HANSESTADT LÜNEBURG
DER OBERBÜRGERMEISTER

Vorlage-Nr.
VO/7906/18

03 V ÖPNV und Verkehr
Stadtrat Moßmann

Datum:
05.07.2018

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Vorstellung des Entwurfs "Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025"

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs-datum	Gremium
Ö	14.08.2018	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:
Im Oktober 2015 hat die Hansestadt Lüneburg das Verkehrsplanungsbüro Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Dargel-Hildebrandt GbR mit Sitz in Hannover mit der Erstellung der „Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025“ beauftragt. Damit soll das aus dem Jahr 2007 stammende „Radverkehrskonzept Lüneburg 2015“ fortgeschrieben werden.

Nach einem Auftaktgespräch und Befahrungen des Vorrangnetzes sowie des Innenstadtnetzes durch die Auftragnehmer im Herbst und Winter 2015/2016 haben die Gutachter Mitte 2017 ihren Endbericht in der Entwurfsfassung vorgelegt. Dieses wurde in 2 intensiven Sondersitzungen des Arbeitskreises Verkehr unter Beteiligung von Mitgliedern der Verkehrsverbände ADFC und VCD durch die Gutachter vorgestellt und ausführlich diskutiert. Die Verkehrsverbände haben hierzu Anregungen und Änderungsvorschläge eingebracht, die bei der weiteren Bearbeitung Eingang in den Endbericht gefunden haben. Dieser befindet sich derzeit in der Schlussredaktion und wird in seiner Endfassung ergänzend zu dieser Vorlage den Ausschussmitgliedern als Druckversion rechtzeitig vor der Sitzung zugesandt (**Anlage 1**). Er ist damit als mit den Verkehrsverbänden abgestimmtes Dokument zu verstehen.

Darüber hinaus hat Herr Professor Dr. Peter Pez vom Institut für Stadt- und Kulturraumforschung der Leuphana Universität Lüneburg Gelegenheit bekommen, zu dem Endbericht Stellung zu nehmen. Herr Professor Dr. Pez hat diese Gelegenheit wahrgenommen und ein umfangreiches Stellungnahmepapier erarbeitet, welches er in einem Arbeitstreffen im Februar 2018 gegenüber den Verkehrsverbänden und der Verwaltung erläutert hat.

Hierzu ist – worauf die Verwaltung zur Beantwortung der Ratsanfrage zum Radverkehrskonzept der Gruppe der Fraktionen CDU/Bündnis 90/Die Grünen/FDP vom 27.02.2018 schon hingewiesen hatte – anzumerken, dass mit dem ursprünglich für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2015 zur Verfügung stehenden Mittelansatz nur die Fortschreibung der in diesem Konzept verankerten Hauptrouten sowie des Innenstadtnetzes verfolgt werden konnte. Aufgrund sich konkretisierender Baugebietsplanungen wurde lediglich das Hauptroutennetz im Rahmen der Bearbeitung durch die Planungsgemeinschaft um 2 Routen erweitert

werden. Eine weitergehende Untersuchung, z. B. von Nebenrouten und stadtteilverbindenden Tangentialrouten oder eine flächendeckende Bestandsaufnahme bestehender Mängel und Hindernisse oder die Benennung zielführender „weicher“ Maßnahmen, wie sie von Herrn Professor Dr. Pez nicht nur in seiner Stellungnahme, sondern bereits in der Vergangenheit vorgeschlagen wurden, war aus den o. g. Gründen nicht möglich.

Mit der jetzigen Strategie geht es darum, auf den Hauptrouten des Radverkehrs Lösungsmöglichkeiten für eine zukunftsorientierte Radverkehrsführung aufzuzeigen in dem Wissen, dass in einem nächsten Schritt auch andere Potentiale zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Lüneburg betrachtet werden müssen. Hierzu zählt sicherlich auch die Implementierung von Radnebenrouten und, wo dies aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen vertretbar erscheint, auch der Abbau von ordnungsrechtlichen oder physischen Hemmnissen für den Radverkehr. Diesbezüglich wird auf die Vorlage VO/7907/18 zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.08.2018 verwiesen. Die o. g. Stellungnahme von Herrn Professor Dr. Pez wird den Ausschussmitgliedern zusammen mit dem Endbericht Radverkehrsstrategie 2025 zugehen (**Anlage 2**).

In der Sitzung des Ausschusses am 14.08.2018 werden die Gutachter ihren Bericht vorstellen und ihre Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und sonstiger Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erläutern. Ebenso wird die Verwaltung zu der Stellungnahme von Herrn Professor Dr. Pez Stellung beziehen.

Beschlussvorschlag:
Der Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: **66,00 €**

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja
Nein
Teilhaushalt / Kostenstelle:
Produkt / Kostenträger:
Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlage/n:
Anlage 1: Hansestadt Lüneburg, Radverkehrsstrategie 2025, Endbericht
Anlage 2: Prof. Dr. Pez, Stellungnahme zur Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt Lüneburg

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Einstimmig	Mit Stimmen-Mehrheit	lt. Beschluss-	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-

				Ja / Nein / Enthaltun-gen	vorschlag		kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Endbericht

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Endbericht

Auftraggeber: Hansestadt Lüneburg
Fachbereich 3
Koordinierungsstelle Verkehrsentwicklungsplanung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR

Adelheidstraße 9 b, D-30171 Hannover
Telefon 0511 220601-87
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-dargel-hildebrandt.de
Web www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bearbeitung: Edzard Hildebrandt (Projektleitung)
Annika Wittkowski
unter Mitarbeit von
Lukas Arndt
Franziska Fritz
Catharina Hagemann
Daniel Plogmann

Hannover, im Juli 2018

Inhalt

1. Einführung 1

1.1 Aufgabenstellung und Vorgehen 1

1.2 Ableitung von Zielen der Radverkehrsstrategie 2025 2

2. Fortschreibung des Vorrangnetzes 7

2.1 Zielnetz der Gesamtstadt (ohne Innenstadt) 7

2.2 Zielnetz Innenstadt 8

2.2.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme 8

2.2.2 Barrieren und Hemmnisse 9

2.2.3 Verlauf des Zielnetzes (Hauptrouten Innenstadt) 10

2.2.4 Fahrradstraßen als neue Führungsform in der Innenstadt 12

3. Maßnahmenkonzeption Innenstadt 14

3.1 Nordwestlicher Bereich 14

3.1.1 Bardowicker Straße 14

3.1.2 Egersdorffstraße 15

3.1.3 Salzstraße / Neue Sülze 16

3.1.4 Salzbrückerstraße 17

3.1.5 Auf der Altstadt / J.-S.-Bach-Platz / Görgesstraße 18

3.2 Nordöstlicher Bereich 19

3.2.1 Auf dem Kauf 19

3.2.2 Lüner Straße 20

3.2.3 Salzstraße am Wasser / Treidelweg 21

3.3 Südwestlicher Bereich 22

3.3.1 St.-Lamberti-Platz 22

3.3.2 Am Bargenturm / Vor der Sülze 24

3.3.3 Heiligengeiststraße 25

3.3.4 Ritterstraße 26

3.3.5 Wallstraße 27

3.3.6 Rote Straße 28

3.4 Südöstlicher Bereich 29

3.4.1 Am Sande 29

3.4.2 Kalandstraße 30

3.4.3 Haagestraße 31

4. Maßnahmenkonzeption Stadtring 32

4.1 Reichenbachstraße 32

4.2 Hindenburgstraße 33

4.3 Am Graalwall / Am Springintgut 34
4.3.1 Am Graalwall 34
4.3.2 Am Springintgut (südl. Am Graalwall) 35
4.4 Vor dem Neuen Tore / Neuetorstraße 36
4.5 Schnellenberger Weg / Am Grasweg 38
4.6 Sültenweg / Am Bargenturm 39
4.7 Bögelstr. / Soltauer Straße (Kreisverkehr) 40
4.8 Sülztorstr. / Uelzener Str. / Soltauer Str. (Sternkreuzung) 42
5. Maßnahmenkonzeption zum Zielnetz Gesamtstadt 46
5.1 Route 1/ 1A Universität / Bockelsberg 47
5.2 Route 2/ 2A Kaltenmoor 52
5.3 Route 3/ 3A Adendorf 56
5.4 Route 4/ 4A Bardowick/Zeltberg 63
5.5 Route 5 Hagen / Dahlenburger Landstraße 67
5.6 Route 6 Oedeme 70
5.7 Route 7/ 7A Reppenstedt 72
5.8 Route 8 Bleckeder Landstraße 76
5.9 Route 9/ 9A Häcklingen/Rettmer 78
5.10 Route 10/ 10A Vögelsen 81
5.11 Route 11/ 11A Ebensberg / Erbstorf 85
Abkürzungsverzeichnis 89
Anlagen 90

1. Einführung

1.1 Aufgabenstellung und Vorgehen

Das Fahrrad ist in Lüneburg als Alltagsverkehrsmittel angekommen, was nicht nur auf die in den letzten zehn Jahren in die Radverkehrsförderung erfolgten Investitionen in Höhe von über 5 Mio. €, sondern auch das veränderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zurückzuführen ist. Mit dem Erfolg des Fahrrades treten aber auch immer mehr die Probleme und Grenzen der bisher vornehmlich auf eine Separierung vom Kfz-Verkehr ausgelegten Radverkehrsinfrastruktur zu Tage, die nicht überall den aktuellen Anforderungen und dem Stand der Technik entspricht. Dies betrifft in Lüneburg wie auch in anderen Kommunen, vor allem die Notwendigkeit, den Radverkehr aufgrund mangelnder Breiten in den Nebenflächen und daraus resultierenden Konflikten mit Fußgängern, immer mehr auf die Straße verlagern zu müssen.

Dies kommt, insbesondere bei noch vorhandenen, aber nicht mehr benutzungspflichtigen Hochbordradwegen, vielen Akteuren, Nutzern und betroffenen Verkehrsteilnehmern wie ein plötzlicher Kulturwandel vor, der voraussichtlich seine Zeit braucht, um vollständig in der Praxis anzukommen. Dieser Prozess sollte deshalb nach Möglichkeit kontinuierlich begleitet werden, z. B. durch Informationen und Aktionen, besonders solchen zum Mitmachen.

Vor dem Hintergrund der genannten, veränderten Rahmenbedingungen, schreibt die Verwaltung das *Radverkehrskonzept Lüneburg 2015* von 2007 fort und beauftragte am 01.10.2015 die Autoren mit der Erstellung der Radverkehrsstrategie 2025.

Bei dieser Aufgabenstellung stand die Optimierung des Vorrangnetzes, bestehend aus neun Hauptradrouten bis zur Stadtgrenze, der Radverkehrsbedingungen im Stadtring und in der Innenstadt im Vordergrund (Untersuchungsbereiche). Nach der Defiziterfassung und Mängelaufnahme in diesen Bereichen waren die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Gewährleistung der Durchlässigkeit und der Verträglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln und dem Umfeld durch klar definierte und wahrnehmbare Radverkehrsführungen die Leitlinien für die nachfolgende Arbeit.

In diesem Sinne wurden Lösungen für erkannte Unfallpunkte, Empfehlungen im Zielkonflikt Radverkehr vs. Denkmalschutz (Natursteinpflaster) und weitere Bausteine einer nachhaltigen Radverkehrsförderung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Öffnung von Einbahnstraßen bearbeitet.

Verwaltungstermine und gemeinsame Ortsbesichtigungen mit der Stadtverwaltung mit dem Fahrrad im Stadtgebiet dienten besonders der Aufnahme von ortsspezifischen Randbedingungen und vorliegenden Planungskonzepten.

Arbeitsgrundlagen waren u. a. tabellarische Kataster der Radverkehrsanlagen mit Ergebnissen der StVO-Überprüfung der Hansestadt im Hinblick auf die Aufrechterhaltung oder Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Grundlagen der Bewertungen und aufgezeigten Empfehlungen waren intensive Befahrungen des Vorrangnetzes und der Innenstadt durch die Auftragnehmer.

Die Abstimmung mit dem verwaltungsseitig federführend zuständigen Fachbereich 3 Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr, Sicherheit, Europa und Recht war immer sehr konstruktiv und vertrauensvoll. Folgende Abstimmungs- und Präsentationstermine unter Beteiligung des beauftragten Büros sowie zeitweise des Fachbereichs 7 Straßen-, Grünplanung, Ingenieurbau und in der Schlussphase auch der Interessenverbände ADFC und VCD wurden wahrgenommen:

1. 29.09.2015 (Starttermin mit Verwaltung)
2. 25.02.2016 (Verwaltungstermin)
3. 16.06.2016 (Verwaltungstermin)
4. 19.10.2016 (Verwaltungstermin)
5. 29.06.2017 (Verwaltungstermin)
6. 03.08.2017 (Verwaltungstermin)
7. 18.12.2017 (Verwaltungstermin)
8. 18.01.2018 (Verwaltungstermin)
9. 14.08.2018 (Ausschusstermin).

1.2 Ableitung von Zielen der Radverkehrsstrategie 2025

Mit der Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025 soll auf dem bisher Erreichten aufgebaut und Wege aufgezeigt werden, wie der Radverkehr in Lüneburg mit Maßnahmen für Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service noch stärker gefördert und im Selbstverständnis der Bevölkerung verankert werden kann (Radverkehr als System). Die Radverkehrsstrategie 2025 ist ein wichtiges Instrument zur Sicherstellung der Radverkehrsmobilität eines an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangten Straßennetzes in der Stadt. Die Hansestadt Lüneburg hat hier die Notwendigkeit einer aktiven, nachhaltigen Radverkehrspolitik zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt erkannt. Die nachfolgende Analyse von Erfolgsfaktoren und Planungskonzepten erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

BYPAD 2004

Bereits in 2004 führten Politik und Verwaltung mit externer Unterstützung das BYPAD-Qualitätsmanagementverfahren zur Bewertung der Radverkehrspolitik durch[1]. Das BYPAD-Verfahren und der Beschluss erbrachten für die Hansestadt, die Nutzer/innen und Akteure den immensen Vorteil eines langjährigen politischen Konsenses besonders in den haushaltswirksamen Aufgabenstellungen der Radverkehrsförderung (Wegeinfrastruktur, Fahrradparken). Folgende durch den damaligen Auditor abgeleitete Handlungsfelder können erneut überprüft werden. Bis 2015 waren in Bearbeitung befindlich oder sind fertiggestellt:

- ✓ Radverkehrskonzept mit Bedarf und Dringlichkeiten erarbeiten
- ✓ Wege- und Abstellinfrastruktur komplettieren (im Rückblick ein „5 Mio. €-Programm“)
- ✓ Überprüfbare Ziele als Wunsch- oder Warnwerte definieren und evaluieren
- ✓ Geleistete Arbeit zur besseren Argumentation dokumentieren.

Folgende abgeleitete BYPAD-Handlungsfelder von 2004 wurden noch nicht fertig bearbeitet:

1. Fakten und Argumente „kurz und knackig“ und verfügbar machen
2. LSA auf Direktheit, Komfort und Wartezeiten überprüfen
3. Fahrrad-Nutzen und -Gewinn im Berufsverkehr thematisieren

Eine Auffrischung, Evaluation und zeitgemäße Weiterentwicklung dieser Ergebnisse wird gleichwohl empfohlen, um den Fortschritt wahrzunehmen und eine Neuausrichtung zu formulieren und beschließen. Der Konsens bei der Radverkehrspolitik wird in der Zukunft mehr denn je benötigt.

Radverkehrskonzept Lüneburg 2015 (von 2007)

Am 10.10.2007 wurde das als Forderung aus dem BYPAD-Verfahren von Fachleuten in der Verwaltung aufgestellte (erste) Radverkehrskonzept der Hansestadt Lüneburg 2015, im Verkehrsausschuss als Handlungsrahmen zur nachhaltigen Stärkung des Radverkehrs in Lüneburg beschlossen[2]. Kern des Konzeptes ist die bis heute gültige Formulierung des Netzgerüstes mit Wunschliniennetz, Alltagsliniennetz und Vorrangnetz (bzw. Hauptroutennetz) der Hansestadt und daraus entwickelte, jährlich neu definierte Investitionsprogramme.

1 D. Gündel, G. Skorning (PGV): Hansestadt Lüneburg. BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik. Hannover, 2004

2 A. Noak, M. Thöring (Stadt Lüneburg): Radverkehrskonzept Lüneburg 2015. Ebd. 2007

Wegen der zahlreichen Zwangspunkte an Verkehrslinien, Ilmenau und im Altstadtbereich verläuft das Lüneburger Stadtnetz unvermeidbar sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch abseits davon oder im Grünen (Beispiele: Lösegrabenweg, Adendorfer Routen). Eine weitere Herausforderung lag und liegt darin, die historische Altstadt fahrradfreundlich und umfeldverträglich zu durchqueren. In der seit 2017 bereits angelaufenen zweiten Dekade des Radverkehrskonzeptes sollen u. a. über die Stadtgrenzen hinaus in Kooperation mit den Umlandgemeinden hochwertige Velorouten als schnell befahrbare Arbeitswege und Pkw-Alternativen entwickelt werden, eine Aufgabe, der sich die Hansestadt somit interkommunal und in Kooperation mit dem Landkreis stellt.

Die Potenziale durch die günstige Erreichbarkeit der Lüneburger Innenstadt Lüneburg von Umlandgemeinden aus, mit den Hauptzielen Bahnhof, Universität, Altstadt und weiteren großen Arbeitsstätten macht die folgende Grafik Abbildung 1 mittels Entfernungszonen deutlich.

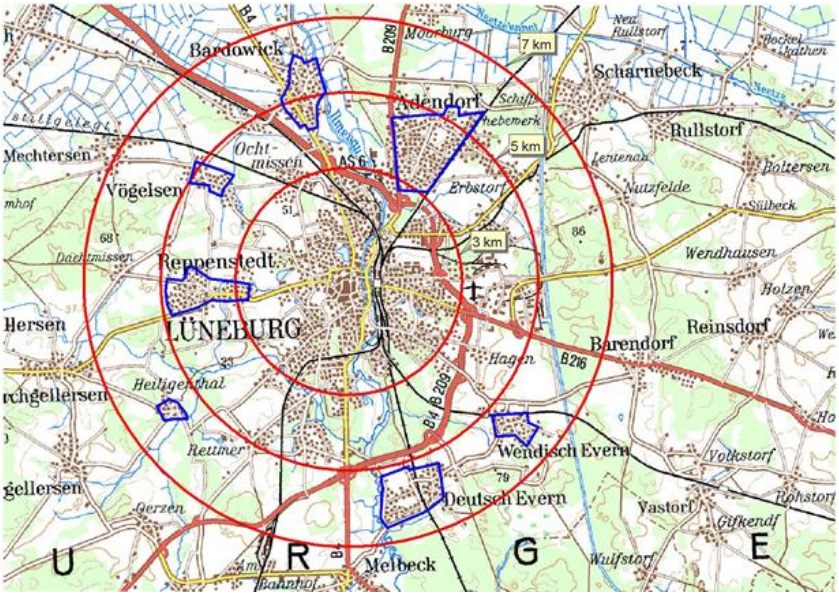


Abbildung 1: Erreichbarkeit der Innenstadt Lüneburg [Noak/Thöring 2007]

Lüneburg im ADFC-Fahrradklimatest

Das Interesse in Lüneburg am ADFC-Fahrradklimatest hat von 2014 bis 2016 deutlich zugenommen (566 Teilnehmer/innen gegenüber 196 zwei Jahre zuvor)[3]. Die vorliegenden Ergebnisse von 2016 erlauben folgende Trendaussagen für die „Benotung“ Lüneburgs durch die Befragten im bundesweiten Vergleich in der Größengruppe 50 bis 100 Tsd. Einwohner und erlauben einen kleinen Einblick in die Einstellungen der Lüneburger Radnutzer/innen:

3 http://www.adfc.de/fahrradklima-test/adfc-fahrradklima-test-2016

- Lüneburg auf Rang 28 von 98 Teilnehmern der Gruppe entspricht der Gesamtnote 3,59 und liegt damit knapp im oberen Drittel des sehr heterogenen bundesweiten kommunalen Teilnehmerfeldes (Ø 3,82).
- . Deutlich überdurchschnittlich wurden von den LüneburgerInnen Fragen zur Infrastruktur des Radverkehrsnetzes bewertet (2,5), am negativsten zum Komfort beim Radfahren (4,2)
- Als Stärken wurden von befragten Lüneburger/innen u.a. das Vorhandensein eines öffentlichen Leihradsystems (2,1), die Erreichbarkeit der Innenstadt (2,1)sowie die Etablierung des Fahrrades als Verkehrsmittel für Alle (2,5) benotet.

Als Schwächen wurden in Lüneburg eingestuft: die Fahrradmitnahme im ÖV (4,6), die Gefahr des Fahrraddiebstahls (4,6) sowie die mangelnde Breite der Radwege (4,5)

Diese Ergebnisse erscheinen tendenziell plausibel und glaubhaft, jedoch in ihrer Schärfe nicht immer nachvollziehbar, z. B. hinsichtlich der „unterstellten" Oberflächenmängel der vielfach neugebauten Radwege in der Hansestadt. Kritische Einstellungen gegenüber den Medien (4,1) machten auch beim Thema der kommunalen Radverkehrspolitik keine Ausnahme.

Maß und Zahl im Radverkehr: Unfallgeschehen, Modal Split, Verkehrsmengen und Mittelaufwendung

Unfallzahlen der Polizei Lüneburg, die bereits im Rahmen des BYPAD-Verfahren erhoben wurden und – mit Unterbrechungen – vorläufig 2015 enden, zeigen deutlich eine tendenzielle Zunahme der absoluten Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung von durchschnittlich 140/Jahr (Zeitraum Jahre 1999-2003) über 160/Jahr (2008-2010) auf jetzt ca. 190/Jahr (2013-2015). Dagegen pendelt der Anteil der Unfälle mit Personenschäden der Radfahrer etwa zwischen 82 % und 87 %. Die Entwicklung könnte u. a. mit der vermuteten Zunahme des Radverkehrs korrelieren.

Die vorliegenden bekannten Unfallschwerpunkte des Radverkehrs wurden in den Lösungen und Empfehlungen berücksichtigt (z. B. Kreisverkehr Bögelstraße). Das Verkehrs- und Unfallverhalten im Bereich Dahlenburger Landstr./Pulverweg war 2012 Inhalt einer Untersuchung, mit der Empfehlung, die Busspur für den Radverkehr freizugeben[4].

„Von der Ausgangslage 2005 her betrachtet, konnten dank der deutlich gestiegenen Investitionen in den Radverkehr nicht nur zahlreiche der im Radver-

[4] E. Hildebrandt, J. Rudert (PGV): Hansestadt Lüneburg. Beurteilung möglicher Radverkehrsführungen an der Dahlenburger Landstraße. Hannover, 2012

kehrskonzept Lüneburg formulierten Maßnahmen umgesetzt, sondern auch die Zielsetzung, bis 2015 einen geschätzten Radverkehrsanteil von etwa 25 % am Gesamtverkehr zu erlangen, erreicht werden“[5]. Die Überprüfung dieser These durch eine repräsentative Haushaltsbefragung mit Wegeprotokoll wurde in Aussicht genommen (Modal-Split-Analyse); grundlegende Beiträge der Leuphana Universität liegen dazu seit 2007 vor.

Schlussfolgerungen für neue Handlungsfelder und Zielstellungen

Aufgabenstellung der Lüneburger Akteure der Radverkehrspolitik wäre es, Handlungsfelder und Zielstellungen der Radverkehrsstrategie 2015 weiterzuentwickeln. Ein Thesenpapier dazu müsste nach Auffassung der Autoren möglichst folgende fünf Felder enthalten, die mit (noch) mehr Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, mit Arbeitsteilung, Professionalisierung und Verstetigung der Radverkehrspolitik im Ergebnis mehr „Spaß statt Stress“ bewirken könnten:

1. **Kommunales Marketing** für das Radfahren in Alltag und Freizeit, ggf. zukünftig eingebunden in das Trendthema Nahmobilität, wo der Fußverkehr mit dabei ist.

2. **Personell-politische Verstärkung** durch Gremium und Beauftragte: Einsetzung eines Radverkehrsbeirates mit politischem Mandat und einer Fahrrad- und Nahmobilitätsbeauftragten (w/m) mit Koordinations- und Vernetzungsaufgaben (z. B. Kampagnen, Mobilitätsmanagement), neben der fortlaufenden planerischen Betreuung durch die Koordinationsstelle Verkehrsentwicklungsplanung.

3. **Evaluation** für Rückblicke auf Entwicklungen und neue Zielstellungen für überprüfbare „Wunsch- oder Warnwerte“ (Maß und Zahl im Radverkehr, Parameter wie genannt).

4. **Handlungsfeld Innenstadt und Stadtring:** Maßnahmenumsetzung und öffentlichkeitswirksame Begleitung („Team 1“)

5. **Handlungsfeld Vorrangnetz/Hauptrouten:** Maßnahmenumsetzung und öffentlichkeitswirksame Begleitung („Team 2“).

[5] Zitiert nach: Thöring, Michael (Hansestadt Lüneburg)- Bilanz zum Radwegekonzept. Lüneburg, 2015.

2. Fortschreibung des Vorrangnetzes

2.1 Zielnetz der Gesamtstadt (ohne Innenstadt)

Das Zielnetz der Gesamtstadt mit neun radial verlaufenden Hauptrouten wird übernommen, da nahezu alle wichtigen Stadtteile und angrenzende Kommunen angebunden werden. Kleinräumige Anpassungen ergeben sich aus Infrastrukturmängeln oder neuen Zielen. In geringerem Umfang ergänzt wird das Netz durch Alternativrouten, die z. T. durch die Leuphana-Universität auf deren Internetseiten[6] vorgestellt werden, sich anbietende verkehrsarme Alternativen darstellen oder bisherige Netzlücken schließen. Im Innenstadtbereich werden die Hauptrouten im Innenstadtnetz weitergeführt (vgl. Kap. 2.2).

Auch der **Stadtring** (ohne Routennummer) bildet ein Netzelement mit Verteilerfunktionen und als abschnittsweise Tangentialroute. Für die deutlich verbesserungsfähige Durchlässigkeit des Stadtrings in Längs- und Querrichtung für den Radverkehr enthält der Bericht Lösungen und Empfehlungen (vgl. Kap. 4). Beispiele sind besonders südlich im Bereich Lindenstraße, Soltauer Straße und Bögelstraße/ Am Weißen Turm und westlich im Bereich Vor dem Neuen Tore, Neuetorstraße, Am Springintgut, Am Graalwall zu nennen. Entlang der Innenstadt-Ostseite wurden bereits zahlreiche Verbesserungen umgesetzt.

Plan 1 Zielnetz Gesamtstadt zeigt eine Übersicht über das Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet. Dargestellt sind neben den Hauptrouten auch Netzergänzungen. **Plan 2 Zielnetz Innenstadt** zeigt in gleicher Weise, aber detaillierter den Netzverlauf im Innenstadtbereich.

Mit **Plan 3, Belastungsbereiche nach ERA** wird eine wichtige Grundlage für die Maßnahmenkonzeption geschaffen. Dargestellt sind die Belastungsbereiche nach ERA 2010. Zu Grunde liegen die von der Stadt Lüneburg gelieferten Verkehrsbelastungen. Anhand dieses Plans kann eine Ersteinschätzung der erforderlichen Radverkehrsführung bei einer Kfz-Geschwindigkeit von 50 km/h getroffen werden.

Alle Hauptrouten wurden in verschiedenen Befahrungen auf Mängel untersucht. Die Ergebnisse sind **Plan 4, Mängel und Probleme** zu entnehmen.

Zukünftige Führungsformen straßenbegleitender Radverkehrsanlagen sind Teil der Maßnahmenplanung in den Kap. 5 und 6. In nur wenigen Abschnitten von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen gilt schon jetzt oder zukünftig ein Benutzungsrecht statt der bisherigen Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen, z. B. Bleckeder Str., Soltauer Str., Oedemer Weg und Am Schwalbenberg. Zudem ist erkennbar, in welchen Netzabschnitten Fahrbahnlösungen wie Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder das Mitbenutzen von Busspuren zum Einsatz kommen sollen.

6 http://www.leuphana.de/universitaet/kontakt/anfahrt/mit-dem-fahrrad.html (08/2017)

Das **Anlagenverzeichnis** am Berichtsende listet sämtliche Pläne, Charts, Detailpläne und Querschnitte auf.

2.2 Zielnetz Innenstadt

2.2.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Das **Untersuchungsgebiet** der Innenstadt wird folgendermaßen abgegrenzt: Im Norden der Straßenzug Hindenburgstraße-Reichenbachstraße, im Osten der Verlauf des Schifferwalls, der Schießgrabenstraße und der Willy-Brandt-Straße, im Süden die Stresemannstraße und die Lindenstraße sowie im Westen dem Verlauf der Straßen Am Weißen Turm, Am Bargenturm, Beim Benedikt und Am Springintgut folgend.

Das vorgestellte Hauptroutennetz der Stadt Lüneburg läuft, wie in Plan 1 dargestellt, radial auf die Innenstadt zu und endet am Stadtring, besitzt aber keinen gemeinsamen Start- oder Zielpunkt. Das Zielnetz Innenstadt verbindet die einzelnen Routen miteinander und verbessert somit die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit des Zentrums.

Die Altstadt Lüneburgs ist durch eine Vielzahl an Einzelhandelseinrichtungen, Restaurants und Cafés, kulturellen Einrichtungen, Schulen sowie Wohnraum geprägt, die in Verbindung mit dem historischen Flair deren große Attraktivität ausmachen. Somit weist sie zahlreiche **Quellen und Ziele** für den Alltags- und Freizeitradverkehr auf. Deshalb müssen die Zu- und Durchfahrten für den Radverkehr verbessert werden. Alle Hauptrouten verlaufen in Richtung Zentrum.

Auch aufgrund der hohen Anzahl an Fußgängerinnen und Fußgängern sowie vielfach enger Straßenräume ist der überwiegende Innenstadtbereich als **Fußgängerzone** gestaltet. Weitgehend sind diese ganztags für den Radverkehr freigegeben. Bestimmte Bereiche mit besonders hoher Frequentierung des Fußverkehrs sind nur zwischen 18 Uhr und 10 Uhr geöffnet. Teilweise wird die Fußgängerzone vom **Linienbusverkehr** befahren (Am Sande, Am Berge, Rosenstraße u. a.) und ist für den Lieferverkehr und Taxis zwischen 18 Uhr und 11 Uhr geöffnet. Die anderen Straßenabschnitte des Innenstadtbereiches sind mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 20 und 30 km/h für den Kfz-Verkehr gestaltet. Das niedrige Geschwindigkeitsniveau erlaubt es, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, dennoch sind vereinzelt getrennte Radwege vorzufinden. Diese dienen u. a. vielfach dazu, eine Führung in Gegenrichtung einer Einbahnstraße zu gewährleisten.

Neben den nicht freigegebenen Fußgängerzonen stellt das häufig verbaute **Naturkopfsteinpflaster** eine Barriere für den Radverkehr dar. In einigen Bereichen (z. B. Am Sande) ist dieses mäßig gut befahrbar und wirkt sich vor allem auf den Komfort und die Sicherheit, insbesondere bei Nässe, aus. Andere

Abschnitte (z. B. Hinter der Bardowicker Mauer) sind dagegen nicht befahrbar und wurden nicht in das Netz integriert.

