



Vorlagennummer: VO/9298/20-5-6-1
Vorlageart: Antrag
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Änderungsantrag zum Fahrradring Lüneburg: Planungen des Abschnitts Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße (Änderungsantrag des VCD vom 07.04.2026)

Datum: 08.04.2026
Federführung: Bereich 35 - Mobilität
Organzuständigkeit: VA

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	08.04.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt angepasst:

Es ist eine Variante zu planen und umzusetzen, bei der die in den technischen Regelwerken festgelegte Mindestgehwegbreite nicht unterschritten wird.

Sachverhalt

1. Historie und Planungsstand

Die Hansestadt Lüneburg verfolgt mit der Radverkehrsstrategie 2025 und den Leitlinien Radverkehrspolitik 2030+ das Ziel, den Radverkehr als selbstständige und gleichberechtigte Mobilitätsform zu stärken. Die Einrichtung eines innerstädtischen Fahrradings stellt dabei ein zentrales Infrastrukturprojekt dar. Ziel ist es, den Radverkehr gebündelt, sicher und komfortabel durch das Stadtgebiet zu führen, dabei zentrale Achsen zu verknüpfen und die Erreichbarkeit der Innenstadt zu erhöhen.

Aufbauend auf den bereits umgesetzten Teilabschnitten – Wallstraße (2020) und Haagestraße (2023) – wurde im Jahr 2024 ein interdisziplinärer Planungsauftrag für den Gesamtverlauf des Fahrradings vergeben. Beauftragt wurden das Ingenieurbüro Brandt und das Ingenieurbüro Urbanus (beide Lübeck). Die Beauftragung umfasst die Leistungsphasen 1 bis 6. Gegenwärtig liegen die Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2) für mehrere Abschnitte vor.

Die Vorplanungen zum Abschnitt Altenbrückertorstraße Ilmenaustraße wurden mit der Vorlage VO/9298/20-5 durch die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss am 17.09.2025 vorgestellt. Der Rat hat in seiner Sitzung am 13.11.2025 den hierzu eingebrachten „Änderungsantrag zum Fahrradring Lüneburg: Planungen des Abschnitts Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße“ (Änderungsantrag der Fraktionen SPD, CDU und FDP vom 11.11.2025, VO/9298/20-5-3) u.a. mit folgenden Vorgaben für die weitere Planung beschlossen:

- Beibehaltung der derzeit vorhandenen Parkplatzzahl (keine Reduzierung gegenüber dem Bestand).

- Ausweisung der Ilmenaustraße als unechte Fahrradstraße mit Freigabe für den motorisierten Individualverkehr.
- Nutzung der im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ bewilligten Bundesfördermittel.
- Sicherstellung, dass die bauliche Ausgestaltung den Anforderungen der Förderstelle entspricht und förderfähig bleibt.
- Keine baulichen Eingriffe, die den ruhenden Verkehr oder die Erreichbarkeit für Anwohner, Lieferverkehr und Gewerbetreibende verschlechtert, und eine Gestaltung der Uferfläche für mehr Aufenthaltsqualität berücksichtigt.

2. Anpassungen der Planung in Folge des Beschlusses

Die Planung für die Ilmenaustraße wurde durch die Verwaltung unter weitestgehender Berücksichtigung der Maßgaben des Rates überarbeitet. Unverändert gelten folgende wesentliche Planungsinhalte fort:

- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer durchgehend 5,50 m breiten Fahrbahn
- Sanierung des Fahrbahnbelags in Teilen auf Basis baulicher Zustandsbewertungen
- Vereinheitlichung der Beläge und Ausstattungselemente
- Barrierefreie Gestaltung und – wo möglich – Verbreiterung der Gehwege
- Erhalt des Zweirichtungsverkehrs
- Einrichtung einer unechten Fahrradstraße, d.h. mit Freigabe für motorisierten Verkehr
- Erhalt sämtlicher Bestandsbäume
- Schutzmaßnahmen für abbiegenden Radverkehr durch Sperrflächen / Inseln.

Die überarbeitete Planung des Abschnitts Ilmenaustraße und Altenbrückertorstraße ist so konzipiert, dass sie die Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessert, die Geschwindigkeit für den Pkw-Verkehr reduziert und auskömmliche Flächen für den Fußverkehr schafft.

