstellstreifen erleichtern das Linksabbiegen und bringen auch für geradeaus fahrende Radfahrer mehr Sicherheit, wenn viele Kfz rechts abbiegen. z.B. Beethovenstraße, Lübeck

Radfahrschleuse z.B. Kanalstraße, Ecke Untertrave (Hubbrücke), Lübeck

VwVO-StVO: Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.



Mühlentortelle, Lübeck während eine Critical Mass Tour, aber morgens beim Schülerverkehr ist dort ein Vielfaches an Radfahrern (allerdings i.d.R. nur auf dem äußeren Ring)

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- Abstellanlagen
 - Fahrrad anschließbar
 - ausreichende Anzahl
 - zielnah
 - überdacht, beleuchtet
 - einsehbar (Diebstahlschutz und soziale Kontrolle)



Foto: Stadt Nürnberg

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- Abstellanlagen
 - Fahrrad anschließbar
 - ausreichende Anzahl
 - zielnah
 - überdacht, beleuchtet
 - einsehbar (Diebstahlschutz und soziale Kontrolle)
- Boxen
 - mit Lademöglichkeit
 - Gepäckschließfächer



Foto: WSM GmbH

Einige wenige Fahrradboxen gibt es [in Bad Schwartau am Bahnhof](#)

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- für Pendler (bike & ride)
- für Kunden und Besucher
- für Mitarbeiter (und den Chef)
- für Schüler
- für Mieter
- für Eltern und Senioren



Foto: ADfC, M. Brüning

Ein wesentlicher Grund für das Nichtbenutzen des Rads sind fehlende Abstellanlagen. Sie sollten das Anlehnen und Anschließen des Rads erlauben und an allen Orten aufgestellt werden, die mit dem Fahrrad angefahren werden (können), wie z.B. hier beim Supermarkt in der Ziegelstraße, Lübeck



Bei großem Bedarf aber wenig Platz gibt es auch verschiedene Möglichkeiten. Dieses vollautomatische Parkhaus in der Segeberger Straße fasst z.B. 72 Fahrräder und steht sonst in Meckenbeuren ([Biketower](#))

Service und Dienstleistungen

- Öffentliche Luftpumpen
- Self-Service-Stationen
- Registrierung
- Dienstfahrräder, Fahrradleasing



Foto: Stadt Salzburg

Service-Stationen in Salzburg

Infos zur [Fahrrad-Codierung beim ADFC](#). Zur Zeit bieten in der Nähe nur Wöltjen in lübeck und Drahtesel in Bad Schwartau eine Codierung an, gelegentlich auch die Polizeiwache Bad Schwartau

Infos zu [Dienststrädern beim ADFC](#), zu [Dienststrädern und Leasing bei der Süddeutschen Zeitung](#)

Service und Dienstleistungen

- Öffentliche Luftpumpen
- Self-Service-Stationen
- Registrierung
- Dienstfahräder, Fahrradleasing
- Probier- und Verleihpool
- Öffentliches Leihradsystem
 - Neubürger
 - Arbeitnehmer
 - (Fahr-) Schulen
 - ...



Foto: ADFC, M. Brüning

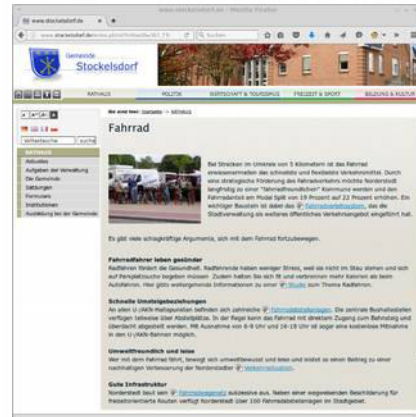
Besonders das freie Verleihen von Lastenrädern ist sehr populär, siehe dein-lastenrad.de

Fahrradverleihsysteme beim [ADFC](http://adfc.de)

Ein paar Beispiele für Mobilitätsberatung gibt es bei der [Stadt München](http://StadtMuenchen.de). Beratung für [fahrradfreundliche Betriebe](http://fahrradfreundlicheBetriebe.de) gibt es vom ADFC

Information und Kommunikation

- Fahrradstadtplan
- Informationsmaterial
- Gemeindeportal zum Radverkehr
- Radroutenplaner und Fahrrad-Navigation als App
- Informations- und Servicestelle



Informationen über den (inzwischen leider vergriffenen) Fahrradstadtplan Lüneburg, den der ADFC und der OpenStreetMap-Stammtisch gemeinsam erstellt haben gibt es im [OSM-Wiki](#)

In der Folie ist (im inneren Rahmen) als Beispiel die Seite der [Stadt Norderstedt](#) dargestellt.