Die beengten Straßenräume führen dazu, dass teilweise nur im Einrichtungsverkehr gefahren werden kann. Einige dieser Einbahnstraßen wurden bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, andere potenzielle Verbindungen sind dagegen nur richtungstreu befahrbar.

2.2.2 Barrieren und Hemmnisse

Der Innenstadtbereich Lüneburgs weist im Wesentlichen drei Barrieren für den Radverkehr auf, die insbesondere die Durchquerung der Altstadt erschweren.

Fußgängerzonen, die tagsüber nicht befahren werden können bilden das erste Hindernis, z. B. Große und Kleine Bäckerstraße. Aufgrund der schmalen Straßenverhältnisse und des hohen Fußverkehrsaufkommens sind diese sinnvoll und müssen im Regelfall weiter in dieser Form bestehen bleiben. Zumindest nach 18 Uhr ermöglichen diese Bereiche die kürzesten Durchquerungen der Innenstadt für den Radverkehr.

Streckenabschnitte mit Kopfsteinpflaster bilden das zweite Problemfeld, z. B. Heiligengeiststraße, Salzbrücker Str. – Beim Benedikt und Salzstraße am Wasser. Begründet wird das Vorhandensein häufig mit dem Denkmalschutz. Neben dem Radverkehr sind es jedoch ebenso mobilitätseingeschränkte Personen sowie Anwohnerinnen und Anwohner, die durch ebenere Fahrbahnoberflächen profitieren könnten. Dieser Synergieeffekt sollte bei der Abwägung zwischen Denkmalschutz und Fahrkomfort mit einbezogen werden.

Das dritte Hindernis bilden **nicht für den Radgegenverkehr freigegebene Einbahnstraßenabschnitte**, z. B. Lüner Straße, Auf dem Meere. Im Zuge von wichtigen Radverbindungen werden diese illegal befahren bzw. Gehwege zu Lasten des Fußverkehrs als Ausweichflächen genutzt. Bereits ab 3 m Fahrbahnbreite besteht die Möglichkeit der Öffnung dieser Bereiche. Durch Neuaufteilung von Parkflächen des Kfz-Verkehrs können bei sehr engen Verhältnissen Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. In diesem Sinne hat die Hansestadt Lüneburg bereits die Mehrzahl aller Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr geöffnet.

Auch wenn grundsätzlich zwischen **Linienbusverkehr**, ggf. zukünftig elektrisch betrieben, und Radfahrern in der Innenstadt ein freundliches Miteinander vorherrschen sollte, können stärkere ÖPNV-Achsen mit hohen Frequenzen in den Hauptverkehrszeiten dazu führen, dass Radfahrer sich bedrängt fühlen. Die Frequenzen an den folgenden wichtigen Innenstadthaltestellen zeigen Spannweiten zwischen 5 und 35 Abfahrten je Richtung und Nach-

mittagsstunde auf (Ungefährwerte)[7]: Bürgeramt 5, Rathaus 6, Neue Sülze 12, Wallstraße/Theater 20 und Am Sande 35 Abfahrten. Das notwendige, aber kurze Warten hinter haltenden Linienbussen erscheint jedoch auch bei einem Bustakt von 3 Minuten in der Hauptverkehrszeit für Radfahrer noch hinnehmbar.

2.2.3 Verlauf des Zielnetzes (Hauptrouten Innenstadt)

Im vorliegenden Zielnetz Innenstadt (Plan 2) sollen die Bedingungen für den Radverkehr auf den Hauptrouten verbessert und weitere oder alternative Abschnitte als Verbindungen auf ihre Realisierbarkeit geprüften werden. Die nachfolgende Nummerierung weist auf die jeweils zugehörigen, am Stadtring endenden Hauptrouten hin, die im Innenstadtnetz ihre Fortsetzung finden. Die betrachteten einfallenden Hauptrouten mit Knotenpunkten und dazugehörigen Straßenabschnitte sind ebenfalls im Plan 2 dargestellt. Die nachfolgende Analyse bezieht sich auf Erhebungszeiträume im Frühjahr/Frühsommer 2016.

Route 2a: Rote Straße – Am Sande

Ausgehend vom Knotenpunkt Lindenstraße / Stresemannstr. erfolgt die Radverkehrsnutzung zunächst auf Radwegen und anschließend im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Auffällig sind zahlreich verkehrende Linienbusse zwischen Wallstraße und Innenstadt. Hinter der Ritterstraße beginnt die Fußgängerzone, welche von Bussen und Radverkehr befahren werden darf. Auf dem zentralen Stadtplatz Am Sande liegt ein mäßig befahrbares Kopfsteinpflaster. Dieser Platz weist regen Fuß-, Rad- und Busverkehr auf.

Route 4: Bardowicker Str. – Am Ochsenmarkt

Im Knotenpunktbereich Reichenbachstraße / Hindenburgstraße sind benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Richtung Süden erfolgt die Führung auf der Fahrbahn. Auf Höhe der Lüner Straße beginnt eine 20er-Zone, welche tagsüber für den Kfz-Verkehr nicht freigegeben ist. Gleichzeitig verschlechtert sich hier der Oberflächenzustand zu einem mäßig befahrbaren Naturkopfsteinpflaster.

Route 5: Altenbrückertorstraße – Am Sande

Die Altenbrückertorstraße nähert sich der Innenstadt aus Richtung Osten. Auf der Brücke über den Lösegraben sind benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Der Knoten mit der Schießgrabenstraße (Scharffkreuzung) wurde für den Radverkehr optimiert und bietet den Übergang auf einen Radfahrstreifen (im weiteren Verlauf Schutzstreifen) Richtung Altstadt. Bei der St. Johanniskirche

7 http://www.hvv.de/fahrplaene/abfahrtsmonitor/

beginnt die Fußgängerzone, welche hier für den Rad- und Busverkehr freigegeben ist.

Route 6/9/9A: Sülztorstraße – Neue Sülze – Am Ochsenmarkt

In der Sülztorstraße wird der Radverkehr Richtung Innenstadt auf einem benutzungspflichtigen Radweg geführt. Stadtauswärts liegt eine Schutzstreifenführung vor, die in Höhe der Post in einen benutzungspflichtigen Radweg übergeht. Ab Bei der St. Lambertikirche sind nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Abschnittsweise ist die Neue Sülze als Tempo-20-Zone ausgewiesen, welche außer vom Radverkehr nur von Linienbussen, Taxen und Lieferverkehr befahren werden darf. Der Radverkehr wird entgegen der Einbahnstraße auf einem Radweg geführt. Diese Route bietet eine Möglichkeit zur westlichen Altstadtumfahrung und wird als Uni-Route häufig befahren.

Route 7: Neuetorstraße – Am Springintgut – Am Graalwall - Egersdorffstraße

Diese Route führt entlang mehrerer Hauptverkehrsstraßen und erschließt die Innenstadt aus Westen. Der Radverkehr wird hauptsächlich auf benutzungspflichtigen Radwegen (teils Gehweg, Radfahrer frei) im Seitenbereich geführt. Auf der Egersdorffstraße befindet sich abschnittsweise ein Schutzstreifen in stadtauswärtiger Richtung. Als Innenstadtzufahrt über die Neuetorstraße /Beim Benedikt fehlt eine Querungsmöglichkeit im Knotenbereich Am Springintgut / Neuetorstraße.

Route 8: Lünertorstraße

Ausgehend vom Knotenpunkt Schifferwall / Schießgrabenstraße (Scholzekreuzung) wird der Radverkehr kurzzeitig auf Radwegen und anschließend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Über den westlichen Abschnitt der Lüner Straße besteht die Möglichkeit die Altstadt nördlich zu umfahren, wodurch eine direkte Verbindung von der Route 8 zur Route 4 besteht.

Ergänzende Innenstadtrouten

Komplettiert wird das Innenstadtnetz durch folgende Abschnitte als **ergänzende Innenstadtrouten**:

Die **Bastionstraße** und **Am Springintgut** verbinden die Innenstadt mit den nordwestlichen Stadtteilen sowie der Hauptroute Richtung Kreideberg / Ochtmissen. Auf diesen Straßen wird der Radverkehr komplett auf benutzungspflichtigen Radwegen geführt.

Eine weitere netzrelevante, aber nicht freigegebene Einbahnstraße befindet sich in **Auf dem Kauf.**

Eine östliche Umfahrung der Innenstadt kann über **die Ilmenaustraße – Altenbrückertorstraße –Kalandstraße – Haagestraße** bis zur Roten Straße erfolgen. Dadurch werden die südlichen mit den nördlichen Routen verbunden.

Die südliche Innenstadtroute verläuft über die **Haage- und Wallstraße** zum St. Lambertiplatz.

Über die **Salzbrückerstraße** erfolgt die Anbindung zu den nordwestlichen Stadtteilen. Hier ist schlecht befahrbares Kopfsteinpflaster vorhanden. Weiterhin stellen die für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraßen Barrieren dar.

Ein kurzfristiges und realistisches Ziel sollte die Herstellung von mindestens je einer Verbindung an „den vier Außenseiten“ der Innenstadt, also jeweils zwei in West-Ost- bzw. in Nord-Süd-Richtung sein.

2.2.4 Fahrradstraßen als neue Führungsform in der Innenstadt

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs in Anlieger- und Nebenstraße dar. Sie können bei günstiger Lage im Netz erfahrungsgemäß deutliche Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Die erhöhte Präsenz im Straßenraum und der Vorrang vor Kfz in Fahrradstraßen haben drei wesentliche Vorteile: Mehr Menschen werden dazu ermuntert, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen (Werbeeffekt), Fahrradstraßen ermöglichen es, schneller die Ziele in der Stadt zu erreichen und sie fördern die Verkehrssicherheit. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt demnach auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine nicht zu unterschätzende Signalwirkung für die Erhöhung des Radverkehrsanteils.

In Lüneburg gibt es bislang keine Fahrradstraßen. Besonders in der Innenstadt – aber keinesfalls nur dort – bieten sich verschiedene Straßenabschnitte für die Einrichtung von Fahrradstraßen an, da diese geeignete Umfeldnutzungen und eine geringe Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen. Es ist dabei im Einzelfall zu entscheiden, ob eine generelle Freigabe für den Kfz-Verkehr erfolgt, oder eine Freigabe auf Anlieger und Lieferverkehre beschränkt wird. Radfahrerinnen und Radfahrer sind in jedem Fall bevorrechtigt und dürfen z.B. nebeneinander fahren. Kfz müssen sich unterordnen und dürfen maximal 30 km/h fahren. Für Fahrradstraßen kann Vorfahrt angeordnet werden, um die Attraktivität zu erhöhen.

Abbildung 2 zeigt das vorgeschlagene Konzept einzelner Fahrradstraßen mit potenziell hoher Attraktivität im Innenstadtbereich. Die durchzuführenden Maßnahmen sind im Detail dem Kapitel 3 zu entnehmen. Folgende Straßen werden vorbehaltlich einer Prüfung im Detail grundsätzlich als geeignet angesehen: Auf dem Kauf, Lüner Straße, Kaufhausstraße (erhält voraussichtlich Anbindung an Adendorfer Route 3, vgl. Kap. 5.3) sowie Am Ochsenmarkt – Am Marien-

platz. Südlich der Altstadt, aber noch in der Innenstadt gelegen können mit voraussichtlich geringem bis mittlerem Aufwand. auch die Wallstraße und die Haagestraße als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

In einzelnen Städten mit zum Teil hohen Studierendenzahlen werden flächenhaft Fahrradstraßen in den Universitätsvierteln mit Standorten ausgewiesen (Bonn, Braunschweig, Essen, Kiel, Köln u. a.). Auch hier sind NRW-Städte z. T. Vorreiter[8]. Jüngste Erkenntnisse u. a. der UDV zeigen den großen Verkehrssicherheitsgewinn auf und geben Gestaltungshinweise[9], die auch in mittelgroßen Städten anwendbar sind. Hier ist eine deutliche Kennzeichnung mit möglichst einheitlichen Elementen in einer Stadt empfehlenswert, wie z. B. ein durchgezogener oder gestrichelter Breitstrich als Sicherheitsstreifen und Abtrennung zu parkenden Kfz. Lösungen sind jedoch in jedem Fall ortsbezogen zu entwickeln. Auch die Kombination einer Fahrradstraße mit Öffnung einer vorhandenen Einbahnstraße für den Radgegenverkehr hat sich bewährt.

Deshalb wird hier empfohlen, im Lüneburger Universitätsviertel die Scharnhorst-, Blücher- und Gneisenaustraße einer Machbarkeitsüberprüfung als Fahrradstraße zu unterziehen.

Nachfolgende Abbildung 2 zeigt das Zielnetz Innenstadt mit den Empfehlungen für Netzelemente und die Führungsform Fahrradstraße, enthalten in Plan 2.

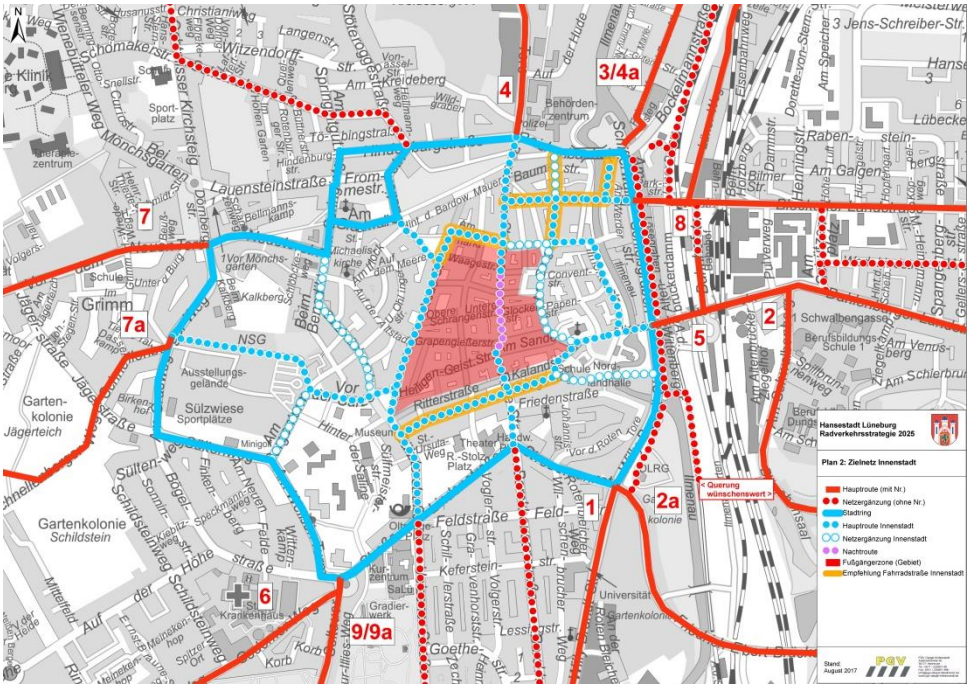


Abbildung 2: Zielnetz Innenstadt

8 Vgl. nahmobil, Heft 08, November 2016 (Hrsg. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS)

9 Unfallforschung der Versicherer (UDV), Link: www.udv.de

3. Maßnahmenkonzeption Innenstadt

3.1 Nordwestlicher Bereich

3.1.1 Bardowicker Straße

Bestand

- Verkehrlich untergeordnete Erschließungsstraße, nördliche Haupt-Stadteinfahrt; Ausdehnung ca. 300 m zw. Stadtring und Marktplatz
- Ca. 5.000 Kfz/Tag [VEP 2012]; Linienbusverkehr (10 Abfahrten/Std.)
- Fahrbahnbreite ca. 10 bis 12 m
- Funktion: Für Radfahrer Vorrang- bzw. Hauptroute, Verteilerfunktion

Handlungsbedarf

- Umsetzung und ggf. Überwachung praktikabler und durchsetzbarer Regelungen des ruhenden Kfz-Verkehrs ohne Nachteile für FV/RV
- Umgestaltung der Stadteinfahrt mit Platzcharakter als Fußgänger- und fahrradfreundliche Mischfläche

Empfehlungen wie genannt (Priorität 1)

sowie *Lösung der* besonderen *verkehrlich-städtebaulichen Herausforderung*, fußgänger- und fahrradfreundliche Umgestaltung der Stadteinfahrt Bardowicker Straße mit Platzcharakter.

3.1.2 Egersdorffstraße

Bestand

- Verbindet den Stadtring (Graalwall - Bastionstraße) mit dem Straßenzug Neue Sülze – Salzstraße („Altstadt- Nord-Süd-Durchstich“)
- Teilweise einseitiger Sstr., Rinnen nicht befahrbar, FB ca. 7,50 m
- Ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/Tag, Linienbusverkehr (12 Abfahrten/Std.)
- Funktion: Für Radfahrer Vorrang- bzw. Hauptroute, auch für Fußgänger Hauptgehbeziehung zum Zentrum, Rathaus und Marktplatz

Handlungsbedarf

- Förderung und Sicherung der Fahrbahnbenutzung durch konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung und Verbesserung der Sichtverhältnisse auch entlang des Parkstreifens (Innenkurve). Ggf. Umgestaltung, es müsste dann geprüft werden, ob Straßenumbaumaßnahmen in das Sanierungsgebiet „Wasserviertel“ mit einbezogen werden können.
- Hoher Querungsbedarf, Konfliktpotenzial mit Fußverkehr verringern.

Empfehlungen wie genannt (Priorität 1)

- Zwischen Am Graalwall und Neue Sülze beidseitige Schutzstreifenlösung ohne Mittelmarkierung erweitern. Rinnen angleichen! Tempo 30 unumgänglich!

sowie *Lösung der* besonderen *verkehrlich-städtebaulichen Herausforderung* Umgestaltung Am Marienplatz mit fünf Zufahrten als Mischfläche für FV/RV

3.1.3 Salzstraße / Neue Sülze

Bestand

- Die Neue Sülze ist eine verkehrswichtige innerörtliche Straße, für Kfz-Verkehr der einzige „Altstadt-Durchstich“ von Nord nach Süd, wenn auch zeitlich eingeschränkt
- Tempo 20, Linienbusverkehr (12 Abfahrten/Std. nachm.); Einbahnstraße Richtung Süden (ab Obere Schrangenstraße); hier Radverkehr Ri. Norden auf getrenntem GRW (Gehweg nur 1,50m)
- Länge ca. 500 m, Neue Sülze/ Waagestr. bis Salzstr-/ Heiligengeiststr., Fahrbahnbreite Salzstraße ca. 3,50 m
- Funktion: Für Radfahrer Vorrang- bzw. Hauptroute

Handlungsbedarf

- Konflikte mit illegal parkenden Autos und Fußverkehr vermindern

Empfehlungen (Priorität 1)

- Aufhebung der Parkbucht in Höhe Salzstraße 22

- Umbau der unterhaltungsintensiven und zum Parken verleitenden Kleinpflasterfläche zwischen Naturmuseum und oberer Schrangenstraße in einen klar wahrnehmbaren baulich getrennten Geh- und Radweg.

3.1.4 Salzbrückerstraße

Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Einbahnstraße Richtung Norden, für Radgegenverkehr nicht freigegeben
- Länge ca. 350 m
- Kein Parken
- Schlecht befahrbares Natursteinpflaster
- Funktion: Innenstadtroute

Handlungsbedarf

- Herstellung einer in beiden Richtungen komfortabel befahrbaren Verbindung zwischen Am Springitgut und südlicher Innenstadt / FGZ

Empfehlung (Priorität 1)

- Erneuerung der Fahrbahndecken (Pflaster und Asphalt) und Rinnen
- Einbahnstraßenfreigabe für Radgegenverkehr
- Ausweisung als Fahrradstraße
- Engstelle Beim Benedikt aufweiten

3.1.5 Auf der Altstadt / J.-S.-Bach-Platz / Görgesstraße

Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Zwischen Auf der Rübekuhle und Salzstraße Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben, zwischen Auf der Rübekuhle und Johann-Sebastian-Bach-Platz nicht freigegeben
- Länge ca. insgesamt ca. 400 m, Belag Großpflaster, schlecht befahrbar; Fahrbahnbreite ca. 5 m
- Parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn
- Funktion: Ergänzende Innenstadtroute

Handlungsbedarf

- Herstellung einer in beide Richtungen befahrbaren Verbindung zur Innenstadt (schließt an die FGZ Grapengießerstr. an; nachts geöffnet)
- Verbesserung der Fahrbahndecke vordringlich

Empfehlung (Priorität 2)

- Freigabe der Einbahnstraße für den Radgegenverkehr, wenn Ausweichstellen geschaffen werden können.
- Rücknahme von Flächen für den Ruhenden Verkehr soweit notwendig, um Ausweichmöglichkeiten herzustellen (bisher zwischen Johann-Sebastian Bach-Platz und Untere Ohlingerstraße auf 110 m Länge nur vor der Hausnummer 36)
- Bedarfsweise Herrichtung als Fahrradstraße, falls die etwa parallel verlaufende Salzbrückerstraße nicht dafür infrage kommt (vgl. Kap. 3.1.4)
- Erneuerung der Fahrbahndecke bzw. Fugenverguss

3.2 Nordöstlicher Bereich

3.2.1 Auf dem Kauf

Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Einbahnstraße Richtung Norden, für Radgegenverkehr nicht freigegeben
- Fahrbahnbreiten 4,50 m - 5,00 m
- Parken auf linker Seite erlaubt

Handlungsbedarf

- Funktion: Vorrang- bzw. Hauptroute, wichtige Alternative zur Führung über touristisch genutzten Am Stintmarkt (östliche Innenstadtumfahrung)
- Einbahnstraßenfreigabe für Radgegenverkehr

Empfehlung (Priorität 1)

- Beschilderung als Fahrradstraße und für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben (auf 60 m Länge sind bereits 3 Ausweichmöglichkeiten vorhanden)
- Bei Unverträglichkeiten mit Fußverkehr Prüfen von Alternativen, insbesondere Fahrbahn als gem. Geh- u. Radweg beschildern

Umsetzung

- Deckenerneuerung ist im Projektzeitraum erfolgt!

3.2.2 Lüner Straße

Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Einbahnstraße Richtung Osten, für Radgegenverkehr im April 2018 freigegeben
- Parken auf Südseite, Lieferverkehr zu berücksichtigen

Handlungsbedarf

- Funktion: Vorrang- bzw. Hauptroute, östl. Stadteinfahrt vom Bahnhof, Fahrradstraße vorgesehen (Zielkonzept), nördliche Innenstadtumfahrung – hohe Verbindungsfunktion und Bedeutung im Netz!

Empfehlung (Priorität 1)

- Beschilderung/ Markierungen für Fahrradstraße und Umkehr der Bevorrechtigungen an den Einmündungen Kaufhausstraße und Salzstraße am Wasser (jeweils Einzelvorfahrten VZ301)

Umsetzung

- Verbleibende Maßnahmen in hoher Priorität 1

3.2.3 Salzstraße am Wasser / Treidelweg

Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße (Salzstraße am Wasser); sehr geringes Verkehrsaufkommen, ab Unterführung Reichenbachstraße für Kfz-Verkehr gesperrt
- Nördlich der Unterführung der Reichenbachstraße keine Alltags- bzw. Nachttauglichkeit wegen fehlender Sicherung gegen Sturzgefahr in die Ilmenau (Kaimauer)
- Sehr schlecht bis nicht befahrbares Natursteinpflaster
- Derzeitige Funktion: Touristische Radroute(Ilmenau-Radweg), Radnebenroute Bardowick, Fuß- und Wanderweg

Handlungsbedarf (potenziell)

- Bedeutung für den Alltagsradverkehr (Behördenzentrum in der Nähe)
- Herstellung einer Alltagsradoute parallel zur Bardowicker Straße, die selbst jedoch deutlich besser und sicherer befahrbar ist. Für Verbesserungsmaßnahmen sollte geprüft werden, ob Fördermöglichkeiten aus dem EU-Tourismus Topf (da Bestandteil des Ilmenauradweges) bestehen.

Alternativen

- Errichtung der Lösegrabenbrücke ermöglicht Umfahrung über Konrad-Zuse- und Liese-Meißner-Straße (Route 4A) >> vgl. auch Routenpläne (Route 3/3A) und Detailplan (Adendorfer Route, Südbereich) sowie Kap. 4.1

3.3 Südwestlicher Bereich

3.3.1 St.-Lamberti-Platz

Bestand

- 3.850 Kfz/ Tag, verkehrswichtige innerörtliche Straße [gemäß VEP 2012]
- Linienbusverkehr: Gering in Richtung Vor der Sülze (Linie 5015); stärker im östlichen Bereich des Platzes (5 Linien, 12 Abfahrten); Haltestellen teils im Bereich der Radwege liegend
- Einseitiger nicht benutzungspflichtiger Radweg in der Straße St.-Lamberti-Platz, Führung im Einrichtungsverkehr gegen die Einbahnrichtung der Straße
- Einseitiger nicht benutzungspflichtig beschilderter Radweg in der Straße Bei der Lambertikirche

Handlungsbedarf

- Schaffung einer durchgängigen Führung rund um den Platz, möglichst auf der Fahrbahn
- Vermeidung der Seitenraumnutzung wegen Fußverkehrsaufkommen

Empfehlung (Priorität 1)

- Führung auf der Fahrbahn verträglich umsetzbar
- Beibehalten der Führung im Seitenraum entgegen der Einbahnstraße, aber Anlage einer Überführung auf die Fahrbahn an der Einmündung Salzbrückerstraße. (Realisierungsstand: beauftragt)
- Aufhebung der Radwege Bei der St.-Lamberti-Kirche, Konfliktminderung mit dem Fußverkehr durch Rückbau des Radweges
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen in den Straßen Bei der St.-Lamberti-Kirche

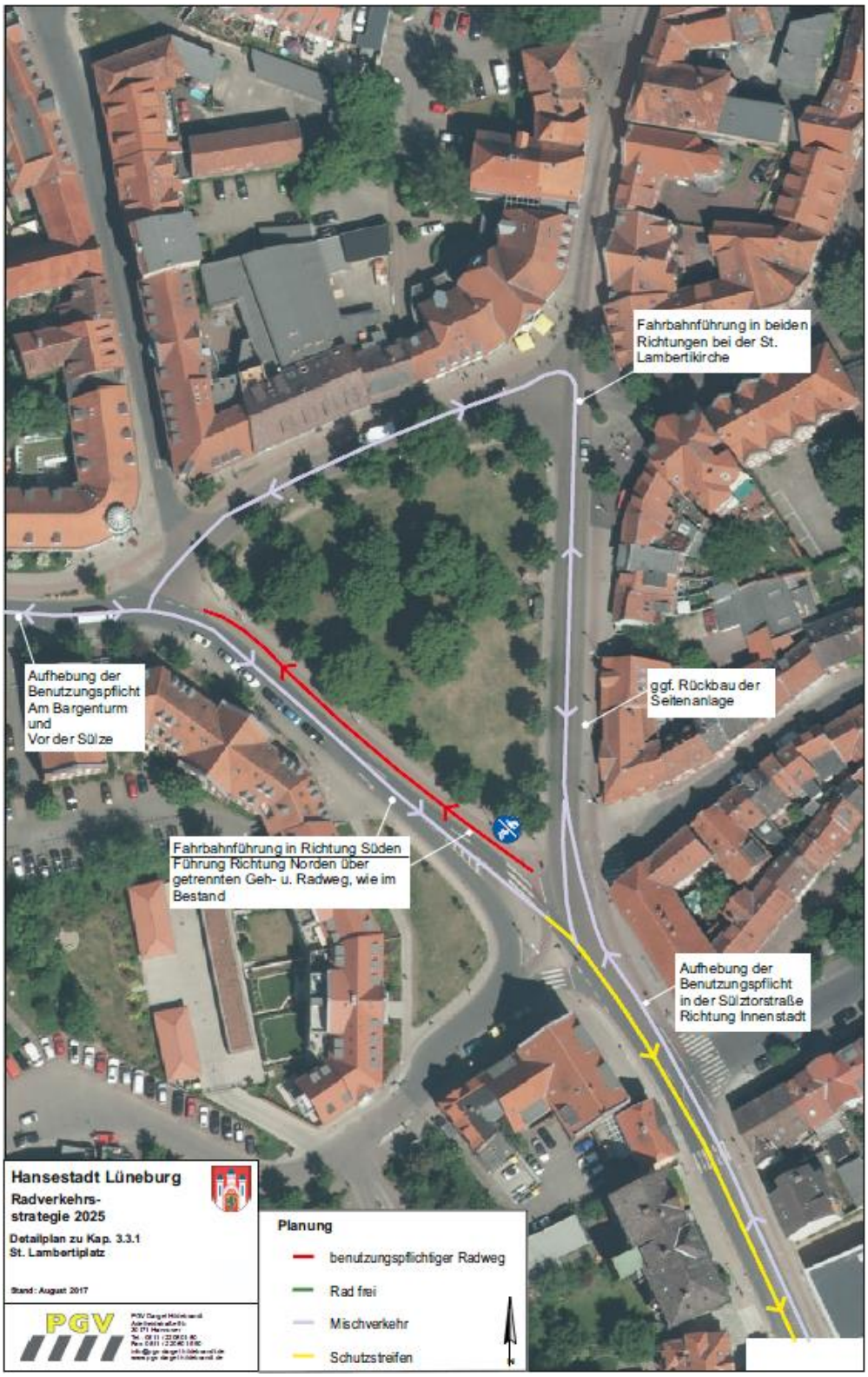


Abbildung 3: Lösungsskizze St .Lambertiplatz

3.3.2 Am Bargenturm / Vor der Sülze

Bestand

- 7.650 Kfz/ Tag (Am Bargenturm) bzw. 3.850 Kfz/ Tag (Vor der Sülze), verkehrswichtige innerörtliche Straße [gemäß VEP 2012]; geringer Linienbusverkehr (Linie 5015)
- Einseitiger als benutzungspflichtig beschilderter Radweg mit Benutzungsrecht in Gegenrichtung
- Radweg teils abgesetzt geführt mit Sichteinschränkungen durch Bäume

Handlungsbedarf

- Nutzung der vorhandenen Potenziale der Fahrbahnnutzung des Radverkehrs und Vermeidung von Gefahren und Unverträglichkeiten durch Benutzung der Seitenräume
- Herstellen einer richtungstreuen Zufahrt zur Innenstadt mit durchgängigem Anschluss an eine Fahrbahnführung am St. Lambertiplatz
- Optimierung der Führung am Knoten Am Bargenturm/ Sültenweg (vgl. Kap. 4.6)

Empfehlung (Priorität 1)

- Einrichtung einer Radfahrerfurt mit Radfahrersignal im südöstlichen Knotenarm (Sültenweg / Am Bargenturm) >> vgl. Kap. 4.6

Umsetzung

- Deckenerneuerung ist im Projektzeitraum erfolgt!
- Aufhebung der Benutzungspflicht in beiden Fahrtrichtungen im Straßenzug Am Bargenturm / Vor der Sülze ist bereits erfolgt (2016)

3.3.3 Heiligengeiststraße

Bestand

- Fußgängerzone (Radverkehr ganztags frei)
- Vereinzelt Einzelhandelsgeschäfte vorhanden
- Schlecht befahrbares Natursteinpflaster in Mittellage (ca. 3 m Breite)
- Wichtige Radverkehrsverbindung vom Bahnhof über Am Sande in Richtung westliche Stadtteile/ Reppenstedt (Anschluss an Radnebenroute über den Sülzweg)

Handlungsbedarf

- Erhöhung des Fahrkomforts durch teilweise Erneuerung der Fahrbahndecke

Empfehlung (Priorität 2)

- Prüfauftrag: Ersatz der mittigen Großpflasterlage durch Betonsteinpflaster (Gestaltung wie Randbereiche vor Gebäudefassaden)

3.3.4 Ritterstraße

Bestand

- Räumliche und zeitliche Inanspruchnahme durch Lieferverkehre und Bewohnerparken (Parkraumregelungen).
- Einbahnstraße für Kfz ohne Freigabe für Radgegenverkehr
- Nächstgelegene südliche Parallelachse zum Straßenzug Am Sande-Heiligengeiststraße (Kopfsteinpflaster), kann ergänzend zur Wallstraße verdrängten innerstädtischen Radverkehr aufnehmen.