Um die übrigen Maßgaben des Ratsbeschlusses vom 13.11.2025 zu erfüllen, wurden folgende Anpassungen an den Plänen vorgenommen:

- Änderung der Parkstände im südlichen Planungsabschnitt auf Querparken; dadurch reduziert sich dort die Gehwegbreite auf 1,50 m auf einer Weglänge von ca. 100 m; die ursprüngliche Planung sah hingegen vor, die Gehwegbreite auf 2,50 m bzw. 3,50 m zu verbreitern und damit auch eine ausreichende Begegnungsbreite zu gewährleisten.
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr in der fünften Parkbucht von Süden; dadurch entfällt ein Bestands-Pkw-Stellplatz; das zusätzliche Querungsangebot soll die anteilig reduzierte Gehwegbreite ausgleichen.
- Versetzen der Bordanlage auf einer Länge von rd. 85 m auf der Westseite der Ilmenaustraße zum Erhalt der notwendigen Fahrbahnbreite, weil das Querparken im südlichen Planungsabschnitt – bei Gewährleistung der Breite für den Fußverkehr auf der Ostseite von 1,50 m – eine Fahrbahnverschiebung erfordert. Hierdurch ist im Vergleich zum Längsparken mit Mehrkosten im voraussichtlich mittleren fünfstelligen Bereich zu rechnen.
- Im nördlichen Planungsabschnitt wurden die Fahrradbügel anders angeordnet, um zwei weitere Pkw-Stellplätze einzurichten. Dadurch sind vorerst zwei Fahrradbügel entfallen.

Die folgende Tabelle zeigt relevante Eckpunkte der Varianten.

	Bestand	Variante „unechte Fahrradstraße“
Anordnung der Parkstände	Quer (Senkrechtaufstellung)	Quer (Senkrechtaufstellung)

Anzahl der Parkstände	72	72-73
Anzahl Straßenbegleitende Bäume	15	15
Fahrradstraße möglich	nein	ja
Förderung der Fahrbahn über laufenden Förderantrag möglich	-/-	ja

Beitrag der Maßnahme zur Erfüllung der Ziele des Radentscheids:

Der Abschnitt Ilmenaustraße und Altenbrückertorstraße trägt zur Erfüllung der Ziele des Radentscheids bei. In dem Abschnitt werden ca. 340 m an Radverkehrsanlagen in Form einer Fahrradstraße geschaffen. Darüber hinaus wird die Sicherheit an der Einmündung/Kreuzung Ilmenaustraße und Altenbrückertorstraße für den Radverkehr durch die vorgelegte Planung verbessert.

3. Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung wird auf Basis der Vorplanung die Entwurfsplanung ausgearbeitet. Anschließend folgen die Leistungsverzeichnisse und Ausschreibungen. Ziel ist eine bauliche Umsetzung im Rahmen der Förderlaufzeit des Förderantrags im Bundesprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“. Die Umsetzung erfolgt in enger Koordination mit den angrenzenden Abschnitten.

Stellungnahme der Verwaltung vom 27.05.2026

Die im Antrag des VCD vorgetragenen Hinweise zur Bedeutung der Ilmenaustraße für den Fußverkehr sowie zu den Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung werden grundsätzlich nachvollzogen und im Rahmen der Planung berücksichtigt. Insbesondere wird das Ziel einer möglichst komfortablen und sicheren Führung des Fußverkehrs ausdrücklich geteilt.

Im Zuge der straßenräumlichen Vorplanung wurde jedoch festgestellt, dass die vorhandenen Straßenquerschnitte eine vollständig regelkonforme Ausbildung aller Verkehrsflächen unter gleichzeitiger Einhaltung der durch den Rat der Hansestadt Lüneburg beschlossenen Rahmenbedingungen nicht zulassen.

Der Rat hat mit Beschluss zum Änderungsantrag zum Fahrradring Lüneburg: Planungen des Abschnitts Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße (Änderungsantrag der Fraktionen SPD, CDU und FDP vom 11.11.2025, eingegangen am 11.11.2025) VO/9298/20-5-3 am 13.11.2025 verbindlich festgelegt, dass die weitere Planung insbesondere unter folgenden Maßgaben zu erfolgen hat:

- Beibehaltung der vorhandenen Stellplatzzahl,
- Sicherstellung der Förderfähigkeit im Rahmen des Bundesförderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“,
- Gewährleistung der Erreichbarkeit für Anwohnende, Lieferverkehr und Gewerbetreibende,
- sowie Umsetzung einer „unechten Fahrradstraße“ unter Freigabe des Kfz-Verkehrs mit den hierfür erforderlichen funktionalen und verkehrlichen Anforderungen.