Fahrradroutenplaner z.B. bbbike.org/Luebeck

Einige [Fahrrad-Apps](#) wurden in der ADFC-Radwelt 5/2015 vorgestellt.

Information und Kommunikation

Motivation

- Radfahrtraining für Schüler, Erwachsene, Migranten, ...
- Fahrradaktionen im Kindergarten
- Neubürgertouren
- Mit dem Rad zur Arbeit
- Stadtradeln
- Reparaturkurse
- Beleuchtungsaktionen
- Service-Tage



mit-dem-rad-zur-arbeit.de Es geht darum, an mindestens 21 Tagen innerhalb von 4 Monaten mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Eine Aktion von ADFC und AOK.

stadtradeln.de KommunalpolitikerInnen und BürgerInnen radeln vom 1. Mai bis 30. September drei Wochen am Stück um die Wette und sammeln Radkilometer für den Klimaschutz sowie für eine vermehrte Radverkehrsförderung in ihrer Heimatkommune.

Gesucht werden Deutschlands fahrradaktivste Kommunalparlamente und Kommunen sowie die fleißigsten Teams und RadlerInnen in den Kommunen selbst.

Information und Kommunikation

Image

- Gemeinde als Vorbild
- Imagekampagnen
- Fachworkshops
- Fahrradflohrmarkt
- Fahrradfeste und -Erlebnistage





Modenschau einer Schneiderschule mit Fahrrädern in Wien während der Vel-City-Konferenz 2013.

Organisation und Rahmenbedingungen

- Qualitätsmanagement
- Bürgerbeteiligung
- Fahrradbeauftragter
- Vernetzung
 - gemeindeintern
 - mit Nachbargemeinden
 - mit Wirtschaft
 - mit anderen (z.B. ADFC)
- Integration in langfristige Planungen
- Berücksichtigung in Baugenehmigungen

Qualitätssicherung z.B. mit Bicycle Policy Audit (BYPAD), europäisches Qualitätsmanagement-Verfahren zur Verbesserung der Radverkehrspolitik auf kommunaler Ebene www.bypad.org

Ein Verwaltungsangestellter, der fest für alle Fahrradbelange zuständig ist, ist wichtig für die interne und externe Vernetzung und das Vorankommen in der Radverkehrsförderung.

[Fahrradbeauftragter in Lübeck](#) ist Herr Weiland.

Ein Runder Tisch Radverkehr (gibt es z.B. in Lübeck und Bad Schwartau) ist wichtig für die Vernetzung von Politik, Verwaltung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Stadtverkehr und Verbänden (z.B. ADFC) und kann bei Planungen viele Pannen ersparen und Geld einsparen.

Bei Baugenehmigungen sind besonders die Erreichbarkeit mit dem Rad und die Erbringung von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen zu fordern.

Radverkehrsförderung als System

- Infrastruktur für den fließenden Radverkehr
- Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr
- Service und Dienstleistungen
- Information und Kommunikation
- Organisation und Rahmenbedingungen

Radverkehr fördern

Nationaler Radverkehrsplan empfiehlt

13 – 18 € / Einwohner = 250.000 € für Stockelsdorf

10 Kilometer Radfahrstreifen markieren	50.000€
3 bis 5 Fahrradstraßen errichten und gestalten	50.000€
600 Fahrradbügel anschaffen	50.000€
100 Radfahrtrainings oder Reparaturkurse anbieten	50.000€
1 Radverkehrsbeauftragter	50.000€
	<u>250.000€</u>

Der [NRVP](#) empfiehlt diesen Betrag für Aufsteigerstädte. Annahme: 17600 Einwohner.

Preise stammen aus der Broschüre

[Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs Wien](#)

Auf in eine fahrradfreundliche Zukunft!

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Lübeck e.V.

**Mobilitätscenter im Werkhof
Kanalstraße 70
23552 Lübeck**

Öffnungszeiten: Do. 18:30-19:30, Sa. 10:30-12:00

**Tel. 7 83 63
adfc-luebeck@gmx.de**

Die [Homepage des ADFC Lübeck](#)