Handlungsbedarf

- Deutlich erkennbarer Sanierungsbedarf der Fahrbahn
- Verträglichkeit des (notwendigen) Lieferverkehrs und Bewohnerparkens mit dem Fuß- und Radverkehr herstellen
- Öffnung der Einbahnstraße für Radgegenverkehr nach Einrichtung eines absoluten Halteverbotes zwischen zwischen Ludwigstraße und Im Timpen möglich (Entfall von 10 Stellplätzen). – Anmerkung ADFC
- Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs (wie Gummastraße und östliche Ritterstraße) auf die gesamte Ritterstraße. – Anmerkung ADFC

Empfehlung (Priorität 2)

- Voraussetzung für Nutzbarkeit als Parallelroute herstellen
- Fahrbahndecke erneuern, ggf. Borde erneuern; Radverkehr und Anlieger profitieren
- Ruhenden Verkehr außerhalb der Lieferzeiten, einseitig aufgesetzt, auf Verträglichkeit mit Fußverkehr (Gehwegbreiten) und Radverkehr, insbesondere Mindestfahrgasse ≥ 3,5 m prüfen und ggf. reduzieren, um Verträglichkeit herstellen

3.3.5 Wallstraße

Bestand

- Sammelstraße im Innenstadtbereich mit 2.300 bis 4.100 Kfz/Tag [VEP 2012]; Tempo 30
- Linienbusverkehr: 20 Busabfahrten/Stunde und Richtung nachmittags (Hst. Wallstr./Theater); Reduzierung wünschenswert
- Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Parken am Fahrbahnrand bzw. in Parkbuchten; Querrisse im Fahrbahnbelag; Sperrmarkierungen am Fahrbahnrand

Handlungsbedarf

- Attraktivierung für den Radverkehr, alternative Achse zu Am Sande / Heiligengeiststraße (Kopfsteinpflaster), Umfahrung Geschäftsbereich

Empfehlung (Priorität 1)

- Ausweisung Wallstraße als Fahrradstraße
- Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn
- Optische Verengung der Fahrbahn von 6,50m auf 5,50 m mit Fahrbahnrandmarkierungen bei der nächsten Fahrbahndeckensanierung

Abbildung 4: Prinzipskizze Fahrradstraße Wallstraße

3.3.6 Rote Straße

Bestand

- Sammelstraße im Innenstadtbereich mit bis zu 8.200 Kfz/ [VEP 2012]
- Beidseitig benutzungspflichtig beschilderte getrennte Radwege zwischen Handwerkerplatz und Friedensstraße, bis FGZ Am Sande (Radfahrer ganztägig frei) im Mischverkehr auf der Straße
- Fahrbahnverengung auf ca. 3,5 m als „Schleuse“ in Höhe Kalandstr.

Handlungsbedarf

- Akzeptables Angebot auf der Fahrbahn schaffen, sodass die nicht benutzungspflichtigen Radwege entbehrlich werden
- Direkte Führung über den Handwerkerplatz in Richtung Barckhausenstraße

Empfehlung (Priorität 1)

- Als Innenstadtzufahrt für den Radverkehr attraktiver gestalten
- Aufhebung der Benutzungspflicht in beiden Fahrtrichtungen und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
  - Zw. Lindenstraße und Friedensstraße Führung im Mischverkehr
  - Zw. Friedensstraße und Kalandstraße als Fahrradstraße
- In einem ersten Schritt Einrichtung eines zusätzlichen Zebrastreifens auf der Südseite des Knotens, sowie Änderung der Vorfahrtsregelung in rechts vor links. – Anmerkung ADFC
- Umgestaltung Knoten Rote Str. / Wallstr. / Haagestr. als Minikreisverkehr, Außendurchmesser 18 m; gleichberechtigte Zufahrten

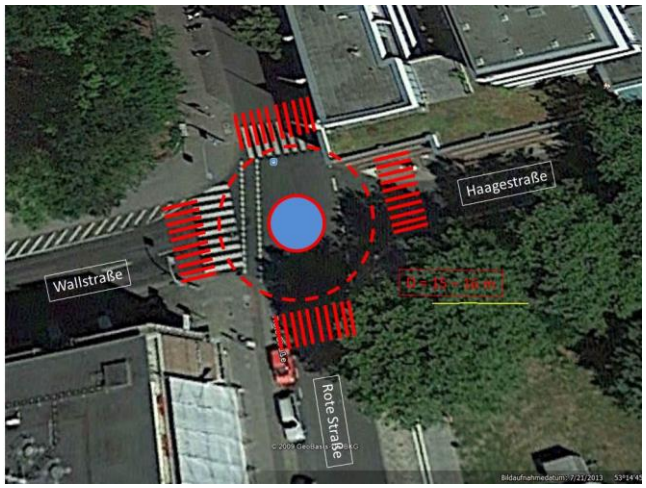


Abbildung 5: Prinzipskizze Minikreisverkehr Rote Str. / Wallstraße / Haagestraße

3.4 Südöstlicher Bereich

3.4.1 Am Sande

…

Bestand

- Denkmalgeschützte zentrale Platzanlage der Hansestadt und „Multifunktionsplatz“: Intensive Raumaneignung durch Fuß- und Radverkehr, geringe Geschwindigkeiten der Kfz und Übersichtlichkeit ermöglichen Shared space-Charakter.
- Zentrale Haltestelle Linienbusverkehr: 70 Busabfahrten/Std. nachm.
- „Die zentralen Plätze Am Sande und Rathausmarkt als Ausgangspunkt für innerstädtische… Aktivitäten gehören mit dem größten Angebot an Fahrradabstellanlagen“ neben Bahnhof und Universität zu den wichtigsten Zielen im Radverkehrsnetz (Radverkehrskonzept 2015).
- Alle Radialrouten des städtischen Netzes sind hier verknüpft.

Handlungsbedarf / Empfehlung

- Reduzierung Busverkehr/ illegaler Durchgangsverkehr wünschenswert
- Häufigere/ bessere Fugenverfüllung zur Verbesserung des Fahrkomforts

3.4.2 Kalandstraße

Bestand

- Erschließungsstraße zwischen Bei der St. Johanniskirche und Rote Straße mit hoher Bedeutung im Fußverkehr wie Schüler, Touristen, die mangels ausreichender Gehwegbreiten die Fahrbahn benutzen
- Sehr geringes Verkehrsaufkommen
- In Höhe Schule für Kfz-Verkehr gesperrt, Weiterführung als FGZ
- Einbahnstraße, für Radgegenverkehr geöffnet; Kfz-Ausfahrt Haagestr.
- Gut befahrbares Naturkopfsteinpflaster im östlichen Bereich

Handlungsbedarf

- Funktion: mögliche ergänzende Innenstadtroute ergänzend zur Führung durch die parallel verlaufende Haagestraße
- Ruhender Verkehr ungeordnet, behindert Fußgänger und Radfahrer

Empfehlung (Priorität 2)

- Voraussetzung für Nutzbarkeit als Parallelroute herstellen
- Ordnung des ruhenden und liefernden Verkehrs

3.4.3 Haagestraße

Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße zwischen Kalandstraße/ Schulstandort und Rote Straße mit Bedeutung im Fußverkehr von Schülern und Touristen
- Zweirichtungsverkehr für Fahrzeuge, sehr geringes Verkehrsaufkommen
- Funktion als Kfz-Ausfahrt für Kalandstraße
- Gut befahrbare Asphaltdecke

Handlungsbedarf

- Funktion: ergänzende Innenstadtroute in Verlängerung der Wallstraße, vorgesehen als Fahrradstraße

Empfehlung (Priorität 1)

- Ausweisung als Fahrradstraße (vgl. 2.2.4)

4. Maßnahmenkonzeption Stadtring

4.1 Reichenbachstraße

Bild 1: Reichenbachstraße, Höhe Im Wendischen Dorfe

Bild 2: Reichenbachstraße, Höhe Zufahrt Behördenzentrum

Verkehrliche Rahmenbedingungen/Bestand

- Drei- bis vierspurige Hauptverkehrsstraße, z. T. Mittelstreifen, DTV 25.700 Kfz (Stadtring)
- Beidseitige Radwegebenutzungspflicht (VZ 241)

Ziele im Umfeld

- Nördliche Innenstadt, Behördenzentrum, Ilmenau, Lösegraben

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Unterführung des Ilmenauradwegs auf sehr unebenem Kopfsteinpflaster im Zuge der Salzstraße nicht fahrradtauglich
- Wegweisungsbedarf im Bereich der kreuzungsfreien, selbständigen Radverkehrsführungen Ri. Bahnhof, Behörden, Innenstadt, Universität

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR-1	Reichenbachstraße/ Hauptroute 3 Adendorf: Wegweisende Beschilderung der z. T. kreuzungsfreien Führungen Richtung Bahnhof, Behörden, Innenstadt und Universität (vgl. Kap. 5.3)	

Keine Anlagen

4.2 Hindenburgstraße

Verkehrliche Rahmenbedingungen/Bestand

- Beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Z.241)
- Südseite: Zu schmale Radverkehrsanlage, zudem ungünstige Führung hinter Bäumen und Kfz-Stellplätzen, teils unzureichende Belagsqualität.
- Nordseite: Breite der Radverkehrsanlage weitestgehend in Ordnung, Führung hinter Bäumen
- Hohe Kfz-Verkehrsbelastung: > 22.000 Kfz/Tag (Stadtring)
- Breite Kfz-Fahrbahn (ca. 8,00 m)

Ziele im Umfeld

- Altstadt, Nördliche Innenstadt, Bastion, Kreidebergsee

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf der Südseite mit Anschluss an die benutzungspflichtigen Führungen in Höhe des Bürgeramtes
- Die Anlage auf der Nordseite kann auf Grund des guten Zustandes und der ausreichenden Breiten beibehalten werden und sollte auf Grund der hohen Kfz-Belastungen auch benutzungspflichtig bleiben.
- Zusätzlich Aufhebung des Radweges auf der Südseite und Umgestaltung zu verbreiterten Parkbuchten. Mit dieser Maßnahme wird ein Sicherheitsraum zum neuen Radfahrstreifen hergestellt und ein Überparken der bisher schmalen Parkbuchten vermieden.

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR-2	Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens an der Südseite zu Lasten der Fahrbahn auf 400m Länge (vgl. Querschnitt HI1).	

Anlagen

- Querschnitt: Hindenburgstraße HI1

4.3 Am Graalwall / Am Springintgut

4.3.1 Am Graalwall

Bild 3: Am Graalwall, Ri. Einmündung und LSA Am Springintgut

Bild 4: Am Graalwall, Ri. Bastionstraße

Bestand

- Einseitiger als benutzungspflichtig beschilderter getrennter GRW mit Zweirichtungsführung: 2,0 m Radweg, 0,6 m Sts., 2,4 m Gehweg
- 13.950 Kfz/Tag (Stadtring); Linienbusverkehr
- 3 Kfz-Fahrstreifen (1 Richtung Innenstadt/Stadtring,1 Innenstadt/direkt)
- In Richtung Innenstadt erzwungene Querung vom linksseitigen Radweg über LSA (Höhe Bastionstraße) zur FB der Egersdorffstraße
- In Richtung Westen LSA mit Zweirichtungsverkehr.

Handlungsbedarf

- Angebot richtungstreue Lösung, damit Radfahrer in Ri. Innenstadt nicht mehrfach queren müssen und der Zweirichtungsverkehr minimiert wird.
- Trennung der Fahrströme an der LSA Am Springintgut.

Empfehlung

SR-3	Vgl. Kap. 4.3.2 Am Springintgut	
SR-4	Am Graalwall: • Aufhebung der Benutzungspflicht in Richtung Innenstadt, Freigabe des Radweges als Angebot (VZ 1022-10). • Legalisierung der Fahrbahnnutzung erscheint möglich, da Hauptverkehrsaufkommen auf mittlerem Fahrstreifen (im Zuge des Stadtringes) liegt; ggf. Kfz-Geschw. 30 km/h. • Einrichtg. richtungsbezogenen Furt LSA Am Springintgut.	
SR-5	• An der Ecke Graalwall/ Bastionstraße Anlage einer Aufstellfläche mit Radfahrersignal für Linksabbieger	

Anlagen: Detailplan: Am Graalwall / Am Springintgut

4.3.2 Am Springintgut (südl. Am Graalwall)

Bild 5: Am Springintgut, Höhe Am Graalwall, Ri. Neuetorstr.

Bild 6: Am Springintgut, Ri. Nord, LSA Am Graalwall

Bestand

- Beidseitige als benutzungspflichtig beschilderte getrennte Radwege
  - Westseite: 1,0 m RW, 0,7 m Sts; Verschwenkung, Zustand negativ
  - Ostseite: 1,45 m Radweg, Zustand in Ordnung
- 16.000 Kfz/Tag (Stadtring), Linienbusverkehr

Handlungsbedarf

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf der Westseite
- Verbesserte Anbindung des nördlichen Radweges aus Am Graalwall
- Herstellen einer durchgängigen Radverkehrsführung in der Relation Neuetorstraße – Am Springintgut

Empfehlung

SR-3	Am Springintgut: • Verbesserung der Sicherheit u. Durchlässigkeit mit einer FG-/RF-Schutzanlage zur Querung der Neuetorstraße in Richtung Am Benedikt • Bau des neuen Radweges auf der Westseite gemäß Variante 2 der Planung der Stadt Lüneburg. Beschilderung mit Zeichen 240 nur in Richtung Süden.	Realisierung des Radweges in 2018
SR-4	Vgl. Kap. 4.3.1 Am Graalwall	
SR-5	Vgl. Kap. 4.3.1 Am Graalwall	

Anlagen: Detailplan: Am Graalwall / Am Springintgut

4.4 Vor dem Neuen Tore / Neuetorstraße

Bild 7: Neuetorstr., Höhe Abzweig Stadtwall, Ri. Ost

Bild 8: Neuetorstr. (Seitenraum Südseite), Höhe Schanzenweg, Ri. West

Bestand:

- Einseitige als benutzungspflichtig beschilderter Radweg im Zweirichtungsverkehr
  - Breite 2,60 m, schlechter Zustand
  - Weiterführung als Gehweg, Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr (Vor dem neuen Tore)
- 16.000 Kfz/Tag (Stadtring)
- Linienbusverkehr

Handlungsbedarf:

- Herstellen einer durchgängigen und anforderungsgerechten Radverkehrsführung in der Relation Neuetorstraße – Am Springintgut
- Verbesserte Anbindung Ri. Süden (Neuetorstraße / Beim Benedikt)

Empfehlung:

SR-6	**Vor dem Neuen Tore: Lückenschluss zw. Dörnbergstr. und Schanzenweg sowie FG-/RF-Schutzanlage, ergänzend zu städtischen Radwegerneuerungs-Maßnahmen:**
	• Bau des neuen Radweges auf der Nordseite gemäß Variante 2 der Planung der Stadt Lüneburg
	  ○ Beschilderung mit Zeichen 240 nur in Richtung Westen
	  ○ Freigabe des Radweges in Ri. Osten mit Zeichen 1022-10 als Angebot bis zum Knoten Am Springintgut
	  ○ Erlaubnis der Fahrbahnnutzung an der Südseite als Anbindung an den Radweg in Am Springintgut (Ostseite)
	• Verbesserte Anbindung der Straße Beim Benedikt
	  ○ Anlage einer Fußgänger / Radfahrer –LSA mit Anforderungstaster (Dunkelampel) zur Querung der Neuetorstraße und Erweiterung der Gehwegfläche als Auffangradweg bzw. Aufstellfläche (südwestliche Ecke des Knotens)
	  ○ Querungsmöglichkeit für Nutzer aus Richtung Westen, die den freigegebenen Radweg auf der Nordseite nutzen	

SR-6	• **Knotenbereich Vor dem Neuen Tore / Schnellenberger Weg:**
	  ○ Anlage von beidseitigen Schutzstreifen Spur-in-Spur (Mindestmaß) im Aufweitungsbereich am Fahrbahnrand
	  ○ Aufhebung der Radverkehrsführung im schmalen Seitenraum der Nordseite (Gehweg)
	  ○ Fußgänger und Radfahrer-LSA in Höhe Schanzenweg mit Anschluss an Neubau Zweirichtungs-Radweg sowie Allee in Richtung Graalwall
	  ○ Getrennter Radweg ohne Benutzungspflicht als Neubau an der Südseite, Gehweg neu gestalten bis LSA
	  ○ Knotenzufahrt Vor dem Neuen Tore von Reppenstedt: Ergänzende Anlage eines einseitigen Schutzstreifens ab Im Grimm als direkter Anschluss an eine richtungstreue Führung in Richtung Innenstadt	

Anlagen

- Detailplan: Vor dem Neuen Tore
- Querschnitt: Neuetorstraße NT1

4.5 Schnellenberger Weg / Am Grasweg

Bild 9: Schnellenberger Weg (Westseite), Ri. Süd

Bild 10: Schnellenberger Weg (Westseite), Ri. Nord, Höhe Pieperweg

Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Zweispurige Hauptverkehrsstraße, DTV 14.000 – 15.000 (Stadtring), teils Trennung durch Grünstreifen in Mittellage
- Beidseitige Radwegebenutzungspflicht (VZ 241)
- Zu schmale Radverkehrsanlagen beidseitig, teils mit unzureichender Belagsqualität und hinter Kfz-Parkstreifen geführt.

Ziele im Umfeld

- Sportanlagen (VfL Lüneburg), Grünanlage Kalkberg

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf beiden Seiten möglichst im Sichtfeld des fließenden Kfz-Verkehrs

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR 7	Schnellenberger Weg: Anlage beidseitiger Radfahrstreifen, bauliche Anpassungen (350m) Variante V1 unter Verzicht auf westseitigen Parkstreifen Variante V2 unter Verzicht auf Grünstreifen in FB-Mitte Variante V3 unter Verzicht Grünstreifen in FB-Mitte mit Hochbordradweg auf der Ostseite	
SR 8	Am Grasweg: Anlage beidseitiger Radfahrstreifen, bauliche Anpassungen, Tausch von Radverkehrsführung und Parkstreifen (350m)	

Anlagen

- Querschnitt: Schnellenberger Weg SW1 – V1
- Querschnitt: Schnellenberger Weg SW1 – V2
- Querschnitt: Schnellenberger Weg SW1 – V3

4.6 Sültenweg / Am Bargenturm

Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Zweispurige Hauptverkehrsstraße, DTV 16.500 Kfz (Stadtring), durchgehender, nordseitiger Längs- und Senkrechtparkstreifen
- Radwegebenutzungspflicht, einseitiger Zweirichtungsverkehr (VZ 241) an der Südseite

Ziele im Umfeld

- Südliche Innenstadt, Ausstellungsgelände/Festplatz, Deutsches Salzmuseum

Durchgeführte Maßnahmen

- keine

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Innenstadtstraße Am Bargenturm mit DTV 4.000 bis 8.000 Kfz und konflikthaften einseitigen, benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg (Straßenzug Am Bargenturm / Vor der Sülze vgl. Kap. 3.3.2)
- Lösung mit einer direkten LSA-Furt vom Zweirichtungsradweg zum Erreichen der richtungstreuen Fahrbahnführung Am Bargenturm
- Anlage eines ARAS im Knotenbereich und Markieren von beidseitigen Schutzstreifen, Aufheben und Einziehung des Radwegs Am Bargenturm

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR 10	Sültenweg: Aufhebung der Radverkehrsführung an der Nordseite durch Entfernen des Vz240	
SR 11	Einmündung Sültenweg/ Am Bargenturm: Einrichten einer LSA-Furt zum Erreichen der Fahrbahnführung Am Bargenturm (Streckenbereich Am Bargenturm vgl. Kap. 3.3.2)	

Anlagen

- Detailplan: Knoten Sültenweg / Am Bargenturm

4.7 Bögelstr. / Soltauer Straße (Kreisverkehr)

Bild 11: Kreisverkehr Bögelstraße/ Soltauer Straße von Osten

Bild 12: Kreisverkehr Bögelstraße/ Soltauer Straße von Westen

Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Kreisverkehr mit Bypass, DTV gesamt ca. 25.000 Kfz, davon Soltauer Straße Ost DTV 20.500 Kfz (Stadtring), Soltauer Straße Süd ca. 10.000 Kfz, Bögelstraße ca. 17.000 Kfz (Stadtring)
- Radwegebenutzungspflicht, einseitiger Zweirichtungsverkehr (VZ 241) an der Südseite der Bögelstraße (rechtes Foto)

Ziele im Umfeld

- Südliche Innenstadt, Krankenhaus, SaLü, Kurzentrum

Durchgeführte Maßnahmen

- Zusätzliche Schutzblinker und Markierung eines doppelten Zebrastreifens am Bypass

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Hohem Kfz-Verkehrsaufkommen stehen Erschwernisse und Gefährdungen für Radverkehr gegenüber, Unfallschwerpunkt (linkes Foto)
- Beabsichtigte Fahrtrichtung der Radfahrer für Kraftfahrer z. T. erst spät erkennbar
- Direkte, richtungstreue Fahrbeziehung Soltauer Str. Ost Richtung Am Weißen Turm nicht möglich
- Konfliktstelle abknickende Vorfahrt Bögelstraße/ Am Weißen Turm mit unübersichtlicher Verkehrsführung
- Konfliktstelle südliche Kreiselausfahrt wegen aus beiden Richtungen mit z. T. unverminderten Geschwindigkeiten querenden Radfahrern

- Einbeziehung des Oedemer Weges in die Planung, wegen der beiden stark frequentierten und damit unfallträchtigen Zufahrten zum Parkplatz des Krankenhauses und der Dialyse sowie der ungesicherten Führung auf einem Schutzstreifen

- Einbeziehung der Soltauer Straße (Ost) in ein Planungskonzept, um Gefahren durch vielfach vom Kreisverkehr kommende Falschfahrer an deren Nordseite, mit zahlreichen Tankstellen- und Gewerbeausfahrten, abzubauen (ggf. Radfahrstreifen an Nordseite).

Umgesetzte Lösungen und vorliegende Planungsideen

- Stadt: Sämtliche bisher ergriffenen Maßnahmen trugen zwar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer bei, ändern jedoch nichts an der baulichen Problematik, dass Radfahrer aufgrund des Ende des Radweges, für Autofahrer unvermutet den Bypass queren und mit Ziel Bögelstraße sogar zweimal zum Wechseln der Straßenseite gezwungen werden.
- Stadt: Eine für Radfahrer befriedigende, verkehrssichere Lösung, auch im Hinblick auf die weiter zu erwartende deutliche Zunahme des Radverkehrs, ist wie auch schon von der Unfallkommission am 25.09.2013 empfohlen, nur durch Bau eines großen (ovalen) Kreisverkehrsplatzes möglich, durch den auch die Problematiken durch die Nähe von Kreisel und Oedemer Weg beseitigt werden können.
- PGV: Überlegungen zur Beseitigung der Gefahrenstellen durch Aufhebung des Bypasses und rundum richtungstreue Führung mit streng kreisparalleler Einrichtungsführung tragen erfahrungsgemäß zur Akzeptanz durch Radfahrer und deren Wahrnehmbarkeit durch Kraftfahrer bei*.
- PGV: Alternativ wurde deshalb die Aufhebung des Bypasses zur Beseitigung der Hauptgefahrenstelle in die Planungsüberlegungen einbezogen und mittels Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Kreisverkehrs in der Spitzenstunde bewertet, die sich jedoch nicht mehr als ausreichend erwies. Ebenso konnte keine befriedigende Lösung für eine sichere Einfädelung der Radfahrer mit Ziel Bögelstraße in den Kreisverkehr und auch nicht für eine sichere und funktionierende Querung der Straße Am Weißen Turm (abknickende Vorfahrt) gefunden werden.

Anlagen

Lösungsskizze Bögelstraße / Soltauer Straße

4.8 Sülztorstr. / Uelzener Str. / Soltauer Str. (Sternkreuzung)

Bild 13: Knotenzufahrt Sülztorstr., Ri. Süd

Bild 14: Knotenzufahrt Uelzener Str., Ri. Nord

Bild 15: Knotenzufahrt Soltauer Str., Ri. West

Bild 16: Knotenzufahrt Lindenstr., Ri. Ost

Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Großer Knotenpunkt im Zuge des Stadtringes mit zwei freien Rechtsabbiegefahrbahnen
- Verkehrsbelastung: Uelzener Straße ca. 8.500 Kfz/Tag, Lindenstraße ca. 22.000 Kfz/Tag, Soltauer Straße 20.500 Kfz/Tag, Sülztorstraße ca. 7.500 Kfz/Tag (Gesamtbelastung 29.250 Kfz/Tag)

Radwegebenutzungspflicht im gesamten Knoten, Führung der Radwege teils verschwenkt über die Dreiecksinseln

Ziele im Umfeld

- Hauptpost, Salztherme Lüneburg, Wilh.-Raabe-Schule, Stadttheater, südl. Innenstadt

Durchgeführte Maßnahmen

- Abmarkierung eines Schutzstreifens vom Lambertiplatz bis zur Neukauf-Ausfahrt

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen von anforderungsgerechten und sicheren Radverkehrsführungen im gesamten Knotenbereich durch Führungen im Fahrbahnbereich
- Konfliktvermeidung mit Fußverkehr wg. zu geringer Aufstellflächen in den Eckbereichen
- Alle Zufahrten:
  - Schaffung durchgängiger Führungen für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen
  - Verbesserung der Geradeausfahrbeziehung im Knoten Richtung Uelzener Straße und Sülztorstraße
  - Vermeidung der Konflikte mit dem querenden Radverkehr
  - Vermeidung von mehrfachen Wartezeiten durch Querung der Dreiecksinseln

Geplante Maßnahmen/ Empfehlungen

1. Sülztorstrasse,
Fahrtrichtung Süden (Richtung Knoten)

- **Getrennte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** für geradeaus- und rechtsabbiegenden Radverkehr
- **Bordversatz um 1,50 m** an der Westseite für Rechtsabbiegestreifen auf Fahrbahnniveau; Flächenausgleich für Fußverkehr falls möglich (Grunderwerb)
- **Führung im Kurvenbereich auf Fahrbahnniveau** getrennt vom Fußverkehr zur Vermeidung von Konflikten; in Soltauer Str. Anschluss an Bestand
- **Wartepflicht für Kfz und Rad** bei belegter Bushaltefläche (Grenzmarkierung), Unterbrechung Fahrradstreifen obligatorisch
- **Linksabbieger *in* Lindenstraße** über Fahrbahn oder indirekt über Dreiecksinsel; Linksabbieger *aus* Lindenstraße indirekt über Aufstellfläche
- **Aufhebung des Bordradwegs**, keine Benutzungspflicht in der Nord-Süd-Achse

Varianten

- Rechtsabbiege-Radverkehr über Radweg im Seitenraum (wie Bestand)
- Geradeaus-Radverkehr über Seitenraum und Dreiecksinsel (wie Bestand)

2. Sülztorstraße,
Fahrtrichtung Norden (Richtung Innenstadt)

- **Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** über einen Schutzstreifen bzw. über Bushaltefläche
- **Aufhebung des Bordradwegs**, keine Benutzungspflicht
- **Verlegung der Bushaltestelle**, Wartepflicht für Kfz und Rad bei belegter Bushaltefläche (Grenzmarkierung), Unterbrechung Schutzstreifen
- **Aufhebung Fahrbahnteiler** als Flächenkompensation; NT: Verlängerung Fußgängerfurt

Varianten

- **Beibehaltung Fahrbahnteiler** erfordert Verzicht auf getrennte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Gegenrichtung; NT: Verzicht auf direkte, konfliktfreie Führung
- Einbeziehung des **Umbaus der Dreiecksinsel** mit Aufhebung des freien Rechtsabbiegers erlaubt direkte Radverkehrsführung Lindenstraße > Soltauer Str.

3. Uelzener Straße
Fahrtrichtung Süden (Richtung Universität)

- **Duale Führung,** erstens in der Fahrbahn, bis Kefersteinstraße, welche in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden sollte, auf einem Schutzstreifen zur Erleichterung des Linksabbiegens und zweitens im Seitenraum auf saniertem Radweg (städt. Planung, keine Benutzungspflicht)
- **Unterbrechung Schutzstreifen** in Höhe Busbucht Haltestelle Uelzener Str.
- **Flächenbedarf** erfordert Verzicht auf Fahrbahnteiler und Bordversatz an Dreiecksinsel (0,75 m)

Varianten

- In Richtung Süden/Universität **Radverkehrsführung über Dreiecksinsel (wie Bestand);** NT: Verzicht auf direkte, konfliktfreie Führung mit mehrfachen Wartezeiten
- **Verzicht auf Schutzstreifen an Westseite**; NT: erschwertes Linksabbiegen bzw. Überqueren der Uelzener Straße

4. Uelzener Straße
Fahrtrichtung Norden (Richtung Knoten)

- **Getrennte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** für geradeaus- und rechtsabbiegenden Radverkehr
- **Anlage von aufgeweiteten Radaufstellflächen** vor den Kfz (2. Haltelinie)
- **Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs über den Kfz-Fahrstreifen** und weiter auf Fahrbahnniveau (hier Anschluss an Bestand)
- **Fortsetzung des bewährten Schutzstreifens** in der Uelzener Str.
- **Aufhebung des Bordradwegs**, keine Benutzungspflicht
- **Bordumbau bzw. Bordbegradigung an der Ostseite** nördlich Kefersteinstraße zur Vermeidung des regelwidrigen Kfz-Parkens

Varianten

- **Zusammengefasste Schutzstreifenführung am rechten Fahrbahnrand** unter Beibehaltung Konfliktpunkt Kfz-Rechtsabbieger/Rad-Geradeausverkehr und Beibehaltung der Radwegführung im beengten Seitenraum (Schulweg!) sowie an Fahrgastwarteflächen (Bushaltestelle)

SR 13	Verbesserung der Sicherheit und Durchlässigkeit mittels Fahrbahnführung auf der Achse Sülztorstraße/ Uelzener Straße	

Anlagen

- Detailplan: Entwurfsskizze zur Radverkehrsführung Nord-Süd-Achse
- Querschnitt: Sülztorstraße SÜ1
- Querschnitt: Sülztorstraße SÜ2
- Querschnitt: Uelzener Straße UE1
- Querschnitt: Uelzener Straße UE2

5. Maßnahmenkonzeption zum Zielnetz Gesamtstadt

Das Hauptkapitel 5 beschreibt zusammenfassend die als notwendig entwickelten Maßnahmen im Zuge der neun im Radverkehrskonzept 2015 definierten tangentialen Hauptrouten zuzüglich der aufgrund der städtebaulichen Entwicklung für notwendig gehaltenen Routen nach Vögelsen (Route 10) und zum Ebensberg (Route 11), die über den Maßnahmenbereich der Innenstadt und des Stadtrings hinausgehen (vgl. Kap. 3 und 4).