Die im weiteren Planungsverlauf vorgenommenen Anpassungen dienen daher ausdrücklich der Umsetzung dieses Ratsbeschlusses innerhalb des vorhandenen Straßenraums.

Vor diesem Hintergrund wurde im südlichen Planungsabschnitt eine Umstellung auf Querparken vorgenommen, um die vom Rat vorgegebene Stellplatzanzahl weiterhin gewährleisten zu können. Gleichzeitig sind die für das Querparken erforderlichen Sicherheitsräume sowie die notwendige Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall zwischen Kraftfahrzeugen und Radverkehr zu berücksichtigen. Dies führt dazu, dass die Gehwegbreite auf der Ostseite auf einer Weglänge von ca. 100 m auf 1,50 m reduziert werden muss.

Die ursprüngliche Vorplanung sah demgegenüber größere Gehwegbreiten von bis zu 2,50 m beziehungsweise 3,50 m vor, hätte jedoch die nunmehr verbindlich vorgegebenen Rahmenbedingungen, insbesondere hinsichtlich des Stellplatzerhalts, nicht erfüllen können.

Gleichzeitig wurde die Planung so optimiert, dass auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Gehwegbreite weitestmöglich an den Regelquerschnitt angenähert wird. Darüber hinaus werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen, um die Nutzbarkeit des Straßenraums für den Fußverkehr insgesamt zu verbessern.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die in den einschlägigen Regelwerken genannten Breiten Regelmaße darstellen. In beengten innerstädtischen Bestandsräumen können im Rahmen der planerischen Abwägung untermaßige Lösungen erforderlich und zulässig sein, sofern die Verkehrssicherheit und die grundsätzliche Nutzbarkeit gewährleistet bleiben.

Eine Umsetzung der vom VCD beantragten Variante mit durchgehender Einhaltung der Regelbreiten wäre nur unter Aufgabe wesentlicher, durch Ratsbeschluss vorgegebene Planungsziele möglich. Dies betreffe insbesondere den Erhalt der bestehenden Stellplatzanzahl sowie die funktionalen Anforderungen an die Verkehrsführung.

Anlage/n

Anlage 1: Änderungsantrag VCD Ilmenaustraße (öffentlich)

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Lüneburg, 07.04.2026

Änderungsantrag zur Beschlussvorlage [VO/9298/20-5-6](#)

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

Es wird beantragt, dass der Beschlussvorschlag angepasst wird:

Es ist eine Variante zu planen und umzusetzen, bei der die in den technischen Regelwerken festgelegte Mindestgehwegbreite nicht unterschritten wird.

Begründung:

Die Ilmenaustraße stellt eine wichtige Verbindung für den Fußverkehr zwischen Marktplatz und Museum/Bahnhof dar. Es gibt ein hohes Fußverkehrsaufkommen, darunter auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die zu ihrer Mobilität auf Hilfsmittel wie Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind. Damit auch Begegnungsverkehr zwischen zwei Rollstühlen möglich ist, reicht die im Südteil vorgesehene Gehwegbreite von 1,5 m nicht aus.

Die Regelbreite für Fußverkehrsanlagen beträgt 2,5 m (siehe RAST 06 und EFA 2002).

Für eine tatsächlich barrierefreie Gestaltung ist eine Mindestbreite von 2,7 m erforderlich (siehe H BVA 2011 und DIN 18040-3).

Eine sichere und barrierefreie Gestaltung des Straßenraums hat in der Verkehrsplanung höchste Priorität. Es ist technischer Standard, dass Stadtstraßen „von außen nach innen“ zu planen sind, also zunächst mindestens ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorzusehen sind und dies Vorrang hat gegenüber den weiteren Nutzungsformen (siehe RAST 06 und EFA 2002).

Regelwerke:


RASt 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

EFA 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen

H BVA 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – öffentlicher Verkehrsraum

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jonas Korn', written over a horizontal line.

Jonas Korn, Vorstand VCD Elbe-Heide,

beratendes Mitglied im Ausschuss für Mobilität der Hansestadt Lüneburg