Planungsgrundlage waren neben den vorliegenden Bestandstabellen der Hansestadt Lüneburg zur Beurteilung der Radwegebenutzungspflicht auch hier die Befahrungen zur Mängelaufnahme durch die Auftragnehmer. Die textlichen Darstellungen erfolgen steckbriefähnlich in neun Unterkapiteln. Auf Kostenschätzungen wurde in Absprache mit dem Auftraggeber verzichtet.

Für die drei ausgewählten Korridore der Route 3/ 3A (Adendorf), der Route 5 (Neu Hagen) und der Route 9/ 9A (Häcklingen/Rettmer) wurden die Ergebnisse beispielhaft auch als Foto- und Maßnahmenpläne (Charts) verfasst, die die in den nächsten Jahren umzusetzenden Gestaltungs- und Markierungslösungen als Empfehlungen besonders plakativ veranschaulichen (vgl. Anlagenverzeichnis am Berichtsende). Die jeweiligen Maßnahmen im Textkapitel und im Chart sind identisch und an der Nummerierung erkennbar.

Die von der Hansestadt Lüneburg auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes 2015 bereits vorbereiteten Planungsvorhaben wie z. B. Bleckeder Straße, Dahlenburger Straße und Uelzener Straße wurden in die Maßnahmenkonzeption integriert.

5.1 Route 1/ 1A Universität / Bockelsberg

Route 1 Bockelsberg

Fotoeindrücke

Bild 17: Neuangelegter Zweirichtungs-radweg Willy-Brandt-Straße

Bild 18: Unterführung Willy-Brandt-Straße zum Wechsel der Straßenseiten

Bild 19: Selbstständige Führung neben Willy-Brandt-Str. (Routenabzweig 1A)

Bild 20: Neue straßenbegleitende Anlage Universitätsallee, Westseite

Routencharakteristik

- Route von der Innenstadt Richtung Leuphana-Universität über Willy-Brandt-Straße, Universitätsallee und Uelzener Str. nach Bockelsberg mit Routenabzweig 1A zum Munstermannskamp
- Länge ab Stadtring ca. 3,1 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Leuphana Universität (Hauptcampus und Campus Rotes Feld), Nahversorgungszentrum Feldstraße
- Stadtteile Rotes Feld, Bockelsberg und Wilschenbruch

Durchgeführte Maßnahmen

- Nahezu vollständige Sanierung der Seitenanlagen Willy-Brandt-Straße
- Grunderneuerung Einmündung Düvelsbrooker Weg/ Universitätsallee
- Laufende Erneuerung des westseitigen Radweges Uelzener Str., zuführend zum Munstermannskamp
- Erneuerung der westseitigen Nebenanlagen als gemeinsame Geh- und Radwegführung in Höhe des Zentralgebäudes der Leuphana-Universität.

Empfehlungen zur Verbesserung der Durchlässigkeit und Verkehrssicherheit der **FG-LSA an der Einmündung Scharnhorststraße***:

- **Anlage einer Vorbeifahrtfläche** in der Zufahrt zum ungehinderten Erreichen der Aufstellfläche vor der FG-LSA
- **Roteinfärbung und Piktogrammmarkierung** mit Richtungspfeilen auf der bestehenden Radfahrerfurt
- StVO-Beschilderung und lokale Wegweisung bzw. Piktogramme zur **Lenkung des Radverkehrs**
- **Minimierung der Grünanforderungszeit** der FG-LSA im Hinblick auf die Qualitätsmerkmale der ERA 2010

Empfehlungen zur Anlage einer Mittelinsel westlich der Einmündung Düvelsbrooker Weg* in Höhe des Zentralgebäudes der Leuphana-Universiät.*

Weitergehender Handlungsbedarf

- Freigabe des Kurparkes südlich des Pfarrer-Kneipp-Weges für den Radverkehr in Verlängerung des Arthur-Illies-Weges und als Nebenroute zur Uelzener Str.
- ERA-gerechte Herstellung der Radverkehrsanlagen auch in Höhe Unistandort Rotes Feld, ggf. durch Rückbau des Linksabbiegestreifens zum Uniparkplatz

Anlagen *(nicht beigefügt)*

*) Verweis auf : Bericht PGV Vorplanung der Radverkehrsführung Uelzener Str./ Munstermannskamp/ Leuphana-Universität (i.A. Hansestadt Lüneburg). Hannover, 07/2018.

Route 1A Universität

Fotoeindrücke

Bild 21: Munstermannskamp Fahrtrichtung Westen

Bild 22: Munstermannskamp Fahrtrichtung Osten

Bild 23: Knotenbereich Uelzener Straße / Munstermannskamp mit Hauptquerungspunkt Zebrastreifen

Bild 24: Ungesicherte Querung des Munstermannskamp, Höhe Gneisenaustraße

Routencharakteristik

- Routenabzweig von Route 1 ab Willy-Brandt-Straße über Uelzener Str. und Munstermannskamp in Richtung Westen bis zur Universität über die Gneisenaustraße
- Länge ab Stadtring ca. 0,6 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Leuphana Universität (Hauptcampus)

Durchgeführte Maßnahmen

- Lampen Nordseite Munstermannskamp an den Rand versetzt

Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsführungen im Knotenbereich Uelzener Str. mit:

- **Bauliche Umgestaltungen und Erweiterung der Fahrbahn** für die Neuordnung der Radverkehrsführungen durch die Anlage von Radfahrerschutzstreifen, mit Weiterführung als Radfahrstreifen in den Munstermannskamp und Umgestaltung des Einmündungstrichters.
- **Neuordnung der Bushalte- und Fahrgastwarteflächen der Haltestelle Munstermannskamp** im Bereich zwischen Bahnübergang und FGÜ.
- **Einrichten eines Radfahrer-Linksabbiegestreifens auf der Fahrbahn** zum sicheren und direkten Erreichen des Geh- und Radwegs zur Universitätsallee durch die Unterführung der Willy-Brandt-Straße.
- **Umgestaltung des bestehenden Fußgängerüberweges (FGÜ)** in einen sog. „Doppelzebrastreifen“ nach Göttinger Vorbild mit integrierter Radfahrerüberquerungsfläche.

Empfehlungen zur Optimierung der Radverkehrsführungen im Knotenbereich Munstermannskamp mit:

- **Umgestaltung an der Nordseite in Höhe der FG-LSA mit Anlage des Radfahrstreifens** wie beschrieben.
- **Umgestaltung des Linksabbiegers in die Uelzener Straße** mit Anlage einer parallelen Radfahrerfurt und Aufstellfläche.
- **Optional Verbreiterung des inkl. Sicherheitstrennstreifen ca. 3,0 m breiten Geh- und Radweges** entlang der Heckenpflanzung bis in die Universitätsallee um ca. 1,0 bis 1,5 m Breite.

Empfehlungen für drei wichtige Einzelmaßnahmen in der Gneisenaustraße, in der Scharnhorststraße und im Campusbereich:

- Einrichtung **einer wohnumfeldverträglichen Wegeverbindung** zwischen Munstermannskamp und Gneisenaustraße.

- Prüfung einer „Fahrrad- und Buszone“ in der **Scharnhorststraße am Nordrand des Campusbereiches**.
- Im **Campusbereich** Weiterverfolgung des Verkehrskonzeptes LEUPHANA und einer „Fußgänger- und Fahrradzone“ in der Nord-Süd-Achse.

Weitergehender Handlungsbedarf

- Entscheidung in Arbeitsgruppe oder Ausschuss der Hansestadt über Variantenvergleich der Radverkehrsführung im Streckenbereich des Munstermannskamps der Hauptroute 1A zwischen Uelzener Straße und Blücherstraße: Variante Schutzstreifen Südseite oder Variante Mittelstreifen
- Gutachterempfehlung lautet auf Umsetzung der Variante Mittelstreifen.

Anlagen *(nicht beigefügt)*

Siehe Hinweis zu Route 1 Bockelsberg

5.2 Route 2/ 2A Kaltenmoor

Route 2 Kaltenmoor

Fotoeindrücke

Bild 25: Am Schwalbenberg (Ostseite)

Bild 26: Blümchensaal (Westseite)

Bild 27: Am Kaltenmoor / selbst. Verbindung. (Belag nicht witterungsbeständig)

Bild 28: Theodor-Heuss-Straße / Hinrich-Wilhelm-Kopf-Straße

Routencharakteristik

- Route nach Kaltenmoor von Innenstadt und Bahnhof über Altenbrückertorstraße, Dahlenburger Str., Am Schwalbenberg und Am Kaltenmoor zur Theodor-Heuss-Straße
- Länge ab Stadtring ca. 2,3 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Bahnhof, Johanneum Lüneburg, BBS I, II und III
- Stadtteil Kaltenmoor, Jugendzentrum Kaltenmoor und Schulzentrum Kaltenmoor

Durchgeführte Maßnahmen

- Fahrradfreundliche Umgestaltung / Erweiterung Knoten Schießgrabenstraße / Altenbrückertorstraße
- Neubau der Radverkehrsanlagen entlang der Theodor-Heuss und Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße

Geplante Maßnahmen/ Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
2-1	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht Am Schwalbenberg und Blümchensaal	
2-2	Befestigung der Grünverbindung zwischen Am Kaltenmoor und Theodor-Heuss-Straße (450 m)	
2-3	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht Theodor-Heuss-Straße vertretbar	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Keine

Route 2A Kaltenmoor

Fotoeindrücke

Bild 29: Friedrich-Ebert-Brücke (Südseite) / Ilmenaugarten

Bild 30: Konrad-Adenauer-Straße (Südseite)

Bild 31: Konrad-Adenauer-Straße (Nordseite) / Deutsch-Evern-Weg

Bild 32: Deutsch-Evern-Weg / Friedrich-Ebert-Br. (stark abgesetzte Furt)

Routencharakteristik

- Route nach Kaltenmoor von Innenstadt (über Stadtring) über Knoten Stresemannstraße / Willy-Brandt-Straße und Friedrich-Ebert-Brücke zur Konrad-Adenauer-Straße, teilweise Außerortscharakteristik wegen fehlender oder zurückliegender Bebauung
- Länge ab Stadtring ca. 1,5 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Ilmenaugarten (im Aufbau) und Kaltenmoor

Durchgeführte Maßnahmen

- Neubau Zweirichtungsradweg an der Friedrich-Ebert-Brücke und im weiteren Verlauf beidseitig der Konrad-Adenauer-Str. bis Bülows Kamp

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
2A-1	Herstellen einer geradlinigen Führung auf der Nordseite Konrad-Adenauer Straße über die Einmündung Deutsch-Evern-Weg hinweg mit eigenem Radfahrersignal um zum Radweg Friedrich-Ebert-Brücke zu gelangen	
2A-2	Herstellen einer wegweisenden Beschilderung im Knoten Friedrich-Ebert-Brücke / Willy-Brandt-Straße	
2A-3	Erneuerung Bordsteinradweg an Nordseite K.-Adenauer-Straße (240 m), Umsetzen von 6 Straßenlaternen	in 2017 realisiert

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Keine

5.3 Route 3/ 3A Adendorf

Empfehlung für Haupt- und Nebenroute

Die Aufgabenstellung sieht für das Adendorfer Routenbündel Empfehlungen für die Ausweisung von z. B. je einer Haupt- und Nebenroute vor. Derzeit haben sich im Alltagsradverkehr die beiden Korridore Bockelmannstraße – Artlenburger Landstraße (mit starker Trennwirkung) und die Lüner-Holz-Route (unbeleuchtet, nicht witterungsbeständig) als akzeptabel herausgebildet. Die Nutzbarkeit der beidseitig entlang der Bockelmannstraße verlaufenden Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsradverkehr wird wegen der ungesicherten Konfliktpunkte an vier höhengleichen Überquerungen (Auf- und Abfahrten Stadtumfahrung, Einmündung Erbstorfer Landstraße) noch als verbesserungsfähig angesehen. Zur Stärkung der Verbindungsqualität und Sicherheit der Adendorfer Routen haben wiederum die bereits vorgenommenen Ausbaumaßnahmen im Bereich Konrad-Zuse-Allee/Lüner Damm beigetragen.

Empfehlung zur Adendorfer Hauptroute 3: Als verkehrlich sicher und möglichst in baulicher „ERA-Qualität“ sollte sich zukünftig der Korridor Bockelmannstraße – Artlenburger Landstraße darstellen. Die Nutzung im Zweirichtungsverkehr kann dabei auf Grund der großen Trennwirkung der Bokelmannstraße beibehalten werden. Gefahrenpunkte können u.a. durch die Signalisierung der freien Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr an den Anschlussstellen der Ostumfahrung/ West- und Ostseite (B 209, zukünftig A 39) sowie die gestalterische Optimierung der Radverkehrsführung zur Senkung der Kfz-Geschwindigkeit am Knotenpunkt Bockelmannstr./Erbstorfer Landstr beseitigt werden. Weitere Maßnahmen, auch zur Behebung der Netzlücke im Bereich des Knotenpunktes Bockelmannstr./ Reichenbachstr., sind nachfolgend dargestellt.

Vertiefend zeigt ein Detailplan den Südbereich die vorhandenen und geplanten Radverkehrsführungen zwischen dem Routenbündel 3/3A und den Zielbereichen Innenstadt, Universität und Bahnhof. Die Hauptroute 3, die über den Grünen Weg an Adendorf, anbindet, stellt somit eine besonders alltagstaugliche, direkte, schnelle und zunehmend hochwertige Verbindung zwischen Innenstadt und Adendorf her.

Empfehlung zur Route 3A: Die beliebte, weil autoarme und grüne Lüner-Holz-Route, die über den Schwarzen Weg an Adendorf anbindet, sollte als „Nebenroute“ weiter ertüchtigt werden (witterungsunabhängig nutzbarer Belag, Beleuchtung). Die Adendorfer Hauptroute 3A stellt eine attraktive und zunehmend alltagstaugliche Verbindung besonders zwischen Bahnhof und Adendorf her. In Höhe der Erbstorfer Landstraße soll aber auch der einfache signalgesicherte Übergang zur Hauptroute 3 ermöglicht werden (LSA vorhanden).

Route 3 Adendorf (Hauptroute, straßenbegleitend)

Fotoeindrücke

Bild 33: Bockelmannstraße (stadtauswärts)

Bild 34: Bockelmannstraße (stadteinwärts), Engstelle Geh-/Radweg

Bild 35: Bockelmannstraße (stadtauswärts), Einmündung Erbstorfer Landstr.

Bild 36: Bockelmannstraße (stadteinwärts), Höhe Eichamt

Routencharakteristik

- Route 3 von der Innenstadt nach Adendorf über Fährsteg (gepl.) – Konrad-Zuse-Allee – Bockelmannstraße-Artlenburger Landstraße
- Länge ab Stadtring ca. 2,5 km (bis Stadtgrenze)

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Lüne-Moorfeld, Kloster Lüne und Filmpalast Lüneburg; mit Anschluss an den Bahnhof
- Stadtteil Goseburg-Zeltberg, Industriegebiet Lüner Heide

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Konfliktpunkte im Bereich Bockelmannstraße/ Lösegrabenbrücke, besonders im stadteinwärts gelegenen Seitenraum ohne anspruchsgerechte RVA (Engstelle des Fuß- und Radverkehrs) auflösen, neue Lösegrabenquerung für Fuß- und Radverkehr prüfen
- Radfahrerfreundliche, geschwindigkeitssenkende Umgestaltung der Überquerung des Knotens Erbstorfer Landstraße
- Signalgesicherte Überquerungen der freien Rechtsabbiegefahrbahnen an den Auf- und Abfahrten der Ostumgehung
- Schrittweise Ertüchtigung auf ERA-Breiten inkl. Sicherheitstrennstreifen für zul. Geschwindigkeit über 50 km/h, bedarfsweise Belagserneuerung

Durchgeführte Maßnahmen

- Wegeerneuerungs- und Beleuchtungsmaßnahmen im Bereich zwischen Konrad-Zuse-Allee, Lüner Damm und Kloster Lüne

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
3-1	Vorh. Wegeverbindung zwischen der neuen Brücke über den Lösegraben und Kaufhausstraße baulich optimieren	
3-2	Neuerrichtung einer Brücke über den Lösegraben in Verlängerung Fährsteg	
3-3	Optimierung Radverkehrsquerung Knotenpunkt Lise-Meitner-Str./ Konrad-Zuse-Allee	
3-4	Bockelmannstr.,West: Belagserneuerung Geh- und Radweg nach Bedarf	
3-5	Optimierung Radverkehrsführung Knotenpunkt Bockelmannstr./ Erbstorfer Landstr.	
3-6	Bockelmannstr.,West: Belagserneuerung Geh- und Radweg nach Bedarf	

3-7	Auffahrt Ostumgehung Ri. Uelzen: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr	
3-8	Auffahrt Ostumgehung Ri. Hamburg / Westseite: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr	
3-9	Artlenburger Landstr.,West: Belagserneuerung Geh- und Radweg nach Bedarf	
3-10	Optimierung Radverkehrsführung Knotenpunkt Artlenburger Landstr./ Lüner Rennbahn/ Grüner Weg	
3-11	Artlenburger Landstr.Ost: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m	
3-12	Auffahrt Ostumgehung Ri. Uelzen / Ostseite: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr	
3-13	Bockelmannstr.,Ost: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m	
3-14	Erbstorfer Landstr.: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Maßnahmenplan
- Detailplan: Adendorf Südbereich

Route 3A Adendorf (Nebenroute, verkehrsarm)

Fotoeindrücke

Bild 37: Wegequalität im Lüner Holz

Bild 38: Lüner Weg/ Erbstorfer Landstr.

Bild 39: Lüner Weg, Bahnunterführung

Bild 40: Lüner Weg/ Bleckeder Landstr.

Routencharakteristik

- Route 3A von der Innenstadt nach Adendorf über Lüner Weg, Lüner-Holz-Weg und Schwarzer Weg (Adendorf)
- Länge ab Stadtring ca. 3,0 km (Bleckeder Landstr. bis Stadtgrenze)

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Bleckeder Landstr.

- Stadtteil Lüne-Moorfeld, Kloster Lüne, Lüner Holz, Adendorf, Scharnebeck
- Regionale und überregionale Bedeutung, u.a. Fernradweg „Mecklenburger Seen-Radweg“ von Lüneburg nach Usedom

Handlungsbedarf

- Überquerungsstelle Erbstorfer Landstraße schwer wahrnehmbar; durch Markierung und Beschilderung kennzeichnen
- Erforderlichkeit einer weitergehenden baulichen Ertüchtigung wegen des nicht witterungsunabhängig nutzbarem Belag und fehlender Beleuchtung

Durchgeführte Maßnahmen

- Erneuerung „Waldweg“ zwischen Erbstorfer Landstraße und Schwarzer Weg (Adendorf)

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
3A-15	Erbstorfer Landstr.: Optimierung Überquerungsstelle in Höhe Lüner Weg	mit Herstellung der Busbuchten Lüner Weg (2018)
3A-16	Unterführung Lüner Weg/ Bahnstrecke Lüneburg-Hamburg: Belags- und Beleuchtungserneuerung nach Bedarf	
3A-17	Bleckeder Landstraße: Optimierung Querungsstelle zw. Lüner Weg und Bahnhofstr. (im Zuge Umgestaltung Bleckeder Landstr.)	
3A-18	Routenabschnitt Lüner Holz bis Stadtgrenze: Ertüchtigung Geh- und Radweg mit witterungsbeständiger Ganzjahresbefestigung teilweise Kurvenbegradigung, Ausbau auf 2,5 m Breite, Beleuchtung (Länge ca. 1,5 km)	Erneuerung der Befestigung erledigt (2013)

Weitergehender Handlungsbedarf

- Beleuchtung im Bereich des Waldes wünschenswert

Anlagen

- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Maßnahmenplan
- Detailplan: Adendorf Südbereich

5.4 Route 4/ 4A Bardowick/Zeltberg

Route 4 Bardowick

Fotoeindrücke

Bild 41: Neue Radverkehrsanlage Vor dem Bardowicker Tore

Bild 42: Ende des Radfahrstreifens in Höhe Auf dem Schmaarkamp

Bild 43: Schmale Radverkehrsanlage zwischen Sternkamp und Zeltberg

Bild 44: Ungesicherte Querung Höhe Bernsteinstraße (inzwischen Querungshilfe gebaut)

Routencharakteristik

- Route nach Bardowick aus der Innenstadt über Vor dem Bardowicker Tore und Hamburger Straße
- Länge ab Stadtring ca. 3,7 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Samtgemeinde Bardowick
- Finanzamt Lüneburg, Behördenzentrum, zahlreicher Einzelhandel und Gewerbe, Polizeiinspektion Lüneburg

Durchgeführte Maßnahmen

- Ostseite: Neubau der Radwege von der Straße Auf der Hude bis Einmündung Zeltberg
- Westseite: Anlage eines Radfahrstreifens zwischen Kleingartenkolonie und Moldenweg; im weiteren Verlauf Neubau Radweg bis Höhe Auf der Hude

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
4-1	Neuordnung des Straßenraums zwischen Wilhelm-Hänel-Weg und Zeltberg durch Verlängerung der vorhandenen Radfahrstreifens an der Westseite bis zur ehemaligen Buchholzer Bahn..	Infrastrukturfonds 2020
4-2	Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe über die Hamburger Straße Höhe Bernsteinstraße	realisiert (2017)

Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfung eines gesicherten Radfahrstreifens, z.B. mit Pollern oder mit kleiner Bordkante (realisierbar nur bei Querschnittsanpassung)

Anlagen

- Keine

Route 4A Zeltberg

Fotoeindrücke

Bild 45: Knoten Auf der Hude / Am Alten Eisenwerk

Bild 46: Gemeinsamer Geh- und Radweg Lise-Meitner-Straße

Bild 47: T-30 Zone Bardowicker Wasserweg

Bild 48: T-30 Zone Sternkamp

Routencharakteristik

- Route 4A ab Bockelmannstraße über Lise-Meitner-Straße und Bardowicker Wasserweg; Zusammenschluss mit Route 4 über Sternkamp
- Länge ca. 2,1 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Zeltberg, Ilmenaucenter, Feuerwehr, LünePark
- Anbindung der ehemaligen Buchholzer Bahn (oder von Parallelwegen) und des Illmenauradweges

Durchgeführte Maßnahmen

- Nachrüstung eines Detektors an der LSA Auf der Hude, um links in Richtung Am Alten Eisenwerk abbiegende Radfahrer zu erfassen
- Mehrere Bordabsenkungen im Knotenbereich

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
4A-1	Optimierung der Radverkehrsführung (v.a. Beschilderung) im Bereich Lise-Meitner-Straße / Auf der Hude / Bardowicker Wasserweg	
4A-2	Verbreiterung der Bordabsenkung im Knoten Auf der Hude / Am Alten Eisenwerk	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Keine

5.5 Route 5 Hagen / Dahlenburger Landstraße

Fotoeindrücke

Bild 49: Konfliktpotential an der Einmündung Pulverweg

Bild 50: Unzureichende Radverkehrsanlage zwischen Kastanienallee und Spangenbergstraße

Bild 51: Unzureichende Belagsqualität östl. Walter-Bötcher-Straße

Bild 52: Ungesicherte Querung der Autobahnzufahrt

Routencharakteristik

- Route von Innenstadt über Altenbrückertorstraße und Dahlenburger Landstraße in Richtung Hagen und Bilmer Berg
- Länge ab Stadtring ca. 3,5 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Hagen, Gewerbegebiet Bilmer Berg
- Bahnhof, Hafen, Berufsbildende Schulen, Technologiezentrum Lüneburg, Igelschule, Rudolf-Steiner-Schule, Freibad, Radwege am Elbeseitenkanal

Durchgeführte Maßnahmen

- Neubau des Radweges auf der Südseite zwischen Theodor-Heuss-Straße und Ahornweg, danach Überleitung auf einen Radfahrstreifen bis Zufahrt KVG
- Versetzung der Straßenlaternen an der Nordseite an den Gehwegrand zwischen Ortseingang und Ahornweg

Geplante Maßnahmen/ Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
5-1	Im Rahmen der Erschließung des Lucia Geländes: Prüfung der Varianten breiterer Hochbordradweg mit Fahrbahnabsenkung vor der Einmündung Am Schwalbenberg oder Führung des Radverkehrs auf der dann durchgängigen Busspur	
5-2	Sanierung und Verbreiterung des Radwegs an der Nordseite zwischen KVG bis Haltestelle Gellersstraße	
5-3	Sicherung der Querung der Auffahrt zur B4 mit LSA-Anforderung	
5-4	Anlage einer geradlinigen Querung über die Auffahrt zur B4/B216	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfung weiterer, alternativer Führungsformen des Radverkehrs zwischen Kastanienallee und Pulverweg, die auch eine komplette Umgestaltung des Straßenraumes beinhalten (vgl. u.a. Querschnitte Variante 1 und 2)

Anlagen

- Routenplan: Route 5/5A: Dahlenburger Landstraße – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 5/5A: Dahlenburger Landstraße – Empfehlungen / Maßnahmenplan
- Querschnitt (Planung Höhe Spangenbergstraße):
  Dahlenburger Landstraße DL1, V1
- Querschnitt (Planung Höhe Spangenbergstraße):
  Dahlenburger Landstraße DL1, V2

5.6 Route 6 Oedeme

Fotoeindrücke

Bild 53: Oedemer Weg / Höhe Krankenhaus, Beginn einseit. Schutzstr. stadtauswärts

Bild 54: Oedemer Weg / Einmündung in die Soltauer Str.

Bild 55: Oedemer Weg (Ri. West) / Schaperdrift (Zufahrt Schulzentrum)

Bild 56: Oedemer Weg / Schildsteinweg, Ende Schutzstr. stadteinwärts

Routencharakteristik

- Route 6 über Oedemer Weg und Im Dorf nach Oedeme
- Länge ab Stadtring ca. 2,5 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Mittelfeld, Klinikum
- Stadtteil Oedeme, Schulzentrum

Handlungsbedarf

- Schutzstreifen in Mindestbreite mit keinem Sicherheitsabstand zu den Parkständen auf der Südseite zwischen Ginsterweg und Zentralfriedhof
- Unverträgliche und unsichere Radverkehrsführung im Ostabschnitt stadtauswärts auf Radweg hinter Parkstreifen und über befahrene und schlecht einsehbare Krankenhausein- und –ausfahrten hinweg; legt abgestuft kurzfristig Markierung/Beschilderung, längerfristig Umgestaltung nahe.

Durchgeführte Maßnahmen

- Beidseitige Schutzstreifenlösung zwischen Schildsteinweg und Schaperdrift (Schulweg)
- Bordabsenkung Soltauer Str. 13 (gegenüber Einmündung Oedemer Weg) und Aufhebung Radwegebenutzungspflicht in Richtung Kreisverkehr

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
6-1	Knoten Soltauer Str. / Oedemer Weg (vgl. Maßnahmenkonzeption Stadtring 4.7	
6-2	Verkehrssichere Radverkehrsführung in Höhe Krankenhausausfahrten/ Parkstreifen (Länge ca. 200 m) Zwischenlösung/ Sofortmaßnahme: Markierung/ Beschilderung (Piktogramme auf der Fahrbahn, 30er Streckengeschwindigkeit) Endzustand: Umgestaltung Parkstreifen an Nordseite für sichere RVA stadtauswärts, bevorzugt Schutzstreifenlösung	
6-3	Abmarkierung von beidseitigen 1,45 m breiten Schutzstreifen zwischen Schildsteinweg und Schaperdrift mit 0,50 m Abstand auf der Südostseite zu den Parkständen und nur noch 4,10 m breiter Kernfahrbahn gemäß dem Gutachten zum Einsatz von Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen der AGFK B-W	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Keine

5.7 Route 7/ 7A Reppenstedt

Route 7 Reppenstedt (Hauptroute, straßenbegleitend)

Fotoeindrücke

Bild 57: Vor dem Neuen Tore (stadteinwärts), Höhe Hotel Bierstein

Bild 58: Vor dem Neuen Tore (stadtauswärts), Ortseinfahrt Reppenstedt

Bild 59: Vor dem Neuen Tore (stadteinwärts), Knoten Dörnbergstraße

Bild 60: Vor dem Neuen Tore (stadtauswärts), Knoten Dörnbergstraße

Routencharakteristik

- Route 7 von Innenstadt nach Reppenstedt über Vor dem Neuen Tore (L 216)
- Länge ab Stadtring ca. 1,8 km (bis Stadtgrenze)

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Weststadt, Universitätsstandort Volgershall, Grimmschule, Landeskrankenhaus

Handlungsbedarf

- Von Reppenstedt kommend soll zukünftig eine parallele Fahrbahnführung eingerichtet werden, um richtungstreu in Richtung Innenstadt weiterfahren zu können

Durchgeführte Maßnahmen

- keine

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
7-1	Anpassung Signalisierung am Knoten Vor dem Neuen Tore/ Dörnbergstr. (Stadtring) an geplanten Seitenwechsel stadteinwärts (Radfahrersignale, Furten)	
7-2	Einrichtung einer parallelen Fahrbahnführung als Schutzstreifen an der Südseite ab Jägerstraße, um richtungstreu in Richtung Innenstadt fahren zu können	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Keine

Route 7A Reppenstedt (Nebenroute)

Fotoeindrücke

Bild 61: Sülzweg (stadteinwärts), Außerortsabschnitt

Bild 62: Sülzweg (stadtauswärts), Außerortsabschnitt

Bild 63: Querungsstelle Jägerstr. / Schnellenberger Weg (stadteinwärts)

Bild 64: Querungsstelle Grasweg / Schnellenberger Weg (stadtauswärts)

Routencharakteristik

- Route 7A von Innenstadt nach Reppenstedt über Pieperweg (noch Innenstadtbereich), Schnellenberger Weg und Sülzweg
- Länge ab Stadtring ca. 1,8 km (bis Stadtgrenze)

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Mittelfeld, Ausstellungsgelände/ Festwiese, Gartenkolonie

Handlungsbedarf

- Belagsmängel in der Schnellenberger Allee zwischen Jägerstraße und Wohnsiedlung William-Watt-Straße wegen fehlender witterungsbeständiger Befestigung

Durchgeführte Maßnahmen

- Ausweisung des Sülzweges als Fahrradstraße

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
7A-1	Witterungsbeständige Befestigung des untersten Teilstückes der Schnellenberger Allee (Lückenschluss)	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfungauftrag: Anlage einer Querungshilfe über die Jägerstraße

Anlagen

- Keine

5.8 Route 8 Bleckeder Landstraße

Fotoeindrücke

Bild 65: Schmale Radverkehrsanlage Bleckeder Landstraße (stadtauswärts) Höhe Henningstraße

Bild 66: Schmale Radverkehrsanlage Bleckeder Landstraße (stadtauswärts) mit Zufahrten

Bild 67: Gehweg Stadtkoppel

Bild 68: Fehlende Radverkehrsanlage und ungesicherte Querung Lilienthalstraße

Routencharakteristik

- Route 5 von der Innenstadt über die Bleckeder Landstraße, Stadtkoppel und Zeppelinstraße zum Zusammenschluss mit Route 5
- Länge ab Stadtring ca. 3,7 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Bahnhof, Stadtteile Schützenplatz, Hagen, Hanse-Viertel, Industriegebiet Hafen, Behördenzentrum Ost

Handlungsbedarf

- Beidseitig über die gesamte Länge der Bleckeder Landstraße deutlich zu schmale Radverkehrsanlagen, teilweise ohne Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen und zur Fahrbahn

Durchgeführte Maßnahmen

- Vollausbau des Knotenpunktes Bleckeder Landstraße / Horst-Nickel-Straße (Realisierung 2018)

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
8-1	Freigabe der Gehwege Stadtkoppel als Gehweg, Radfahrer frei	
8-2	Anlage einer Radverkehrsanlage in der Lilienthalstraße zwischen Zeppelinstraße und Auffahrt zur B 216 (300m)	
8-3	Sicherung der Querung Lilienthalstraße Höhe Auffahrt zur B 216 mittels LSA	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfung zukünftiger Möglichkeiten der Radverkehrsführung zwischen Stadtkoppel und Lüner Weg unter Berücksichtigung der vorhandenen Planung im Zuge der Erweiterung der Bahnbrücke Bleckeder Landstraße und der im B-Plan gesicherten Ausdehnung des Straßenraumes um 3,0 m in Richtung des Geländes der ehem. Schlieffenkaserne (bereit beauftragt)

Anlagen

- keine

5.9 Route 9/ 9A Häcklingen/Rettmer

Fotoeindrücke

Bild 69: Soltauer Str. (Höhe Korb, stadtauswärts)

Bild 70: Soltauer Allee / Am Eichenwald (stadteinwärts)

Bild 71: Soltauer Str. / Ovelgönner Weg (Seitenwechsel RVA Ri. Süd)

Bild 72: Soltauer Allee / In der Süßen Heide

Routencharakteristik

- Route 9 über In der Süßen Heide nach Häcklingen und 9A über Soltauer Allee – Lüneburger Str. nach Rettmer
- Länge ab Stadtring ca. 3,4 km bis Häcklingen, ca. 4,0 km bis Rettmer

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Kurpark, Zentralfriedhof, Universität
- Stadtteile Häcklingen bzw. Rettmer, Oedeme und Bockelsberg

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- RVA im Seitenraum hinter Parkstreifen ermöglichen nicht für alle Nutzer ein gleichermaßen subjektiv und objektiv sicheres Fahren, Kfz-Verkehr stellt keine durchgängige Gefahrenlage dar, sodass Radverkehr auf der Fahrbahn zulässig ist
- Einseitige Zweirichtungsführung ab Scharnhorststraße stadtauswärts, mit teilweiser Abgrenzung zur Fahrbahn durch Leitplanken bzw. fehlendem Sicherheitstrennstreifen und vergleichsweise schmaler Kfz-Fahrbahn bietet voraussichtlich kaum Umgestaltungspotenziale bei vertretbaren Kosten (Prüfung und ggf. Überplanung erforderlich)
- Klarstellung und Erreichbarkeit des Seitenwechsels der RVA in Höhe Scharnhorststraße verbesserungsfähig

Durchgeführte Maßnahmen

- Neubau des Radwegs an der Westseite zwischen Zufahrt Zentralfriedhof und Heidkamp mit GVFG-Mitteln (2007)

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
9/ 9A-1	Radweg stadtauswärts zwischen Oedemer Weg und Zentralfriedhof sanieren und verbreitern	
9/ 9A-2	Versetzen der Straßenlaternen zwischen Heidkamp und OHE Brücke an den Gehwegrand	
9/ 9A-3	Überführung des Hochbordradweges an der Einmündung Munstermannskamp auf einen Schutzstreifens, bei gleichzeitigem Rückbau des vorhandenen Radweges bis Overgönner Weg	
9/ 9A-4	Abmarkierung eines aufgeweiteten Aufstellstreifens vor der Einmündung Scharnhorststraße mit eigner Linksabbiegersignalisierung um konfliktfrei direkt in die Scharnhorststraße abbiegen oder auf den Gegenrichtungsradweg auf der Ostseite der Soltauer Allee gelangen zu können	
9/ 9A-5	Aufhebung der Benutzungspflicht des Gegenrichtungsradweges auf der Ostseite bis Am Eichenwald, um ggf. bergab auf der Soltauer Allee bis zur Straße Hasenburger Weg gelangen zu können	
9/ 9A-6	Einseitige Zweirichtungsführung entlang Soltauer Str., Hasenburg, Soltauer Allee und Lüneburger Str. bis Ortslage Rettmer: Beibehaltung Benutzungspflicht wg. abgesetzter Führung und Führungskontinuität; RW-Ausbau auf ERA-Breitenmaß prüfen,	

	Kosten schätzen	
9/ 9A-7	Stadteinwärts nördlich der Einmündung Munstermannskamp Bau einer Abfahrt vom Radweg auf die Straße um bei der Nichtbenutzungspflicht überhaupt die Wahlfreiheit zu ermöglichen (Realisierung in 2018)	
9/ 9A-8	Sanierung des nichtbenutzungspflichtigen Radweges auf der Ostseite der Soltauer Straße (Verbreiterung nicht möglich) Alternative: Abmarkierung eines 1,40 m breiten Schutzstreifens auf der Ostseite der Soltauer Straße zwischen Mustermannskamp und der Wiederauffahrt in Höhe Hausnummer 35 mit 50 cm Sicherheitsabstand zu den Parkständen.	
9/ 9A-9	In Höhe Hausnummer Soltauer Straße 35 Bau einer Wiederauffahrt auf den Hochbordradweg inkl. Sanierung des Teilstückes bis kurz vor die Einmündung Oedemer Weg (Realisierung in 2018)	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Routenplan: Route 9/ 9A Häcklingen / Rettmer – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 9/ 9A Häcklingen / Rettmer – Empfehlungen / Maßnahmenplan

5.10 Route 10/ 10A Vögelsen

Route 10

Fotoeindrücke

Bild 73: Fromme Straße / Bastionstraße

Bild 74: Lauensteinstraße / Am Springintgut

Bild 75: Anschluss Lauensteinstraße an Kreisverkehr

Bild 76: Am Wienebütteler Weg Höhe Landeskrankenhaus

Routencharakteristik

- Route nach Vögelsen über Scunthorpepark / Lauensteinstraße / Bei Mönchsgarten / Am Wienebütteler Weg / Lüneburger Straße (OT Bardowick-Vögelsen)
- Länge ab Stadtring ca. 3,6 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Weststadt und Kreideberg
- Michaelisfriedhof, Landeskrankenhaus, Gymnasium Herderschule, Sportpark Kreideberg, Kulturforum Lüneburg am Gut Wienebüttel
- Ortsteil Bardowick-Vögelsen

Handlungsbedarf

- Die Lauensteinstraße ist beim Anschluss an den Kreisverkehr durch dort parkende Autos schlecht einsehbar.
- Benutzungspflichtige Führung Am Wienenbütteler Weg südlich Dempwolfstraße bis LSA Brockwinkler Weg im Zweirichtungsverkehr bei zu schmaler Radverkehrsanlage und mangelnder Aufstellfläche an der LSA.
- Zum Teil unzureichende Belagsqualität am Wienenbüttler Weg Richtung Vögelsen (Außerortsabschnitt)

Durchgeführte Maßnahmen

- Keine

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
10-1	Aufhebung der Benutzungspflicht (stadteinwärts) und Beschilderung als Gehweg, Radverkehr frei Am Wienenbütteler Weg südlich Dempwolfstraße bis LSA Brockwinkler Weg	
10-2	Aufbringen von Fahrradpiktogrammen südlich der Dempwolfstraße	
10-3	Belagsausbesserung im Außerortsabschnitt Richtung Vögelsen (einzelne Wurzelaufbrüche)	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Bedarf der Beleuchtung zwischen Gut Wienebüttel und Vögelsen prüfen
- Verhinderung des Parkens im Kurvenbereich

Anlagen

- Keine

Route 10A

Fotoeindrücke

Bild 77: Hindenburgstraße / Bastionsstraße / Stöteroggestraße

Bild 78: Schomakerstraße / Ochtmissener Kichsteig

Bild 79: Schomakerstraße Haltestelle Herderschule

Bild 80: Am Wienebütteler Weg Haltestelle Brockwinkler Weg

Routencharakteristik

- Route nach Vögelsen über Stöteroggestraße / Van-der-Mölen-Straße / Schomakerstraße / Am Wienebütteler Weg ff. (identisch mit Route 10)
- Länge ab Stadtring ca. 3,5 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Weststadt und Kreideberg
- Michaelisfriedhof, Landeskrankenhaus, Gymnasium Herderschule, Sportpark Kreideberg, Kulturforum Lüneburg am Gut Wienebüttel
- Ortsteil Bardowick-Vögelsen

Handlungsbedarf

- Z.T. unzureichende Belagsqualität Van-der-Mölen-Straße
- Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Kreuzung Schomakerstraße/ Ochtmissener Kirchsteig, wo es bei sechs Verkehrsunfällen in den Jahren 2015 und 2016 einen schweren und zwei leicht verletzte Radfahrer gab.

Durchgeführte Maßnahmen

- Keine

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
10A-1	Belagsausbesserung in der Van-der-Mölen-Straße	
10A-2	Radverkehrsgerechte Umgestaltung des Knotens Schomakerstraße/ Ochtmissener Kirchsteig	Planung beauftragt

Weitergehender Handlungsbedarf

- Parksituation in der Schomakerstraße prüfen

Anlagen

- Keine

5.11 Route 11/ 11A Ebensberg / Erbstorf

Route 11 Ebensberg/ Erbstorf

Fotoeindrücke

Bild 81: Lüner Weg Anschluss Erbstorfer Landstraße

Bild 82: Erbstorfer Landstraße / Moorweg

Bild 83: Erbstorfer Landstraße Höhe Bushaltestelle Herrmann-Löns-Straße

Bild 84: Erbstorfer Landstraße Höhe Loewe-Center

Routencharakteristik

- Route 11 ab Bahnhof nach Erbstorf über Lüner Weg / Erbstorfer Landstraße / OT Adendorf-Erbstorf
- Länge ab Stadtring ca. 4,5 km

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Lüne-Moorfeld, Ebensberg, Erbstorf, Scharnebeck
- Bahnhof, Kloster Lüne und Loewe-Center

Handlungsbedarf

- Unzureichende Belagsqualität im Bereich Eckverbindung Lüner Weg / Erbstorfer Landstraße (selbstständige Verbindung)
- Unzureichende Breite der gemeinsamen Geh- und Radwege bzw. Gehwege, Radverkehr frei an der Erbstorfer Landstraße zwischen Lüner Weg und Wulf-Werum-Straße (beidseitig)
- Zum Teil angeordnete Benutzungspflicht bei gleichzeitiger Freigabe der Radverkehrsanlagen auf der Gegenseite (z.B. Erbstorfer Landstraße / Kreuzung Klaus-Groth-Straße (Bild 83)). Fehlende Kontinuität in der Beschilderung.

Durchgeführte Maßnahmen

- Keine

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
11-1	Lüner Weg: siehe Kapitel 5.3 im Bericht	
11-2	Belagsverbesserung im Bereich der selbstständigen Wegeverbindung zwischen Lüner Weg und Erbstorfer Landstraße (Bild 81)	Radweg wird zurückgebaut
11-3	Prüfauftrag: Neugestaltung des Straßenquerschnitts mit ausreichend breiten Radwegen (beidseitig) an der Erbstorfer Landstraße zwischen Am Klosterteich und Wulf-Werum-Straße	
11-4	Herstellen einer durchgängigen, richtungstreuen Benutzungspflicht auf beiden Straßenseiten	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keine

Anlagen

- Keine

Route 11A Ebensberg / Erbstorf

Fotoeindrücke

Bild 85: B 4 – Auffahrt Bleckeder Landstraße / Kasernengelände

Bild 86: Fuchsweg; südl. Bahnstrecke

Bild 87: Fuchsweg; nördl. Bahnstrecke

Bild 88: Fuchsweg, vor Einmündung Erbstorfer Landstraße

Routencharakteristik

- Route 11a ab Bleckeder Landstraße über Fuchsweg zur Erbstorfer Landstraße ff. (identisch mit Route 11).

Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Schützenplatz, Neu Hagen, Lüne-Moorfeld, Ebensberg,
- Bahnhof, Behördenzentrum Ost, Theodor-Körner-Kaserne
- Ortsteil Adendorf-Erbstorf

Handlungsbedarf

- Unzureichende gesicherte Führung an B 4 Auffahrten (Bleckeder LAndstraße / Kasernengelände)
- Teils unzureichende Belagsqualität im Fuchsweg

Durchgeführte Maßnahmen

- Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung im Fuchsweg

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
11A-1	Sicherung der Querung der Auffahrt zur B4 mit LSA-Anforderung	
11A-2	Sicherstellen einer durchgängigen Öffnung des Kasernengeländes (Tore Höhe südl. Bahnstrecke)	
11A-3	Durchgängige Wegebefestigung Fuchsweg	

Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

Anlagen

- Keine

Abkürzungsverzeichnis

ARAS	Aufgeweitete Radaufstellfläche
BYPAD	Bicycle Policy Audit
DTV	Durchschnittlicher täglicher (Kfz-) Verkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FB	Fahrbahn
FG-LSA	Fußgänger- (und Radfahrer-) Lichtsignalanlage
FGZ	Fußgängerzone
FV	Fußverkehr
GRW	Gemeinsamer Geh- und Radweg
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GW	Gehweg
HH	Haushalt (kommunal)
Hst.	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
Krkhs.	Krankenhaus
OT	Ortsteil
P	Parken
RFS	Radfahrstreifen
RV	Radverkehr
RVA	Radverkehrsanlage
RW	Radweg
Sstr.	Schutzstreifen
Sts.	Sicherheitstrennstreifen
StVO	Straßenverkehrsordnung
vsl.	voraussichtlich
VZ	Verkehrszeichen

Anlagen

Pläne

Plan 1: Zielnetz Gesamtstadt

Plan 2: Zielnetz Innenstadt

Plan 3: Belastungsbereiche nach ERA

Plan 4: Mängel und Probleme

Charts

Routenplan zu Kap. 4:
Route Stadt-Ring, Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap. 4:
Route Stadt-Ring, Empfehlungen / Maßnahmenplan

Routenplan zu Kap. 5.3:
Route 3/3A Adendorf, Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap. 5.3:
Route 3/3A Adendorf, Empfehlungen / Maßnahmenplan

Routenplan zu Kap. 5.5:
Route 5 Dahlenburg. Landstr., Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap. 5.5:
Route 5 Dahlenburg. Landstr., Empfehlungen / Maßnahmenplan

Routenplan zu Kap 5.9:
Route 9/9A Häcklingen/Rettmer, Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap 5.9:
Route 9/9A Häcklingen/Rettmer, Empfehlungen / Maßnahmenplan

Detailpläne

Detailplan zu Kap. 3.3.1: St. Lambertiplatz

Detailplan zu Kap. 4.3: Am Graalwall / Am Springintgut

Detailplan zu Kap. 4.4: Vor dem Neuen Tore

Detailplan zu Kap. 4.6: Knoten Sültenweg / Am Bargenturm

Detailplan zu Kap. 4.8: Sternknoten

Detailplan zu Kap. 5.3: Adendorf Südbereich

Querschnitte

Querschnitt zu Kap. 4.2: Hindenburgstraße HI1

Querschnitt zu Kap. 4.4: Neuetorstraße NT1

Querschnitt zu Kap. 4.5: Schnellenberger Weg SW1 – V1

Querschnitt zu Kap. 4.5: Schnellenberger Weg SW1 – V2

Querschnitt zu Kap. 4.5: Schnellenberger Weg SW1 – V3

Querschnitt zu Kap. 4.8: Sülztorstraße SÜ1

Querschnitt zu Kap. 4.8: Sülztorstraße SÜ2

Querschnitt zu Kap. 4.8: Uelzener Straße UE1

Querschnitt zu Kap. 4.8: Uelzener Straße UE2

Querschnitt zu Kap. 5.5: Dahlenburger Landstraße DL1 – V1

Querschnitt zu Kap. 5.5: Dahlenburger Landstraße DL1 – V2

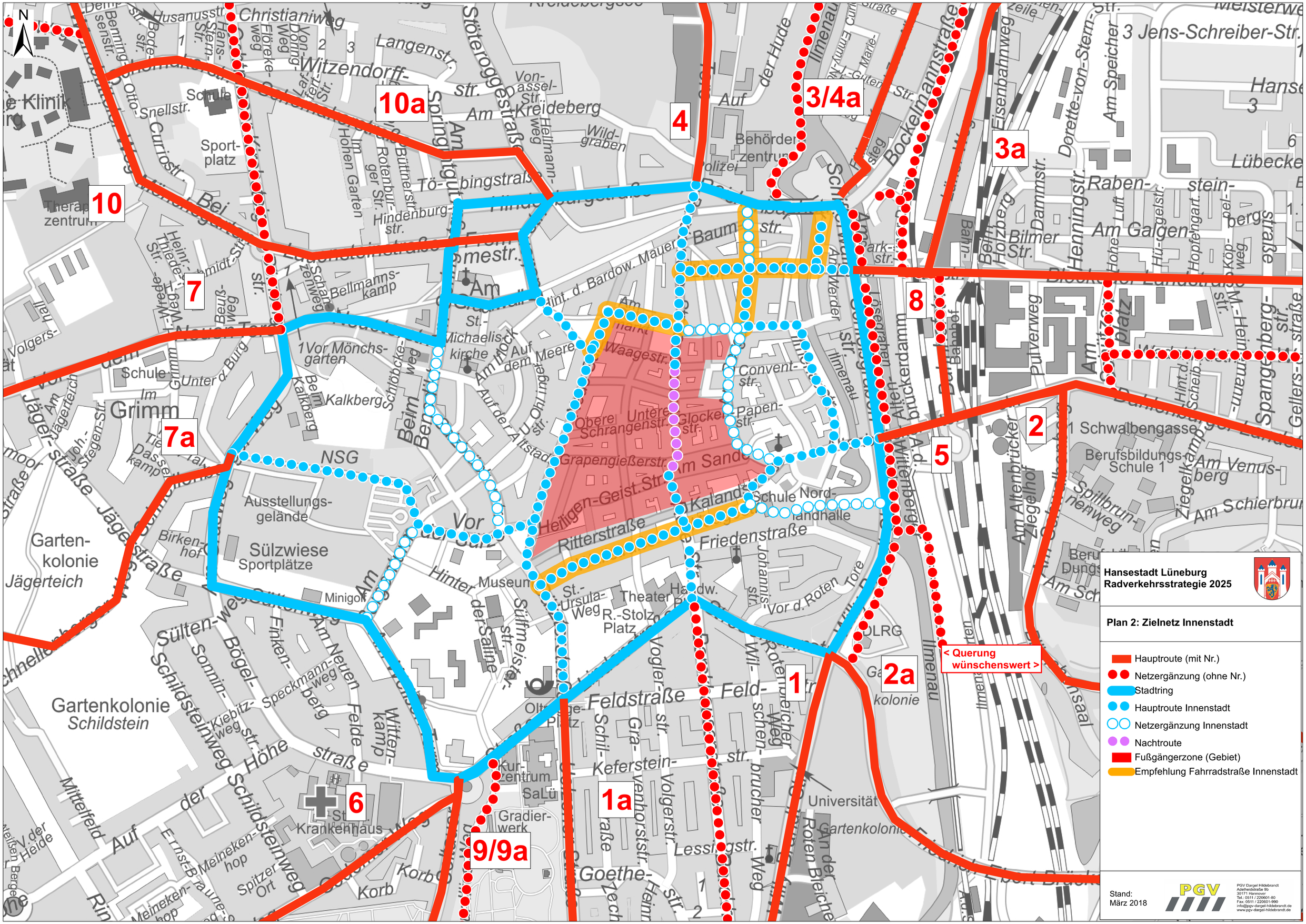
Hansestadt Lüneburg
Radverkehrsstrategie 2025

Plan 1: Zielnetz Gesamtstadt

- Hauptroute (mit Nr.)
- Netzergänzung (ohne Nr.)
- Stadtring
- Hauptroute Innenstadt
- Netzergänzung Innenstadt
- Nachtroute
- Empfehlung Fahrradstraße Innenstadt
- Fußgängerzone (Gebiet)

Stand:
März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de


N
10a
4
3/4a
3a
10
7
8
7a
5
2
1
2a
6
1a
9/9a
< Querung wünschenswert >
Christianiweg
Witzendorff-str.
Langenstr.
Stötteroggestraße
Kreideberg
Behördenzentrum
Bockelmannstraße
Am Galgen
Bellmannskamp
Am Markt
Waagestr.
Obere Schrangenstr.
Untere Schrangenstr.
Heiligen-Geist.Str.
Ritterstraße
Friedenstraße
Am Sande
Schule Nordlandhalle
Grimm
Kalkberg
NSG
Ausstellungsgelände
Sülzwiese Sportplätze
Museum
Theater
Feldstraße
Gartenkolonie Schildstein
Krankenhaus
Gradierwerk
Universität
Kurzentrum Sal Ü
Berufsbildungsschule 1
Am Venusberg
Am Schierbrunnenweg
Hansestadt Lüneburg
Radverkehrsstrategie 2025
Plan 2: Zielnetz Innenstadt
Hauptroute (mit Nr.)
Netzergänzung (ohne Nr.)
Stadtring
Hauptroute Innenstadt
Netzergänzung Innenstadt
Nachtroute
Fußgängerzone (Gebiet)
Empfehlung Fahrradstraße Innenstadt
Stand:
März 2018
PGV
PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Hansestadt Lüneburg
Radverkehrsstrategie 2025

Plan 3: Verkehrsbelastung

ERA-Belastungsbereiche

- I: < 4.000 Kfz / Tag
- II: 4.000 - < 10.000 Kfz / Tag
- III: 10.000 - 18.000 Kfz / Tag
- IV: > 18.000 Kfz / Tag
- Keine Daten

Stand:
März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Hansestadt Lüneburg
Radverkehrsstrategie 2025

Plan 4: Mängel und Probleme

Mängel im Knotenbereich

- Großer Handlungsbedarf
- Geringerer Handlungsbedarf

Streckenhafter Mangel

- Zu schmale Radverkehrsanlage
- Radverkehrsnetz

Stand:
März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Hansestadt Lüneburg

Routenplan 1 Stadt-Ring

Empfehlungen / Fotoplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungs-verkehr
- Benutzungsrecht Einrichtungs-verkehr
- Benutzungsrecht Zweirichtungs-verkehr
- Radfahrstreifen
- Lösegrabenradweg
- Detailskizze

Stand: September 2016

PGV

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

7. Vor dem Neuen Tore: Lückenschluss zw. Dörnbergstr. und Schanzenweg sowie FG-/RF-Schutzanlage, ergänzend zu städt. Radwegerneuerungs-Maßnahmen (vgl. Kap. 4.4)

6. Knotenpunkt Am Graalwall/ Bastionstraße: Anlage einer Aufstellfläche mit Radfahrersignal für Linksabbieger in die Bastionsstraße von der Nordseite (vgl. Kap. 4.3.1)

5. Am Graalwall: Aufhebung der Benutzungspflicht in Gegenrichtung (vgl. Kap. 4.3.1)

4. Am Springintgut: Verbesserung der Sicherheit und Durchlässigkeit mit einer FG-/RF-Schutzanlage, ergänzend zu städt. Radwegerneuerungs-Maßnahmen (vgl. Kap. 4.3.2)

3. Hindenburgstraße: Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens an der Südseite (vgl. Kap. 4.2)

2. Reichenbachstraße: Anlage Überquerungshilfe zw. Innenstadt (Im Wendischen Dorfe) und Behördenstandorte (vgl. Kap. 4.1)

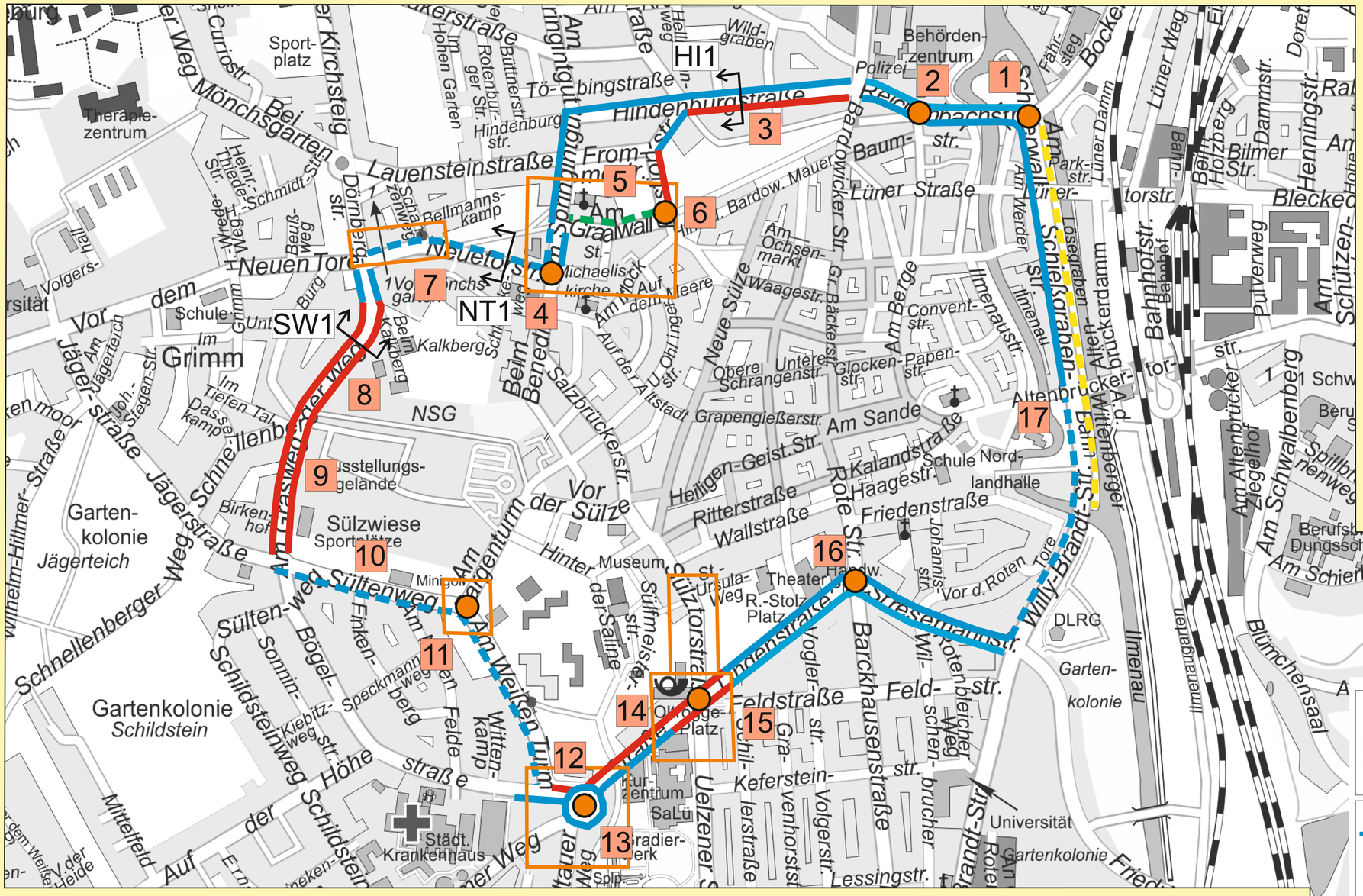
1. Reichenbachstraße/ Hauptroute 3 Adendorf (über gepl. Lösegrabenbrücke): Wegweisende Beschilderung der z. T. kreuzungsfreien Führungen Richtung Bahnhof, Behörden, Innenstadt und Universität (vgl. Kap. 5.3.1)

8. Schnellenberger Weg: Anlage beidseitiger Radfahrstreifen, bauliche Anpassungen, tlw. Aufhebung des Parkens auf einer Straßenseite (vgl. Kap. 4.5)

9. Am Grasweg: Anlage beidseitiger Radfahrstreifen, bauliche Anpassungen, Tausch von Radverkehrsführung und Parkstreifen (vgl. Kap. 4.5)

10. Sültenweg: Aufhebung Radverkehrsführung an der Nordseite (vgl. Kap. 4.6)

11. Einmündung Sültenweg/ Am Bargenturm: Einrichten einer LSA-Furt zum Erreichen der Fahrbahnführung Am Bargenturm (vgl. Kap. 3.3.2)



17. Östlicher Stadtring: Wegweisende Beschilderung zur Nutzung des Lösegraben-Radweges (vgl. Kap. 2)

12. Knotenpunkt Bögelstraße/ Am Weißen Turm: Lückenschluss zur Anbindung und Weiterleitung des Radverkehrs an Nordseite Bögelstr. (vgl. Kap. 4.7.3)

13. Knotenpunkt Bögelstr./ Soltauer Straße (Kreisverkehr): Beseitigung der Gefahrenstellen durch Aufhebung des Bypasses und rundum richtungstreue Führung (vgl. Kap. 4.7.2)

14. Soltauer Str.: Empfehlung für langfristige Umgestaltung mit Radfahrstreifen an Nordseite (vgl. Kap. 4.7.1)

15. Sülztorstr./ Uelzener Str./ Soltauer Str. (Sternkreuzung): Verbesserung der Sicherheit und Durchlässigkeit mittels Fahrbahnführung in allen Zufahrten, Verlegung der Furten in Nord-Süd-Richtung in den Innenbereich, z. T. bauliche Varianten (vgl. Kap. 4.8)

16. Knotenpunkt Lindenstraße/ Rote Str./ Barckhausenstr.: Einrichtung direkter Radverkehrsführungen bzw. Rücknahme stark abgesetzter Furten (vgl. Kap. 3.3.6)

Route 3

Route 3A

Detailplan

1 Liegnitzer Str.
2 Marienburger Str.
3 Danziger Str.
4 Bei der Keulahütte

Hansestadt Lüneburg

Routenplan zu Kap. 5.3
Route 3/3A - Adendorf
Empfehlungen / Fotoplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungs-verkehr
- Fahrbahnführung
- selbstständige Führung

Stand: März 2018

PGV
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

01. Vorh. Wegeverbindung zw. der neuen Brücke über den Lösegraben und Kaufhausstraße baulich optimieren

02. Neuerrichtung einer Brücke über den Lösegraben in Verlängerung Fährsteg

03. Optimierung Radverkehrsquerung Knotenpunkt Lise-Meitner-Str./ Konrad-Zuse-Allee

04. Bockelmannstr., West: Belagserneuerung Zweirichtungs-Geh- und Radweg nach Bedarf

05. Optimierung Radverkehrsführung Knotenpunkt Bockelmannstr./ Erbstorfer Landstr.

06. Bockelmannstr., West: Belagserneuerung Zweirichtungs-Geh- und Radweg nach Bedarf

07. Auffahrt Ostumgehung Ri. Uelzen: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr

08. Auffahrt Ostumgehung Ri. Hamburg / Westseite: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr

09. Artlenburger Landstr., West: Belagserneuerung Zweirichtungs-Geh- und Radweg nach Bedarf

10. Optimierung Radverkehrsführung Knotenpunkt Artlenburger Landstraße/ Lüner Rennbahn/ Grüner Weg

11. Artlenburger Landstr., Ost: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m

12. Auffahrt Ostumgehung Ri. Uelzen / Ostseite: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr

13. Bockelmannstr., Ost: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m

14. Erbstorfer Landstr.: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m

15. Erbstorfer Landstr.: Optimierung Querungsstelle in Höhe Lüner Weg

16. Unterführung Lüner Weg/ Bahnstrecke Lüneburg-Hamburg: Belags- und Beleuchtungserneuerung nach Bedarf

17. Bleckeder Landstraße: Optimierung Querungsstelle zw. Lüner Weg und Bahnhofstr.

18. Routenabschnitt Lüner Holz bis Stadtgrenze: Ertüchtigung Geh- und Radweg mit witterungsbeständiger Ganzjahresbefestigung, teilweise Kurvenbegradigung, Ausbau auf 2,5 m Breite

Detailplan

Route 3

Route 3A

Hansestadt Lüneburg

Routenplan zu Kap. 5.3
Route 3/3A - Adendorf
Empfehlungen / Maßnahmenplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungsverkehr
- Fahrbahnführung
- selbstständige Führung
- Punktuelle Maßnahmen

Stand: März 2018

PGV
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

E 594979 m

N 5902431 m

Adendorfer Route und ihre Anbindung zwischen Kloster Lüne und Bahnhof/ Innenstadt

Adendorf

Zeltberg,
Bardowick

Adendorf

3

3

4A

3

4A

3A

3

Innenstadt

Universität

Bahnhof

Hansestadt Lüneburg
Detailplan zu Kap. 5.3
Adendorf Südbereich

Hauptroute mit Bezeichnung

Ergänzung, Nebenstrecke

Hauptroute Adendorf

Unterführung, Tunnel

Überführung, Brücke (neu)

LSA

Stand: April 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

© 2014 – Alle Rechte vorbehalten

N 5901126 m

E 594158 m

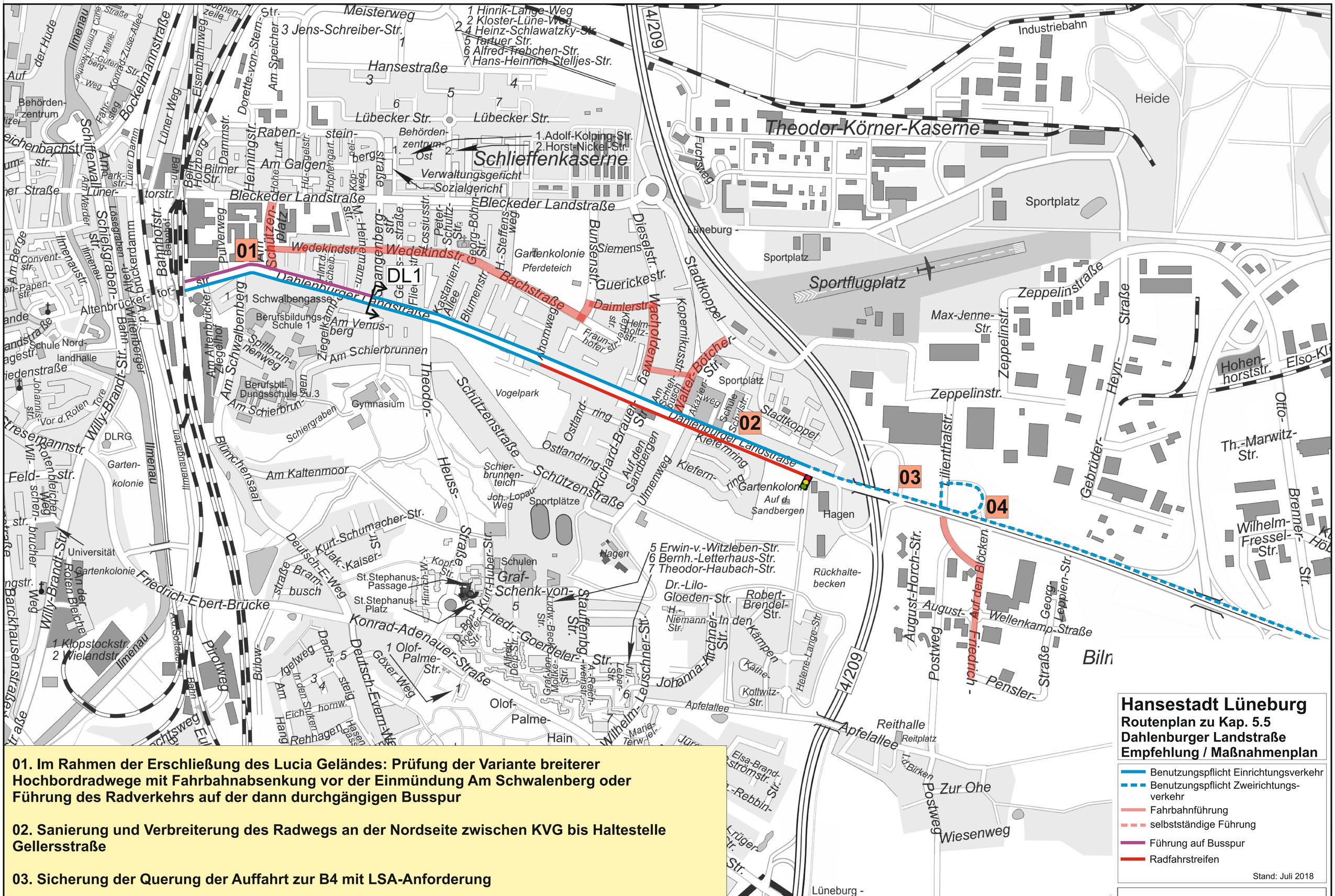
Hansestadt Lüneburg

Routenplan zu Kap. 5.5
Dahlenburger Landstraße
Empfehlung / Fotoplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungs-verkehr
- Fahrbahnführung
- selbstständige Führung
- Führung auf Busspur
- Radfahrstreifen

Stand: März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de



01. Im Rahmen der Erschließung des Lucia Geländes: Prüfung der Variante breiterer Hochbordradwege mit Fahrbahnabsenkung vor der Einmündung Am Schwalenberg oder Führung des Radverkehrs auf der dann durchgängigen Busspur

02. Sanierung und Verbreiterung des Radwegs an der Nordseite zwischen KVG bis Haltestelle Gellersstraße

03. Sicherung der Querung der Auffahrt zur B4 mit LSA-Anforderung

04. Anlage einiger geradlinigen Querung über die Auffahrt zur B4/B216

Hansestadt Lüneburg

Routenplan zu Kap. 5.5
Dahlenburger Landstraße
Empfehlung / Maßnahmenplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungs-verkehr
- Fahrbahnführung
- selbstständige Führung
- Führung auf Busspur
- Radfahrstreifen

Stand: Juli 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Hansestadt Lüneburg

Routenplan zu Kap. 5.9 Häcklingen/ Rettmer Empfehlung / Fotoplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungs-verkehr
- Benutzungsrecht Einrichtungs-verkehr
- Schutzstreifen
- Detailskizze

Stand: März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

01. Radweg stadtauswärts zwischen Oedemer Weg und Zentralfriedhof sanieren und verbreitern

02. Versetzen der Straßenlaternen zwischen Heidkamp und OHE Brücke an den Gehwegrand

03. Überführung des Hochbordradweges an der Einmündung Munstermannskamp auf einen Schutzstreifens, bei gleichzeitigem Rückbau des vorhandenen Radweges bis Overgönner Weg

04. Abmarkierung eines aufgeweiteten Aufstellstreifens vor der Einmündung Scharnhorststraße mit eigner Linksabbiegersignalisierung um konfliktfrei direkt in die Scharnhorststraße abbiegen oder auf den Gegenrichtungsradweg auf der Ostseite der Soltauer Allee gelangen zu können

05. Aufhebung der Benutzungspflicht des Gegenrichtungsradweges auf der Ostseite bis Am Eichenwald, um ggf. bergab auf der Soltauer Allee bis zur Straße Hasenburger Weg gelangen zu können

06. Einseitige Zweirichtungsführung entlang Soltauer Str., Hasenburg, Soltauer Allee und Lüneburger Str. bis Ortslage Rettmer: Beibehaltung Benutzungspflicht wg. abgesetzter Führung und Führungskontinuität; RW-Ausbau auf ERA-Breitenmaß prüfen, Kosten schätzen

07. Stadteinwärts nördlich der Einmündung Munstermannskamp Bau einer Abfahrt vom Radweg auf die Straße um bei der Nichtbenutzungspflicht überhaupt die Wahlfreiheit zu ermöglichen (Realisierung in 2018)

08. Sanierung des nichtbenutzungspflichtigen Radweges auf der Ostseite der Soltauer Straße (Verbreiterung nicht möglich)

Alternative:
Abmarkierung eines 1,40 m breiten Schutzstreifens auf der Ostseite der Soltauer Straße zwischen Mustermannskamp und der Wiederauffahrt in Höhe Hausnummer 35 mit 50 cm Sicherheitsabstand zu den Parkständen Richtung Uelzener Str.

09. In Höhe Hausnummer Soltauer Straße 35 Bau einer Wiederauffahrt auf den Hochbordradweg inkl. Sanierung des Teilstückes bis kurz vor die Einmündung Oedemer Weg (Realisierung in 2018)

Hansestadt Lüneburg

Routenplan zu Kap. 5.9 Häcklingen/ Rettmer Empfehlung / Fotoplan

- Benutzungspflicht Einrichtungsverkehr
- Benutzungspflicht Zweirichtungsverkehr
- Benutzungsrecht Einrichtungsverkehr
- Benutzungsrecht Zweirichtungsverkehr
- Punktuelle Maßnahmen
- Radfahrstreifen
- Detailskizze

Stand: Juli 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrs-strategie 2025

Detailplan zu Kap. 3.3.1
St. Lambertiplatz

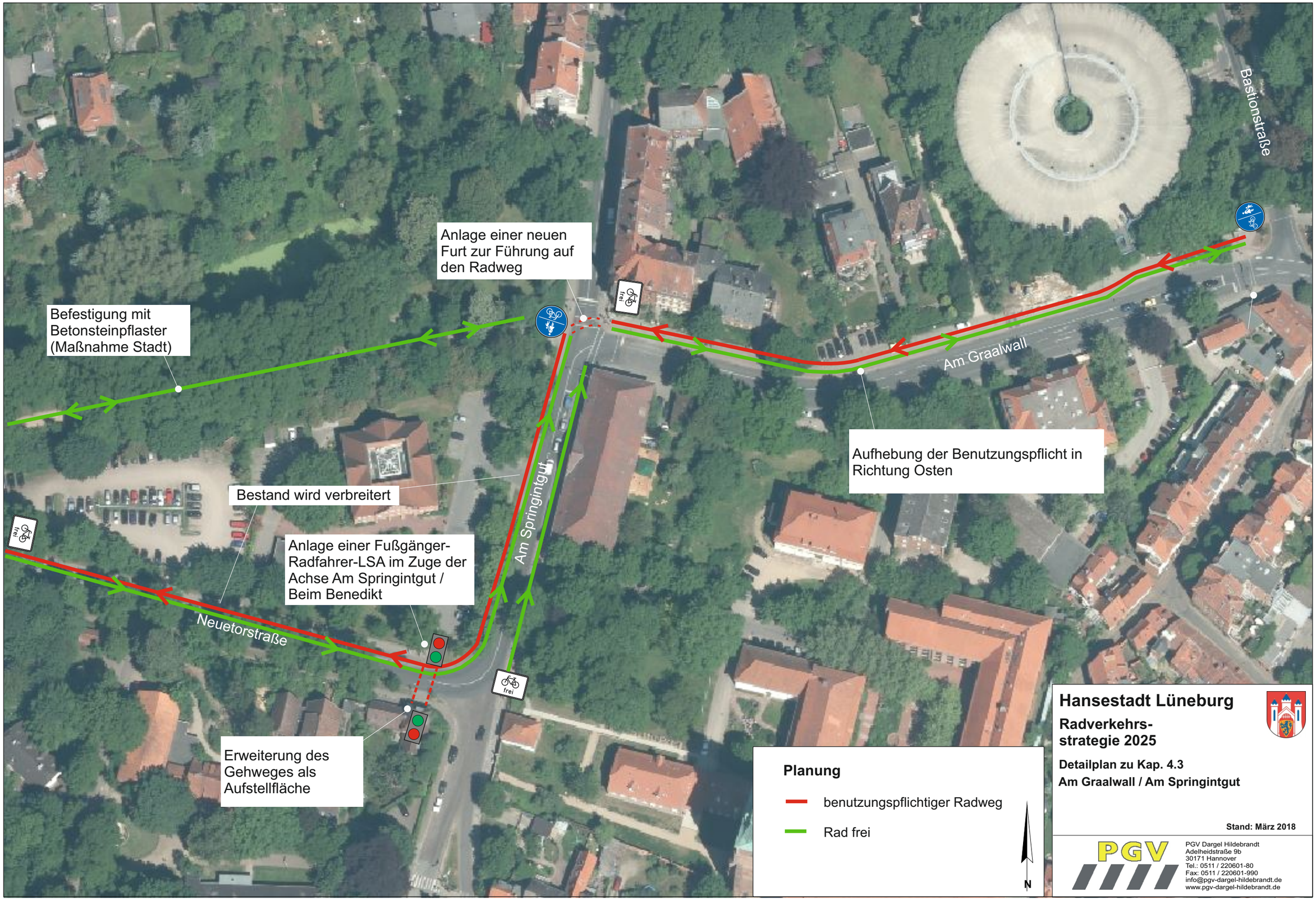
Stand: August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Planung

- benutzungspflichtiger Radweg
- Rad frei
- Mischverkehr
- Schutzstreifen

N



Hansestadt Lüneburg

Radverkehrs-strategie 2025

Detailplan zu Kap. 4.3

Am Graalwall / Am Springintgut

Stand: März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

- Anlage eines einseitigen Schutzstreifens (Regelbreite: 1,5m)
- Fahrbahn: 2x2,75m ab „Im Grimm“

3,0 | 2,75 | 2,75 | 1,5
FB | SSTR

1,5 | 2,25 | 3,0 | 2,25 | 1,5
SSTR | FB | SSTR

- Aufhebung der Radverkehrsführung im schmalen Seitenraum der Nordseite (Gehweg)

- Fußgänger und Radfahrer-LSA in Höhe Schanzenweg mit Anschluss an Neubau Zweirichtungs-Radweg sowie Allee in Richtung Graalwall

- Getrennter Radweg o. Benutzungspflicht als Neubau an der Südseite, Gehweg neu gestalten bis LSA

- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen Spur-in-Spur (Mindestmaß) im Aufweitungsbereich am Fahrbahnrand bis Am Springingtgut

Hansestadt Lüneburg

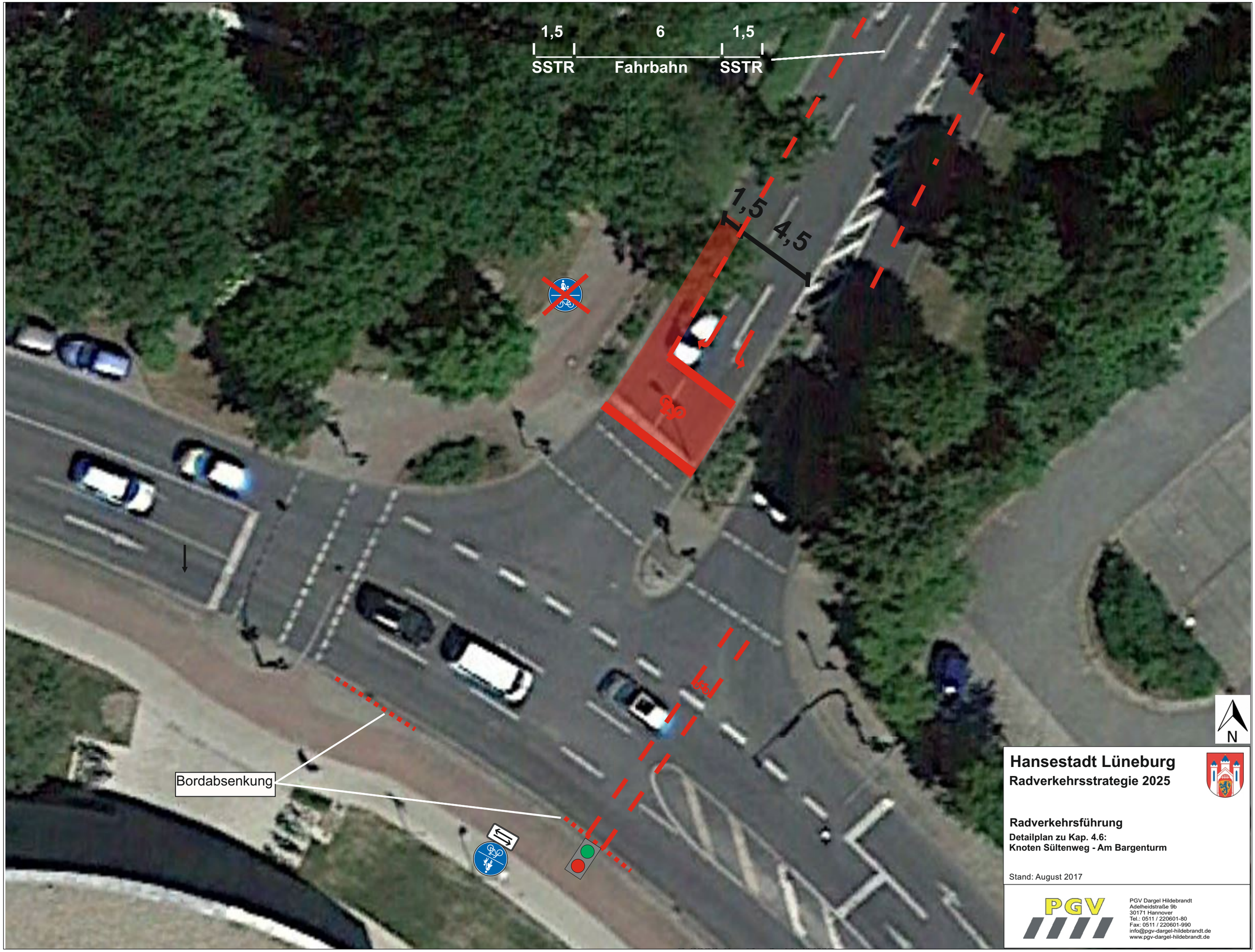
Radverkehrsstrategie 2025

Radverkehrsführung

Detailplan zu Kap. 4.4:
Vor dem Neuen Tore

Stand: August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de



Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Radverkehrsführung

Detailplan zu Kap. 4.6:
Knoten Sültenweg - Am Bargenturm

Stand: August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Am Weißen Turm

Anschluss an Bestand

3

RW 2,5 | 3,25 | 3,25 | GW 2,50

Anlage RFS 1,75m

1,75 | 3,25 | 3,75 | 3,25

Soltauer Straße

RFS

vorh. RW

Verzicht auf Bypass
Rückbau FB-Fläche

4

Anschluss an Bestand
bzw. Umbauplanung
Nordseite
(Radfahrstreifen)

5

Bögelstraße

Umgestaltung
Grünstreifen,
Anlage Abbiegespur
mit Schutzstreifen

2

Abrückung ca. 2,5m

Kreisparallele
Radwegführung
(Einrichtungsverkehr)

1

Oedemer Straße

Soltauer Straße

Anschluss an Bestand
mit
Radverkehrsführung
auf der Fahrbahn
(Piktogrammspur /
Schutzstreifen)

Maßnahme 1
Streng kreisparallele Einrichtungsführung erhöht Akzeptanz durch Radfahrer und deren Wahrnehmbarkeit durch Kraftfahrer

Maßnahme 2
Umgestaltung des Grünstreifens ermöglicht Neuausrichtung der Abbiegespur Richtung Bögelstraße/Klinikum mit Schutzstreifen als direkte Anbindung für Radfahrer

Maßnahme 3
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Einrichtungsverkehr und signalisierte Fußgänger-/ Radfahrerquerungshilfe am Knoten Am Weißen Turm/Bögelstraße

Maßnahme 4
Verzicht auf Bypass zugunsten sicherer Fuß- und Radverkehrsführung; Abwägung erforderlich gegen zeitweise Leistungseinbußen des Kfz-Verkehrs

Option 5
Wegfall der Bypass-Zufahrt eröffnet auch Chancen für durchgehenden Radfahrstreifen entlang Nordseite Soltauer Straße (Umgestaltung).

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

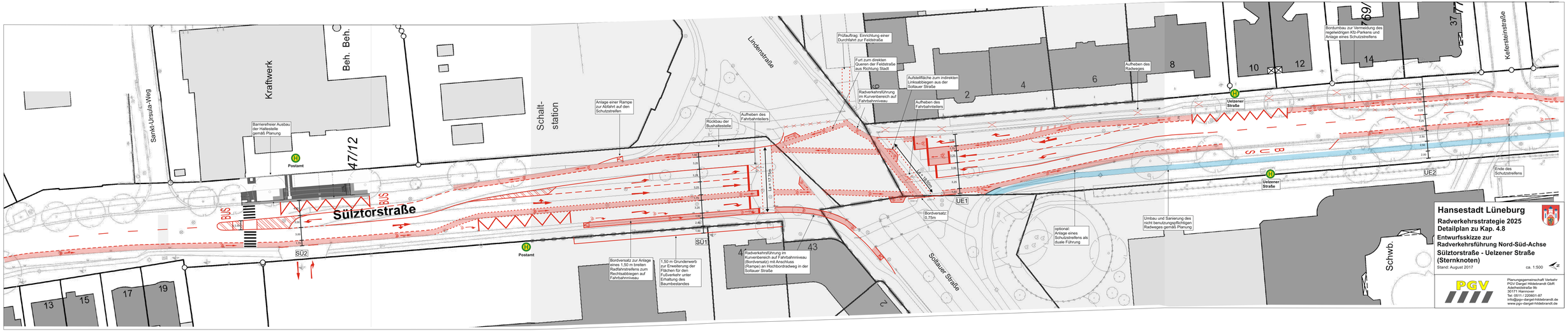
Radverkehrsführung

Bögelstraße/ Soltauer Straße (Kreisverkehr)

September 2016 ~1:500

PGV

Adelheidstr. 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-hannover.de



Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025
Detailplan zu Kap. 4.8
Entwurfsskizze zur Radverkehrsführung Nord-Süd-Achse
Süztorstraße - Uelzener Straße (Sternknoten)

Stand: August 2017

ca. 1:500

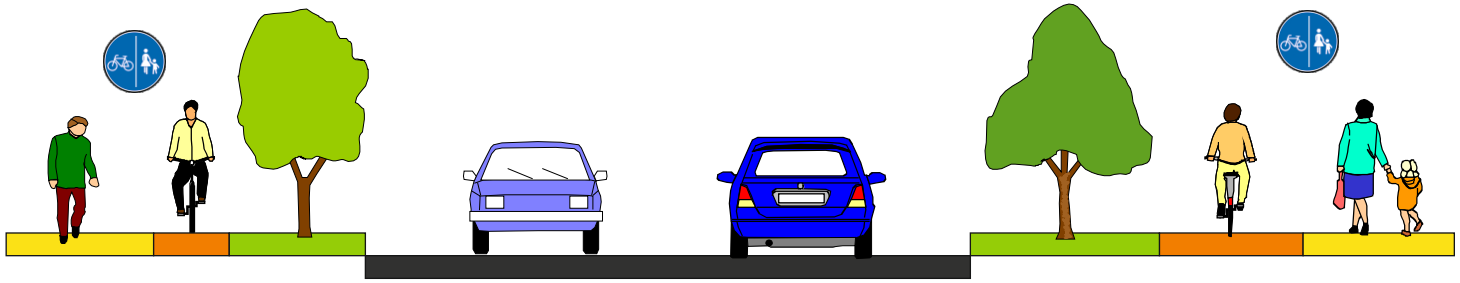
PGV

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel: 0511 / 220601-87
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Südseite

Nordseite



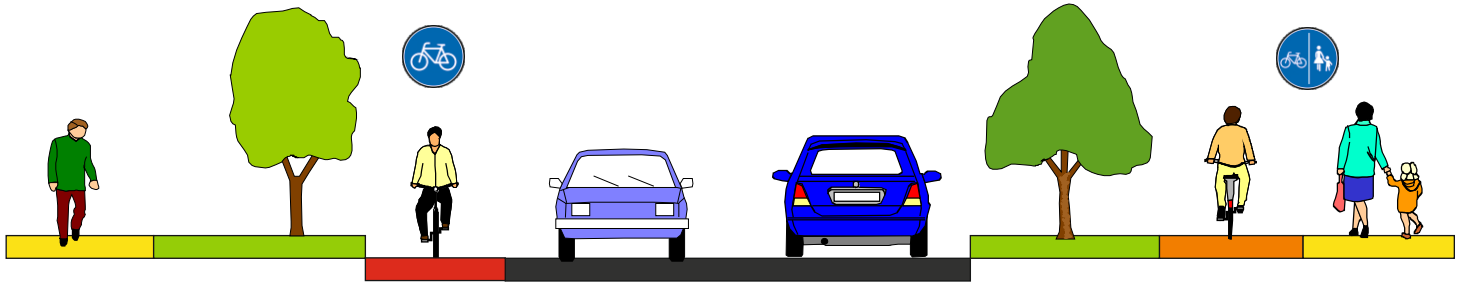
GW	RW	Grün/ Parken	FB	Grün	RW	GW
1,95	1,00	1,80	8,00	2,50	1,90	2,00

19,15

Planung

Südseite

Nordseite



GW	Grün/ Parken	RFS	FB	Grün	RW	GW
1,95	2,80	1,85	6,15	2,50	1,90	2,00

19,15

Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.2
Hindenburgstraße HI1

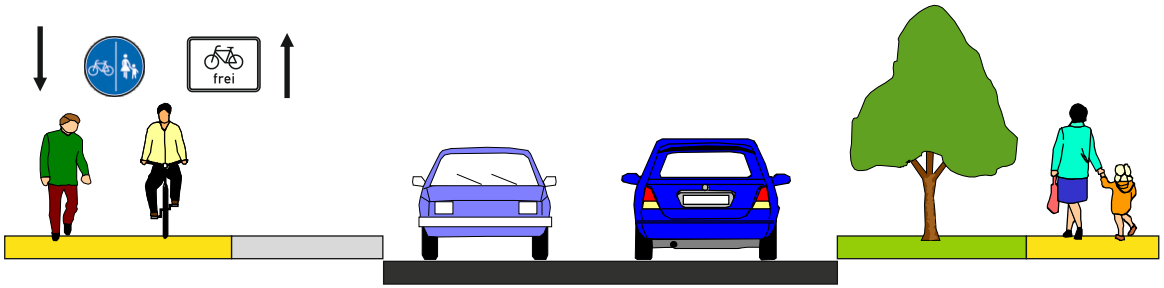
Höhe Langer Jammer
Fahrtrichtung West

Maßstab 1:100 August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Nordseite



Südseite

GRW	P	FB	Grün	GW
3,0	2,0	6,0	2,50	1,75

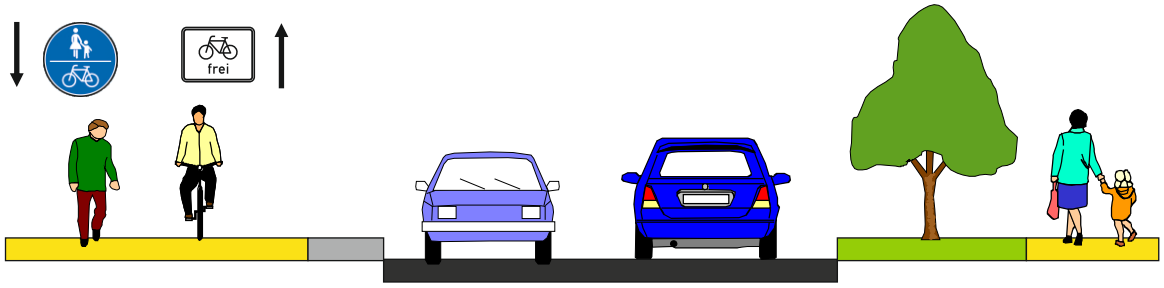
15,25

Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Planung

Nordseite



Südseite

GRW	Sts.	FB	Grün	GW
4,0	1,0	6,0	2,50	1,75

15,25

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.4
Neuetorstraße NT1
Höhe Parkplatz
Fahrtrichtung Ost

Maßstab 1:100 August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

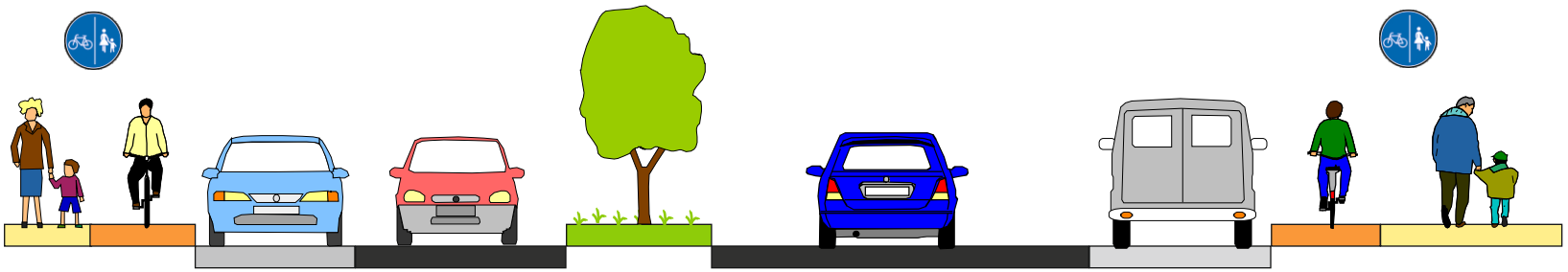
Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Bestand

Westseite

Ostseite



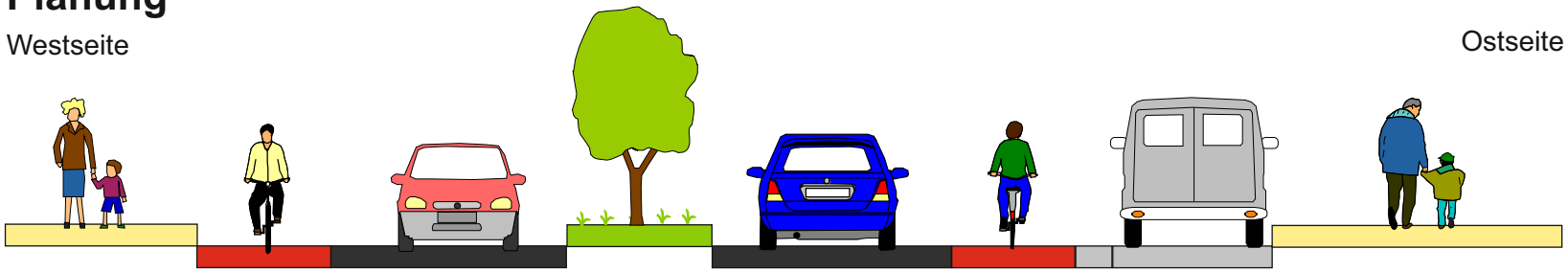
GW	RW	P	FB	Grün	FB	P	RW	GW
1,20	1,45	2,2	2,90	2,00	5,20	2,50	1,50	2,50

21,45

Planung

Westseite

Ostseite



GW	RFS	FB	Grün	FB	RFS	Sts.	P	GW
2,65	1,85	3,25	2,00	3,3	1,7	0,5	2,2	4,00

21,45

Variante 1

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.5
Schnellenberger Weg SW1
Fahrtrichtung Nord

Maßstab 1:100 März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

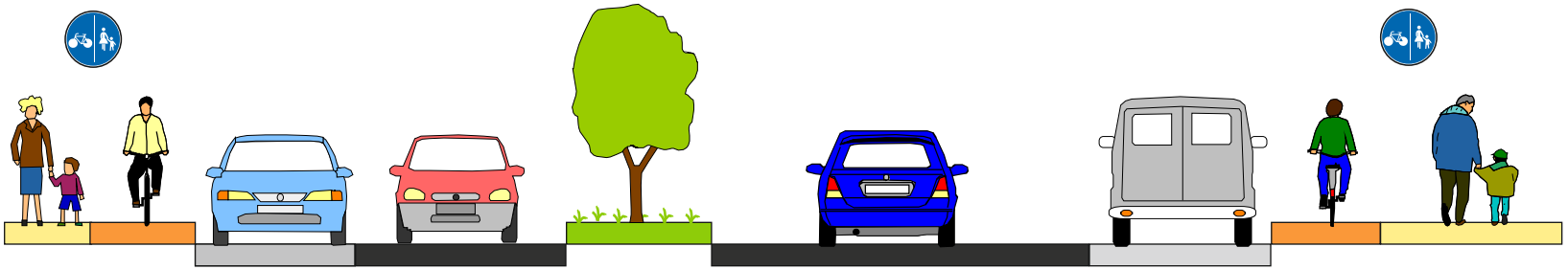
Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Bestand

Westseite

Ostseite



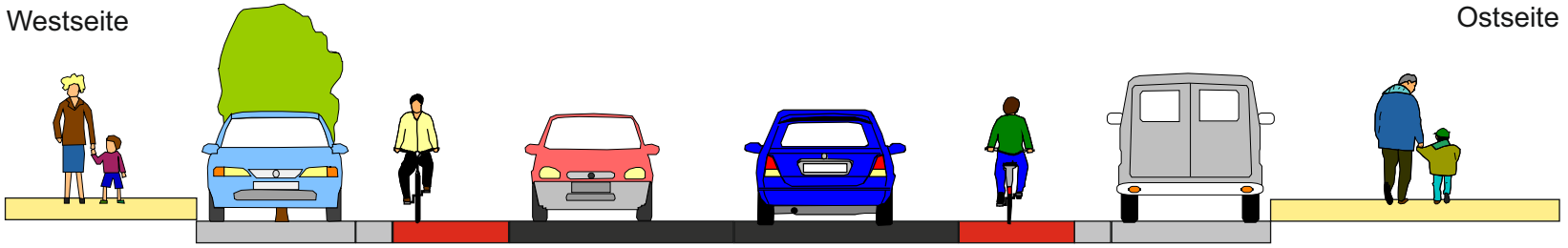
GW	RW	P	FB	Grün	FB	P	RW	GW
1,20	1,45	2,2	2,90	2,00	5,20	2,50	1,50	2,50

21,45

Planung

Westseite

Ostseite



GW	P	Sts.	RFS	FB	FB	RFS	Sts.	P	GW
2,65	2,2	0,5	1,60	3,10	3,10	1,60	0,5	2,2	4,00

21,45

Variante 2

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.5
Schnellenberger Weg SW1
Fahrtrichtung Nord

Maßstab 1:100 März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

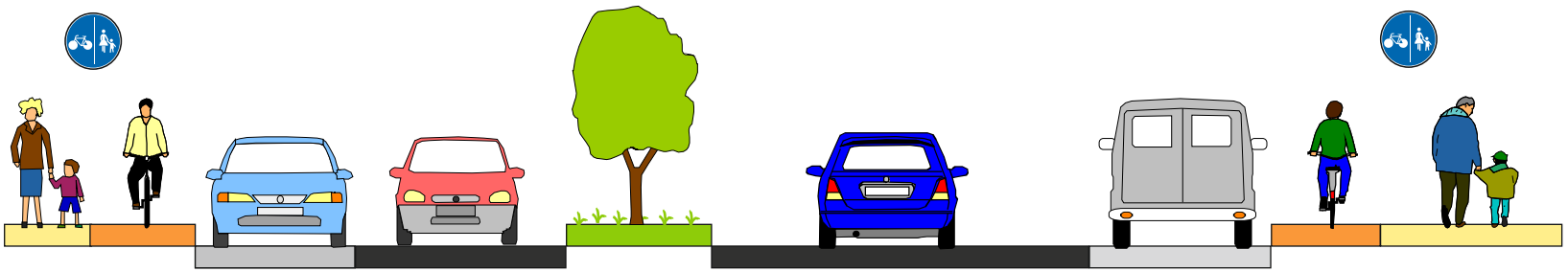
Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Bestand

Westseite

Ostseite



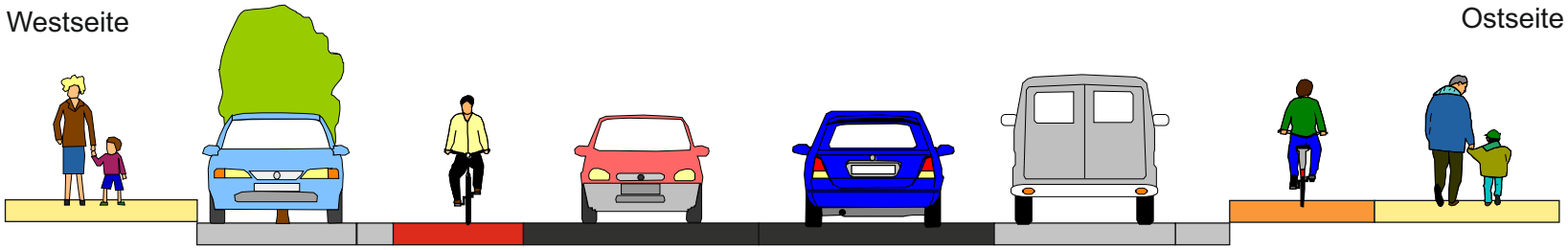
GW	RW	P	FB	Grün	FB	P	RW	GW
1,20	1,45	2,2	2,90	2,00	5,20	2,50	1,50	2,50

21,45

Planung

Westseite

Ostseite



GW	P	Sts.	RFS	FB	FB	P	Sts.	RW	GW
2,65	2,2	0,5	1,80	3,25	3,25	2,5	0,75	2,0	2,55

21,45

Variante 3

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.5
Schnellenberger Weg SW1
Fahrtrichtung Nord

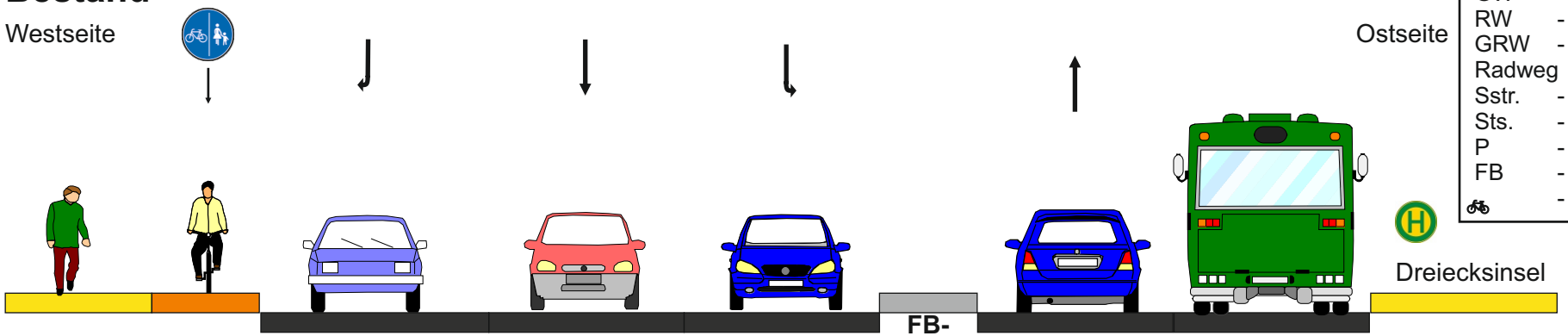
Maßstab 1:100 März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Westseite

Ostseite



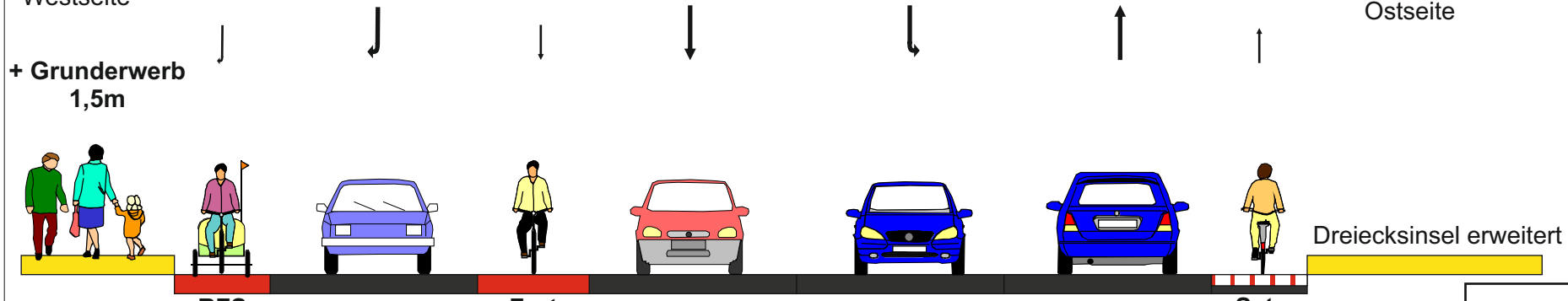
Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn
	- nur Piktogramm

Planung

Westseite

Ostseite



Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.8

Sülztorstraße SÜ1

Höhe Bushaltestelle Ostseite

Fahrtrichtung N

Maßstab 1:100

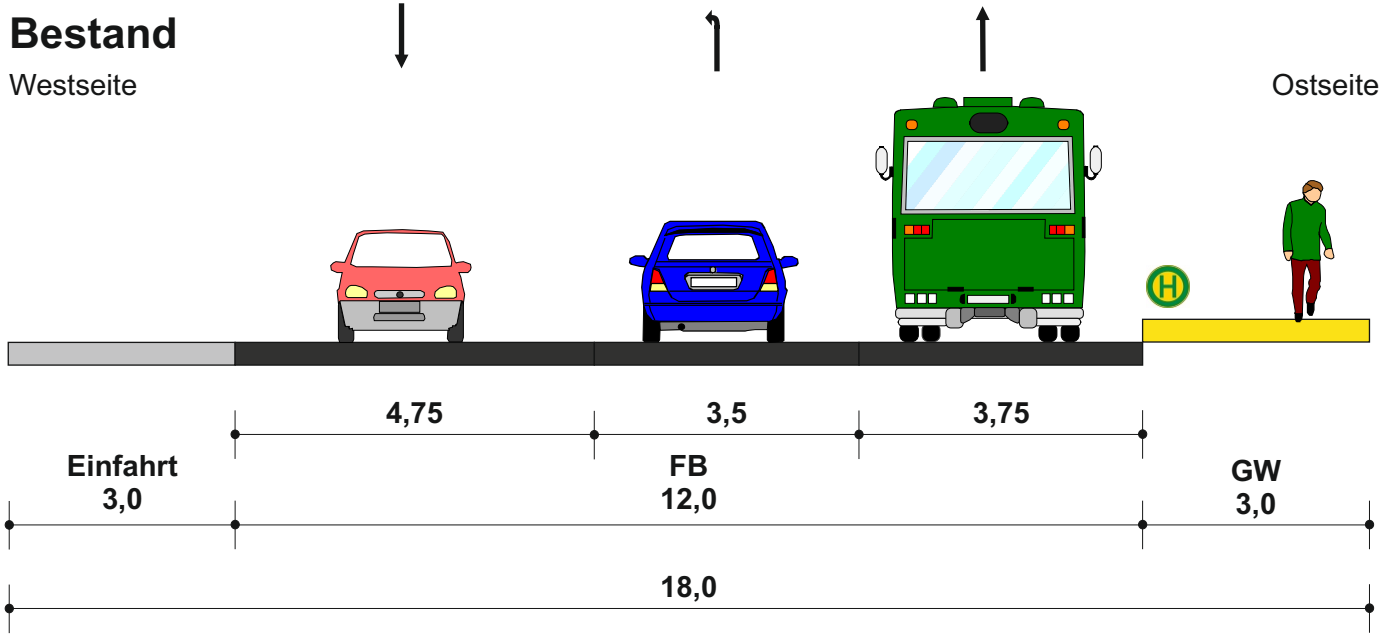
August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Westseite

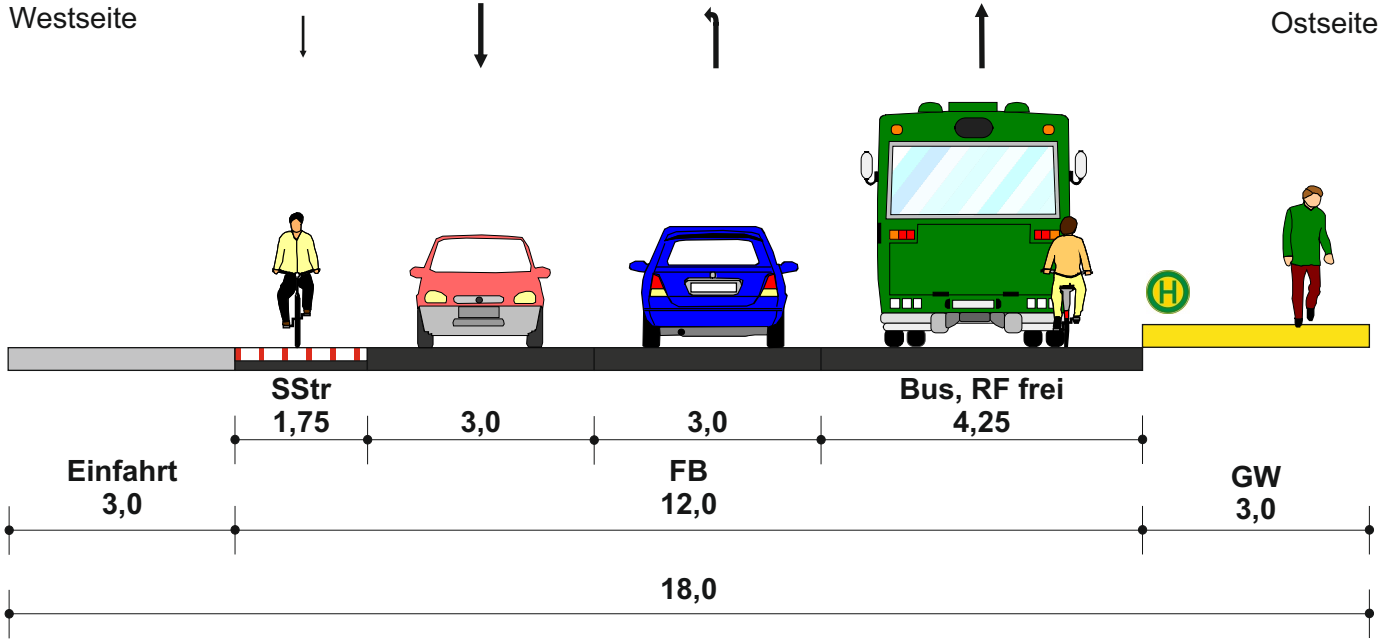
Ostseite



Planung

Westseite

Ostseite



Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn
🚲	- nur Piktogramm

Hansestadt Lüneburg

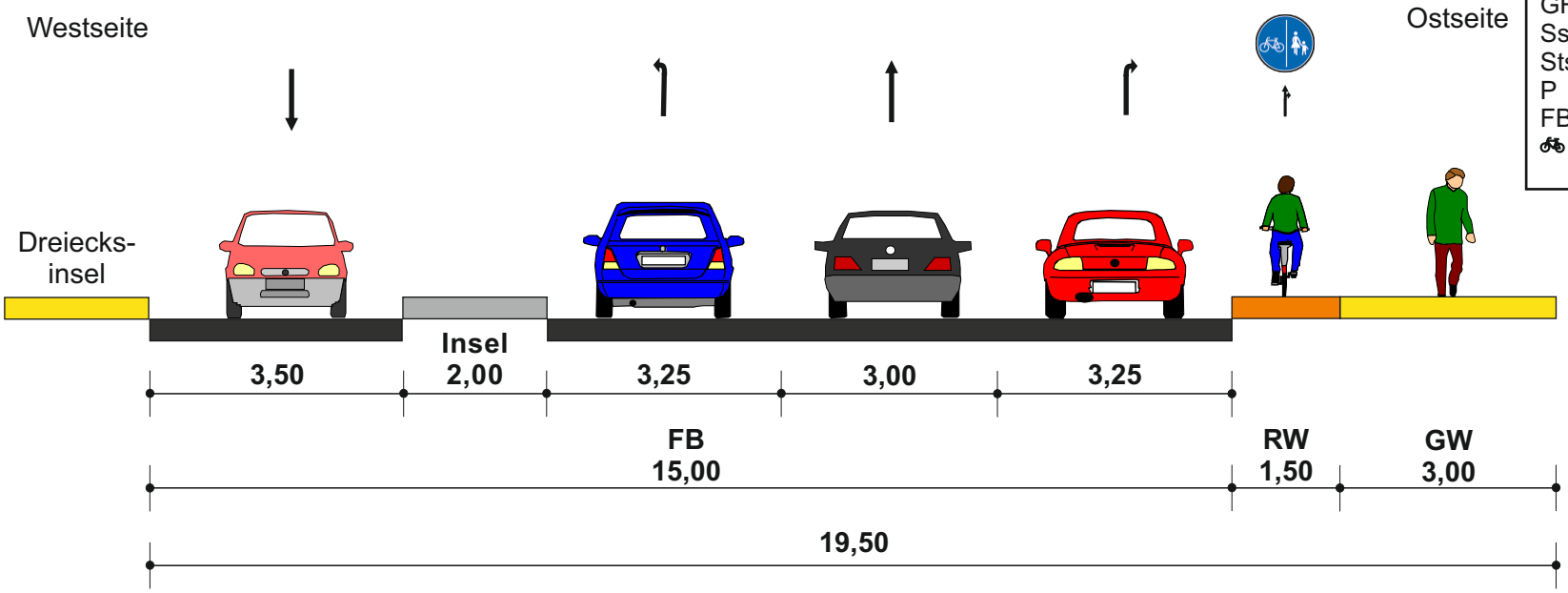
Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.8
Sülztorstraße SÜ2
Fahrtrichtung N

Maßstab 1:100 August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

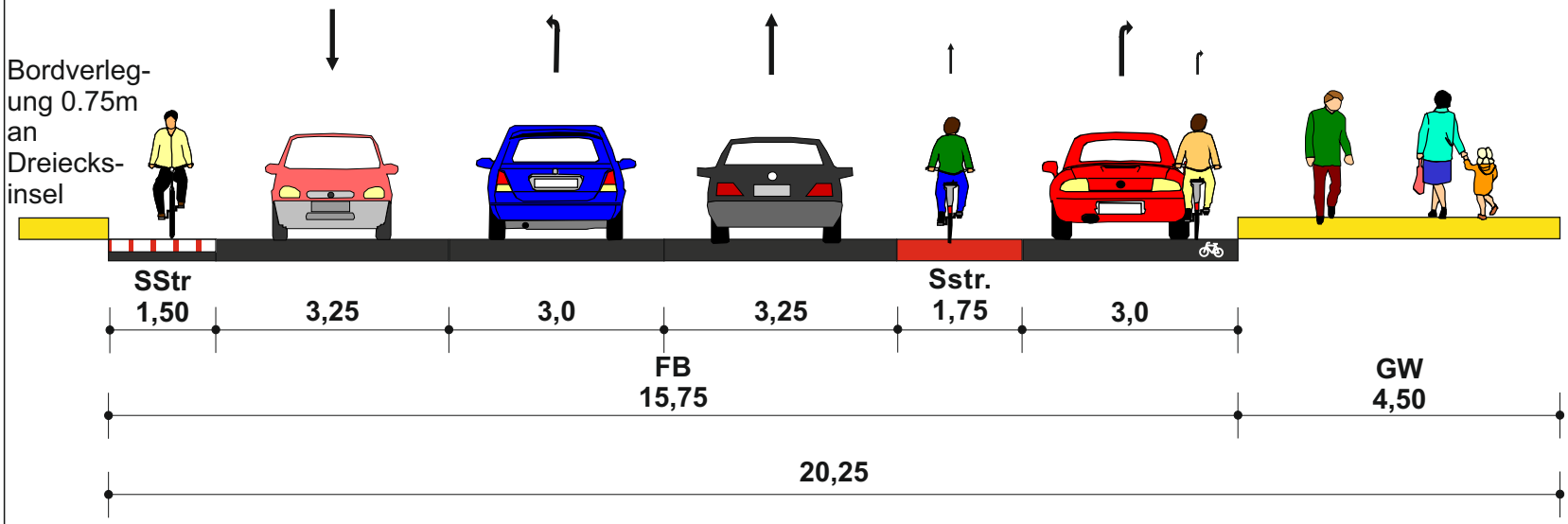
Bestand



Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn
🚲	- nur Piktogramm

Planung (ohne Fahrbahnteiler)



Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.8
Uelzener Straße UE1
Höhe Soltauer Straße / Lindenstraße
Fahrtrichtung N

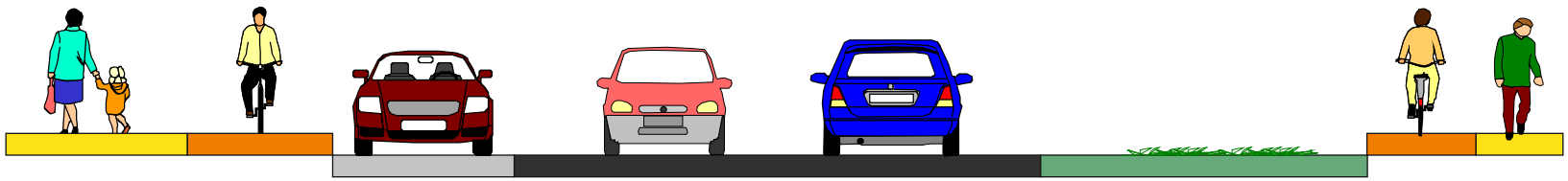
Maßstab 1:100 August 2017

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Südseite

Nordeite



GW	RW	P	FB	Grün	RW	GW
2,50	2,00	2,50	7,25	4,50	1,50	1,20

21,45

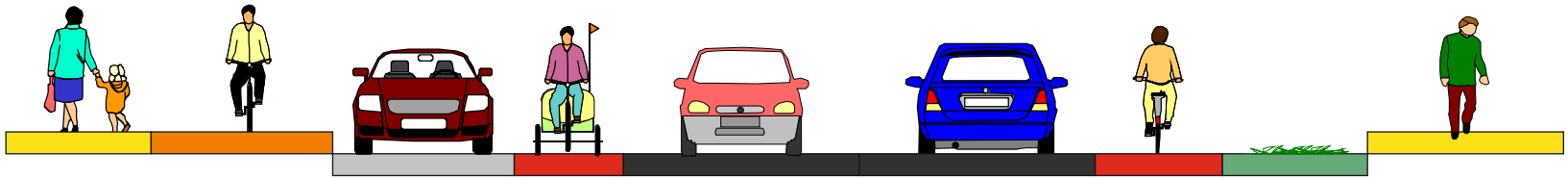
Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn
	- nur Piktogramm

Planung

Südseite

Nordseite



	Sstr.			Sstr.		
GW	1,50	RW	3,25	3,25	1,75	Grün
2,00		2,50				2,00

P	FB	GW
2,50	9,75	2,70

21,45

Hansestadt Lüneburg

Radverkehrskonzept

Querschnitt
Uelzener Straße UE2
Höhe Kefersteinstraße
Fahrtrichtung N

Maßstab 1:100

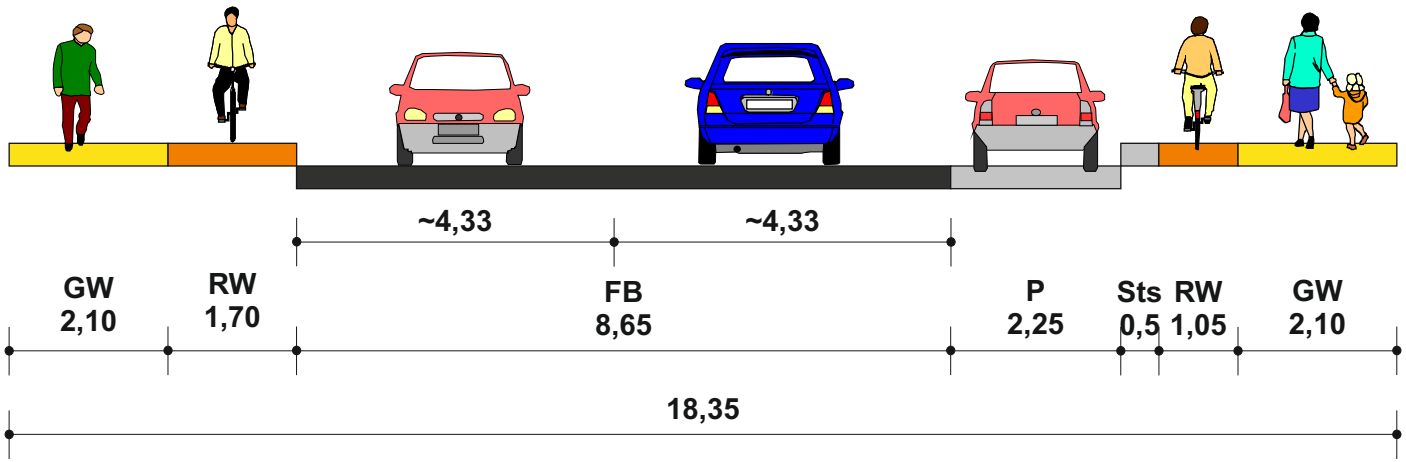
Juli 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Nordseite

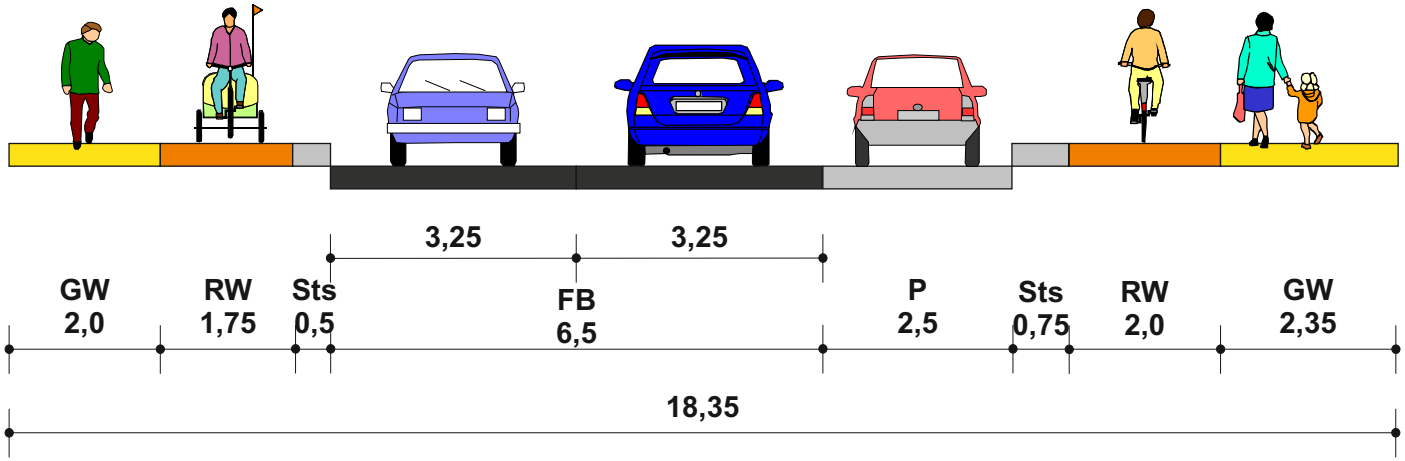
Südseite



Planung (von Ahornweg bis Spangenbergstraße)

Nordseite

Südseite



Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Variante 1

Hansestadt Lüneburg
Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 5.5
Dahlenburger Landstraße DL1
Höhe Spangenbergstr./ Gellerstraße
Fahrtrichtung O

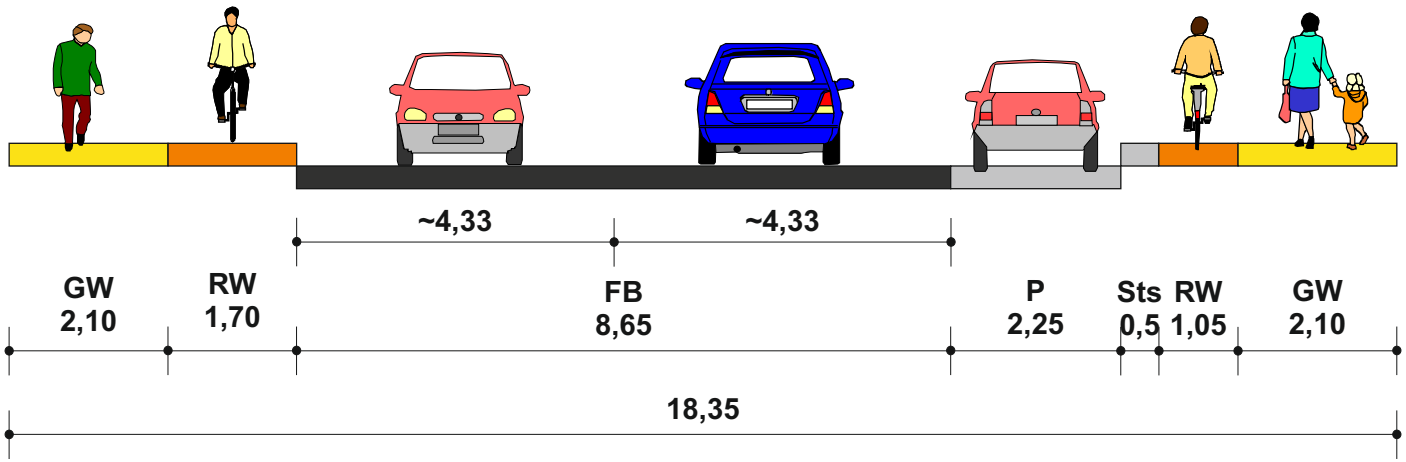
Maßstab 1:100 März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bestand

Nordseite

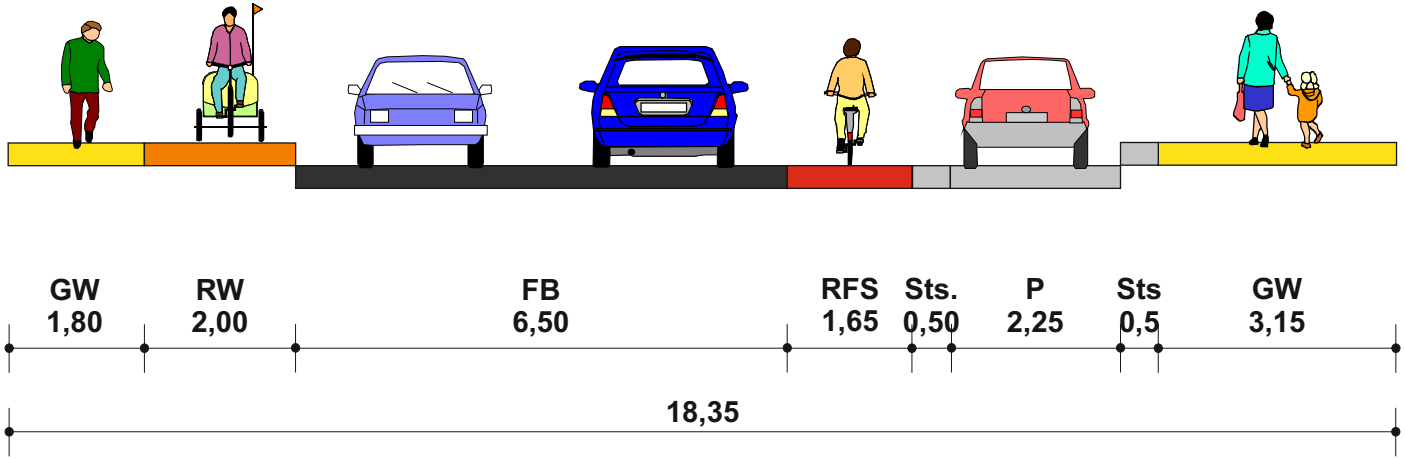
Südseite



Planung (von Ahornweg bis Spangenbergstraße)

Nordseite

Südseite



Legende:

GW	- Gehweg
RW	- Radweg
GRW	- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Sstr.	- Schutzstreifen
Sts.	- Sicherheitstrennstreifen
P	- Parken
FB	- Fahrbahn

Variante 2

Hansestadt Lüneburg
Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 5.5
Dahlenburger Landstraße DL1
Höhe Spangenbergstr./ Gellerstraße
Fahrtrichtung O

Maßstab 1:100 März 2018

PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

LEUPHANA
Fakultät Kulturwissenschaften

Prof. (apl.) Dr. Peter Pez

Abteilung Kulturgeographie

Leuphana Universität Lüneburg
Fakultät Kulturwissenschaften
Institut für Stadt- und Kulturraumforschung (Institute for Urban and Cultural Spatial Research)
Universitätsallee 1
D - 21335 Lüneburg

Fon 0(049)4131.677-2691
Fax 0(049)4131.677-2674
pez@uni.leuphana.de

Sekretariat:
Stephanie Braune
Fon 0(049)4131.677-2688
Fax 0(049)4131.677-2674
braune@leuphana.de

www.leuphana.de

Leuphana Universität Lüneburg · IfSK· 21332 Lüneburg

Herrn
Markus Moßmann
Stadtverwaltung Lüneburg
Rathaus

21335 Lüneburg

13. Februar 2018

Stellungnahme zur Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt Lüneburg

Sehr geehrter Herr Moßmann,

vielen Dank für die Übersendung o. g. Unterlage und die Möglichkeit der Stellungnahme. Zusätzlich zur Teilnahme am Treffen des Arbeitskreises Verkehr bringe ich nachfolgend meine Einschätzungen vorab in eine schriftliche Fassung, was eine bessere „Speicherbarkeit“, Weitergabe- und Verwendungsmöglichkeit gewährleistet. Ich beginne mit allgemeinen Überlegungen und wende mich danach den Details zu.

1) Begriff der Strategie

In der jetzigen Fassung erscheint mir der Begriff der Strategie derzeit noch zu hoch gegriffen, „Konzept“ wäre angebrachter. Eine Strategie setzt eine definierte Zielvorstellung voraus, auf die hin die Strategie Maßnahmen benennt und strukturell ordnet. Die Vorlage enthält noch keine Zielformulierung, sie benennt auf S. 6/7 lediglich, in welchen Feldern Aussagen formuliert werden sollten. Der Definition von Handlungsfeldern, auch den genannten fünf, ist prinzipiell zuzustimmen, allerdings müssten es noch mehr sein. Um den Blick für die nötige Aufweitung freizubekommen, ist zunächst auch eine Zielformulierung nötig, die noch oberhalb der Handlungsfelder angesiedelt ist. Hierfür werden auf den Seiten 2-5 des Gutachtens relevante Quellen genannt, aber die Formulierung einer denkbaren Hauptzielsetzung wird dann doch nicht vorgenommen oder angeregt, das gilt es nachzuholen:

- Zuerst ist zu klären, welche Funktion die Radverkehrsförderung erfüllen soll. Geht es nur um Bedürfnisbefriedigung in einem Verkehrssegment oder nicht doch um wesentlich mehr, nämlich den Erhalt der Funktionsfähigkeit verkehrlicher Abläufe bei Erreichung eines möglichst hohen Standards an Umwelt- und Sozialverträglichkeit sowie Stärkung der städtischen Lebens- und Aufenthaltsqualität?
- Ich gehe mal von dem zuletzt genannten Metaziel aus, weil es dem Stand der Forschung und auch von Politik und Planung entspricht sowie aus verschiedenen städtischen Verlautbarun-

gen, v. a. dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP), in der Vergangenheit deutlich wurde. In diesem Fall ist Radverkehrsförderung nicht Selbstzweck, sondern ein Mittel zur Erreichung einer höheren Zielebene. Hieraus leitete sich beim VEP-Beschluss die Aussage „Es gilt: Fahrrad vor Auto“ ab. Der Aussage lag die Einsicht zugrunde, dass die höhere Zielebene (nur) erreicht werden kann, wenn die Konkurrenzrelationen in der Verkehrsmittelattraktivität verschoben werden. Allerdings ist in neuerer Zeit immer wieder zu hören, dass die Verkehrsplanung alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigen müsse. So richtig diese Aussage ist, faktisch wird aus ihr eine Gleichgewichtigkeit abgeleitet, die strukturkonservativ der Bewahrung von Vorteilen des Autos gleichkommt. Von „Fahrrad vor Auto“ ist dann keine Rede mehr. Ich diagnostiziere deshalb eine Diskrepanz zwischen VEP-Beschluss und der Praxis heutiger lokaler Verkehrspolitik, sodass sowohl für die Radverkehrsaufgaben als auch darüber hinausgehend eine erneute Oberzieldefinition sinnvoll ist. Für die Radverkehrsförderung günstig wäre die Übernahme der obigen zweiten Zielformulierung bzw. die Bestätigung der zentralen Inhalte des VEP-Beschlusses. Aufgabe des Entwurfes einer Radverkehrsstrategie wäre es, eine solche Zieldefinition vorzuschlagen und deren Feststellung damit auch anzuregen. Dies fehlt wie gesagt.

- Wenn das VEP-konforme Oberziel des Erhalts verkehrlicher Funktionsfähigkeit bei Optimierung von Umwelt-, Sozial- und letztlich Stadtverträglichkeit weiterhin gelten soll, können konkretisierende Zielvorgaben in der Radverkehrsförderung definiert werden. Diese sollten etwas mit seiner quantitativen und qualitativen Verbesserung zu tun haben, weil dies der Erreichung des Oberzieles entspricht. Eine quantitative Zielvorgabe wäre die Erreichung eines bestimmten, höheren Modal-split-Anteils innerhalb einer gewissen Zeitspanne bei Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (z. B. +10 % Radverkehrsanteil im Modal split bis zum Jahr 20xy). Dies würde der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sehr zugute kommen sowie Energieverbrauch und Emissionen senken. Unter Umständen ließen sich auch indirekte Ziele definieren, wie z. B. dass der Autoverkehr in Lüneburg – trotz steigender Einwohnerzahlen – nicht zunehmen soll oder die DTV-Belastungen durch Kfz auf dem Stadtring nicht steigen sollen. Der Stadtring und seine Zufahrtsstraßen sind hinsichtlich der Erhaltung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit schon jetzt ein wesentlicher Engpassparameter, wie sich in den werktäglichen Verkehrsspitzenzeiten zeigt. Der Puffer, den sich Lüneburg mittels Kfz-Verkehrsverringerung durch die innerstädtische Verkehrsberuhigung 1991-93, sehr erfolgreich verschafft hat, ist durch die Einwohner(innen)- und damit Verkehrsentwicklung sichtlich aufgebraucht. Im Rahmen des VEP wurde damals eine solche Zieldefinition vorgenommen, nämlich minus 25 % Kfz-Verkehr – allerdings ohne festzulegen, wo und wie das zu messen wäre. Nach eigenen Forschungsergebnissen ist man dem Ziel damals aber mindestens sehr nahe gekommen bzw. hat es sogar erreicht. Bei dieser Zielvorgabe hatte man treffenderweise verstanden, dass Verkehrsstauungen weder durch Radfahrer noch durch Busse verursacht werden, sondern durch zu viel Autoverkehr. Aus dieser simplen Erkenntnis heraus hätten auch jene, die gern den Autoverkehr bevorzugt sähen, allen Grund, für eine entschiedene Radverkehrsförderung zu stimmen.
- Eine qualitative Zielsetzung könnte sein, die Unfallzahlen im Radverkehr – trotz Steigerung dessen Volumens – zu senken, was eine sportliche Zielsetzung wäre, weil dem Radverkehr auch ein gewisses Risiko des Selbstunfalls (Stürze) zu eigen ist, das sich zunächst proportional zum Radverkehrsvolumen verhält. Man kann die qualitative Zielsetzung auch quantifizieren, z. B. 10 % weniger Radverkehrsunfälle oder 20 % weniger Personenschäden im Radverkehr. Die Vorlage enthält neben der ausdrücklichen Bezugnahme auf das Unfallgeschehen (S. 5) auch die Erwähnung des ADFC-Fahrradklimatests, begnügt sich aber mit dem Aufzeigen der derzeitigen Positionierung Lüneburgs. Es wäre reizvoll als Ziel zu definieren, welche Durch-

schnittsnote man bis 2025 erreichen will oder noch besser, wie weit man im Städteranking nach vorne kommen möchte. Aus eigener Expertise möchte ich dazu ermuntern, einen bzw. sogar *den* Spitzenrang anzustreben – weil dieser mit einer forschen Radverkehrsförderung erreichbar ist – und sich nicht mit dem diffusen Mittelfeld zufrieden zu geben. Auch hierbei handelt es sich um eine Quantifizierung der qualitativen Zielsetzung. Schließlich könnte man auch auf die Reisezeitstudien für Lüneburg zurückgreifen und bspw. definieren, dass im Stadtverkehr (hier: innerhalb der administrativen Grenzen) das Fahrrad das attraktivste (= schnellste) Verkehrsmittel werden soll. Für das E-Fahrrad ist das schon der Fall, für das konventionelle Fahrrad noch nicht.

- Erst auf Basis besagter Zielsetzung wird die Voraussetzung für die Erstellung einer Prioritätenliste geschaffen. Zusätzlich könnte man noch theoretische, aber empirisch fundierte Bewertungen der Wirksamkeit verkehrsplanerischer Maßnahmen in Bezug auf das genannte Oberziel hinzuziehen. Das System dazu habe ich in meiner Habilitationsschrift als Weiterentwicklung des Theoriebeitrags zur Verkehrsmittelwahl im Stadtverkehr entwickelt. Es geht darin um die Beachtung von Maßnahmenwirkungsparametern, zu denen räumliche (flächendeckend oder lokal) und zeitliche Wirkungsbegrenzungen (permanent versus tageszeitenspezifisch) gehören, aber auch die Abschätzung der Intensitätsstärke von Maßnahmen (starke oder schwache Veränderung von wichtigen oder eher unwichtigen Parametern der Verkehrsmittelwahl).

Wenn die Zielebene klar definiert ist und eine umfassende Strukturanalyse (sh. dazu den folgenden Absatz) mit Aufzeigung von Defiziten in die Formulierung von Maßnahmen mit Prioritätsreihenfolge eingemündet ist, dann ließe sich mit Fug und Recht von einer Strategie sprechen. Die bisherige Vorlage steht dahinter noch weit zurück. Eine effizienzorientierte Verkehrspolitik/-planung wird so nicht ermöglicht.

2) Umfang der Analyse

Auf S. 1 wird der Auftrag bzw. die Aufgabenstellung der Studie angegeben. Es geht räumlich um die Innenstadt und die bisherigen Hauptrouten, die v. a. an Hauptverkehrsstraßen orientiert sind, inhaltlich um Defiziterfassung und Mängelaufnahme. Letzteres wird sehr strukturiert und in guter inhaltlicher und illustrativer Qualität vorgenommen; das gilt auch für die entwickelten Vorschläge. Dies stellt einen sehr begrüßenswerten Zugewinn an notwendigen Informationen und Vorstellungen für eine effiziente Radverkehrspolitik dar. Ich gehe davon aus, dass damit dem Auftrag an die Planungsgemeinschaft Verkehr in vollem Umfang entsprochen wurde. Aus der Sicht einer effizienzorientierten Radverkehrspolitik ist die Analyse aber damit dennoch (erheblich) defizitär, weil der Auftrag zu eng bemessen wurde. Nach etlichen Jahren der (sehr positiven) Veränderungen im innerstädtischen Bereich (Verkehrsberuhigung) und der baulichen Bedingungen der Radverkehrsführung entlang der Hauptverkehrsstraßen hätte das Bewusstsein dafür entwickelt werden können bzw. müssen, dass es Zeit ist, auch an andere Gebiete zu denken. In der Wissenschaft ist längst bekannt, dass Radverkehr mit seiner Konzentration auf Kurz- und Mittelstrecken eine sehr diffuse Wegeverteilung aufweist. Stadtteilverbindende und dabei nicht zentrumsgerichtete Verbindungen sind ein wesentlicher und eben nicht ignorierbarer Bestandteil des Radverkehrsgeschehens. Radverkehrsförderung muss deshalb flächendeckend wirken, um eine nachhaltige Verkehrspolitik zu ermöglichen. Eine Konzentration auf Hauptrouten und insbesondere Hauptverkehrsstraßen mit ihrer spezifisch hohen Lärmbelastung, den häufigen Stopps an lichtsignalisierten Knotenpunkten und des hohen Unfallrisikos an Grundstückszufahrten, Einmündungen und Kreuzungen – die echte Radverkehrsfreundlichkeit systematisch ausschließen – ist allenfalls vorübergehend hinnehmbar, um stark frequentierte Verbindungen zu priorisieren. Möglichst rasch sollte der Übergang zur flächendeckenden

Radverkehrsförderung erfolgen. Dieser Schritt steht in Lüneburg immer noch aus und dies war offenbar für die (nicht hilfreiche) Auftragsbeschränkung verantwortlich. Immerhin belegt die Analyse indirekt, dass der Zeitpunkt für ein Umsteuern tatsächlich gekommen ist, denn für viele Strecken entlang der Hauptverkehrswege stellt sie über die Nennung durchgeführter und aktuell geplanter Maßnahmen in der Kategorie „Weitergehender Handlungsbedarf“ ebenso häufig wie schlicht „Keiner“ fest. Die Lüneburger Verkehrspolitik und -planung darf es sich durchaus als Verdienst anrechnen, dass in den Jahren seit Umsetzung des Hauptbestandteils des VEP viel in die Verbesserung bestehender Radwegestrukturen investiert worden ist. Letztlich ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass sich die Bewertung im ADFC-Fahrradklimatest von der Durchschnittsnote 4,71 (1992) auf 3,59 (2016) nicht unerheblich verbessert hat. Wenn man die Strukturen weiterhin verbessern will, ist aber ein „Weiter so wie bisher“ nicht der richtige Weg. Den Grund dafür benennt die Volkswirtschaftslehre bereits seit dem 18. und 19. Jahrhundert im Gesetz des abnehmenden Grenzertrages oder kurz Ertragsgesetz: Nach Deckung des Grundbedarfes führt jede weitere Inputsteigerung zwar noch zu einem Outputzuwachs, dieser wird aber mit jeder zusätzlichen Inputeinheit immer kleiner. Schließlich sinkt der Ertragszuwachs auf null und kann sogar negativ werden. Eine Analogie dazu aus der Landwirtschaft: Stickstoffdünger auszubringen ist substanziell wichtig, da es sich um einen Pflanzenhauptnährstoff handelt. Ist der Basisbedarf gedeckt, nützt aber ein Mehr an Düngergabe immer weniger und schließlich gar nichts mehr, wenn nicht auch die anderen Nährstoffe (Kalium, Phosphor) zugegeben werden. Dies transferiert auf die Radverkehrspolitik heißt: Es ist sinnvoll, die Fahrradbedingungen prioritär dort zu verbessern, wo viel Radverkehr stattfindet, also im Stadtzentrum und auf dessen Hauptzufahrtswegen. Wenn aber ein hinreichender Stand erreicht worden ist, dann muss man an die Zufahrtswege zu den Hauptrouten, an die Nebenrouten jenseits der Hauptverkehrsstraßen und an weitere, nicht innerstädtische Zielgebiete heran, um weiterhin große Verbesserungspotenziale zu realisieren. Und diese Wirkräume haben dann meist den spezifischen Vorteil, dass sich dort wirklich gute, d. h. hoch komfortable Radverkehrsbedingungen schaffen lassen, die entlang von Hauptverkehrsstraßen strukturbedingt niemals zu erreichen sind. Weil ein Beherzigen dieser Aussage in Lüneburg einem Strategiewechsel gleichkommt, sei zur Illustration des Sachverhaltes eine weitere Analogie herangezogen: Die Verkehrsplanung in Lüneburg verhält sich (getreu dem ausbildungsmäßíg verinnerlichten, aber im nichtmotorisierten Verkehr nur sehr bedingt sinnvollen Bündelungsprinzip) wie ein Herzchirurg, der sich darum kümmert, die Gefäße im und um den Herzmuskel sowie die zentralen Aorten- und Venenleitungen durchflussfähig zu erhalten. Das ist bei Infarktgefahr segensreich. Wenn aber alle bisherigen Engstellen im und rund ums Herz hinreichend passierfähig sind, nützt die Herzchirurgie nichts mehr, man muss sich den peripheren Thrombosen zuwenden, d. h. den Körper nun ganzheitlich therapieren. Dies übertragen auf den Radverkehr: Fahrradstraße in der Wall- und Haagestraße zusammen mit einem Minikreisel am Knotenpunkt mit der Roten Straße ist eine tolle Idee, aber letztlich doch eher nice-to-have-Luxus, denn der Radverkehr fließt ohne diese Maßnahmen in diesem Bereich nicht schlecht. Dafür bewirken 440 m übelstes Kopfsteinpflaster in der Salzstraße am Wasser und bei der ehemaligen Bezirksregierung oder sehr schlechte Belagsbedingungen auf dem Feldweg zwischen Landwehrgraben und Imkerstieg die faktische Unnutzbarkeit potenziell hoch attraktiver Strecken im periodisch-werktäglichen Alltagsverkehr zwischen Bardowick und Lüneburg. Es wird daher Zeit für einen ganzheitlichen Therapieansatz, der auch die psychische Komponente (Öffentlichkeitsarbeit) aktiv anfasst.

In der Summe lassen sich aus diesen Überlegungen die (auftragsbedingten) Defizite der vorliegenden Studie benennen:

- Das für die Region Lüneburg sehr große Potenzial von radialen und stadtteilverbindend tangentialen Nebenrouten, die Hauptverkehrsstraßen allenfalls kreuzen, aber nicht an ihnen

entlang führen, wird bis auf zwei Ausnahmen (Nebenroute Adendorf, S. 59-60, Reppenstedt, S. 72-73) nicht beachtet.

- Die Radverkehrsbedingungen in wichtigen Zielbereichen außerhalb des Stadtzentrums bleiben unbeachtet; dies sind z. B. Schulen, periphere Haupteinkaufsbereiche und Gewerbe-/ Industriegebiete mit ihren Arbeitsstätten.
- Es gibt keine flächendeckende Bestandsaufnahme hinsichtlich Elementarmängeln bei Fahrbahnzuständen und ordnungsrechtlichen Anweisungen (Nur-Gehwege, Abbiegegebote, Zufahrtsverbote, Einbahnstraßen, Kenntlichmachung unechter Sackgassen), die auch ggf. baulich unterlegt sind (Poller, Steckpfosten und Umlaufsperren). Gerade diese Hindernisse sind aber für Kurzstreckenverkehre besonders ärgerlich und können auch die Nutzbarkeit von Nebenrouten rechtlich unzulässig machen oder – zumindest für Radler/innen mit Anhänger oder Lastenradkonstruktionen – auch faktisch unterbinden. Die faktische Netzdurchlässigkeit weicht damit von der potenziellen erheblich ab und außerdem wird über provoziertes regelwidriges Verhalten von Radfahrer(inne)n das Fahrradklima erheblich beeinträchtigt.
- Die Studie verbleibt auf der Ebene von baulichen Maßnahmen in Verbindung mit ordnungsrechtlichen Wegeführungen, sie ist quasi „hard ware"-orientiert. Nur auf S. 6 findet sich unter der Nennung „Kommunales Marketing" zumindest der vage Hinweis darauf, dass es für eine effektive Radverkehrspolitik auch einer „soft policy" bedarf, also einer sehr aktiven Öffentlichkeitsarbeit. Eine Erfolg versprechende Maßnahme wäre hier die Koppelung mit der hard ware: eine konzertierte Aktion „Barrierefreies Radeln", bei der flächendeckend alle ordnungsrechtlichen Hindernisse innerhalb eines kurzen Zeitraumes (Ziel: 1 Jahr; am besten ein „Jahr der Radverkehrsförderung" ausrufen) beseitigt werden. In Göttingen ist dies der Fall und auch andere Städte nutzten dies bereits für eine aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Exemplarische Entwürfe für eine Plakatwandinitiative finden sich im Anhang. Zusätzlich wäre die Einrichtung einer Internetseite anzuraten, bei der über die Radverkehrsstrategie im Grundsatz sowie über aktuelle Projekte berichtet und auch die Funktion einer Mangelmeldung angeboten wird. – Moderne Öffentlichkeitsarbeit arbeitet nicht mehr einseitig nach dem Sender->Empfänger-Modus.
- Der stadtgrenzenüberschreitende Radverkehr ist nicht hinreichend berücksichtigt worden, obwohl bekannt ist, dass es schon im Status quo erhebliche Radverkehrsströme aus allen suburbanen Vororten gibt. So weist das Zielnetz Gesamtstadt keine Verbindungen aus nach Vögelsen, Heiigenthal – Kirchgellersen, Melbeck/Embsen, Deutsch und Wendisch Evern, Barendorf und Scharnebeck. Es wurde quasi nur das bestehende Radcityroutennetz bearbeitet, der erweiterte Blick auf die Stadtregion fehlt, was auch im Zuge zunehmender Elektrifizierung des Radverkehrs und damit verbundenen Zuwachses in den Einzugsradien ein großes Manko darstellt.

Die aufgezeigten Defizite sind von erheblichem Ausmaß, sodass sich auch auf Ebene dieser Betrachtung eine Benennung als Strategie nicht anbietet. Immerhin besteht die Möglichkeit, die aufgezeigten Defizite mittels einer Zusammenarbeit mit der Leuphana Universität Lüneburg in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum zu kompensieren. Eine Priorisierung von Maßnahmen darf jedoch erst nach Abschluss oder in einem fortgeschrittenen Stadium der Zusammenarbeit erfolgen, weil davon auszugehen ist, dass die effizientesten Maßnahmen der Radverkehrsplanung derzeit noch nicht Inhalt des vorliegenden Gutachtens sind (abgesehen vom eingangs monierten Fehlen der Zielsetzung). Wenn also in der jetzigen Vorlage im innerstädtischen Bereich Prioritäten benannt werden, können diese nur innerhalb des innerstädtischen Raumes gelten. Dies darf keine Implementierung einer Obenanstellung innerhalb von Planungen für den gesamten Stadtraum bedeuten.

3) Detailaussagen der Studie

Generell ist vorweg festzustellen, dass innerhalb des Auftrages eine substantiierte und überwiegend gute Bestandsaufnahme mit passenden Maßnahmenvorschlägen erarbeitet worden ist. Um es auf einen Nenner zu bringen: Das Problem der Studie ist nicht so sehr das, was darinnen steht, sondern im Sinne des Absatzes 2) eher jenes, was nicht drinsteht. Folgende Kürzel sollen die Ein- und Übersicht beschleunigen:

☺ Volle Zustimmung, kein Änderungs- oder Ergänzungsbedarf,
☺ Zustimmung, es werden aber weitergehende Anmerkungen gemacht,
☺ Zustimmung, jedoch in größerem Umfang Anmerkungen und/oder Prüfbedarf,
☹ Keine oder überwiegend keine Zustimmung, abweichende Vorstellungen werden benannt.

Wertungen und Kommentierung im Detail:

Seite	Ort	Kommentar
14 ☺	Bardowicker Straße	Zustimmung; Anregung zu grundlegend anderer städtebaulicher Gestaltung als Mischfläche ist sehr zu begrüßen; eine weitere Konkretisierung wäre die nächste Aufgabe: Ein „Verkehrsberuhigter Bereich“ bis zum Reichenbachplatz böte sich an. Vor einer solch umfassenden Umgestaltung läge das Hauptproblem für den Radverkehr im v. a. bei Nässe rutschgefährdenden Pflaster, welches am östlichen Straßenrand auch eine zu starke Neigung aufweist. Bei Schneeglätte kann man dort quasi nicht wagen, Rad zu fahren.
15 ☺	Egersdorffstraße	Volle Zustimmung
16-17 ☺	Salzstraße / Neue Sülze	Zustimmung; eine weitere Lösungsvariante könnte auch hier die Mischfläche als Verkehrsberuhigter Bereich sein bei Beibehaltung des tageszeitlichen Durchfahrverbotes und Geschwindigkeitssondererlaubnis für den Linienverkehr. Die östliche Gehwegführung neben dem Radweg ist zu schmal und wenn man wegen Fußgängern auf die Fahrbahn ausweicht, wird die Rückkehr auf den Radweg in Richtung Norden durch das Niedrigbord erschwert.
17-18 ☺	Salzbrücker Straße, Auf der Altstadt / J.-S.-Bach-Platz / Görgesstraße	Prinzipielle Zustimmung; die Erneuerung der Fahrbahndecke bleibt in ihrer Bestimmung sehr vage. Ein Fugenverguss kann den Fahrkomfort, der unter dem Pflaster erheblich leidet, nicht nennenswert fördern. Asphaltierung dürfte mit dem Ensembleschutz der Altstadt unverträglich sein. Es gibt die Möglichkeit, Fahrspuren von z. B. 1 m Breite durch eine ebenere Pflasterung zu ersetzen. Das können gesägte Natursteine (des Materials in situ) oder aufgeraute Basaltsteine sein. Keinesfalls dürfen die beiden Straßenzüge hinsichtlich der Fahrradstraßenfrage gegeneinander ausgespielt werden, sie bedienen trotz näherungsweiser paralleler Führung unterschiedliche Fahrtrichtungen! Auf der Altstadt → Grapengießer Straße, Salzbrücker Straße → Lambertiplatz
19 ☺	Auf dem Kauf	Volle Zustimmung
20 ☺	Lüner Straße	Volle Zustimmung; dieser Bereich wird auch im Gesamtstadtbereich die oberste Priorität behalten, weil er Teil einer hoch bedeutsamen Ost-West-Achse abseits der Hauptverkehrsstraßen ist.
21 ☺	Salzstraße am Wasser	Zustimmung, konkretisierende Vorstellungen wurden hierzu schon in der LZ veröffentlicht. Nicht zuzustimmen ist der Alternativführung, der direkte Weg in das Stadtzentrum ist für die Nordroute nach Bardowick von zentraler Bedeutung. Die Verbesserung des Fahrbahnbelages muss dazu nach Norden im Bereich der ehemaligen Bezirksregierung fortgeführt werden, insgesamt macht das eine Länge von 440 m aus. Denkmalschutzerwägungen können durch den Verbau gesägter Natursteine (Material in situ) oder durch Verlegung anderer, ebenerer Pflastersteine berücksichtigt werden. Im Bereich der ehemaligen Bezirksregierung käme auch eine Teilentsiegelung in Betracht, was der Fortsetzung des Belages des Ilmenau-Radweges als ehemaligem Treidelpfad entspräche, d. h. eine historische Anlehnung böte.

22-23 ☺	St.-Lamberti-Platz	Volle Zustimmung
24 + 39 ☺	Am Bargenturm / Vor der Sülze	Zustimmung; die Radführung in Richtung Sültenweg sollte auf dem Zweirichtungsradweg weiterhin erlaubt sein, weil die Wegeführung leicht bergan die Fahrgeschwindigkeiten von Radfahrern bremst und deshalb der Geschwindigkeitsunterschied zum Autoverkehr relativ groß ist.
25 ☺	Heiligengeiststraße	Zustimmung, auch zur minderen Priorität; nimmt man nicht gesägte Steine (Material in situ) für eine Neupflasterung dürfte es schwierig werden, Belange des Denkmalschutzes zu erfüllen.
26 ☺	Ritterstraße	Handlungsbedarf und Empfehlungen bleiben zu vage. Die wünschenswerte durchgehende Befahrbarkeit für Radfahrer in beide Richtungen bedarf einer neuen Kfz-Parkordnung mit Reduzierung der Zahl von Stellplätzen, um Ausweichflächen zu schaffen.
27 ☺	Wallstraße	Volle Zustimmung
28 ☺	Rote Straße	Zustimmung; der für große Kfz überfahrbare Minikreisel bedarf einer guten optischen Herauspräparierung, um seine tempobeeinflussende Wirkung zusammen mit der Gleichberechtigung der Zufahrten bzgl. der Vorfahrtsfrage zu entfalten. Ggf. können überfahrbare Randschwellen den Effekt durchsetzen.
29 ☹	Am Sande	Keine Zustimmung zum Vorschlag der Fugenverfüllung, diese ist für die deutliche Verbesserung des Fahrkomforts nicht hinreichend. Sinnvoll wäre es, ca. 1 m breite Spuren aus gesägtem Naturstein (Material in situ) anzulegen, und zwar straßenlängswärts für den Radverkehr, in Querrichtung an bevorzugten Fußgängerquerungsstellen (Bäckerstraße, Am Berge sowie im Mittelbereich) zur Erleichterung des Überganges für Rollstuhl-, Rollatoren- und Kinderwagennutzer/innen
30 ☺	Kalandstraße	Zustimmung; die Ordnung des ruhenden Verkehrs könnte im Zuge eines Verkehrsberuhigten Bereiches unter Beseitigung der schmalen Hochbordwege (Mischfläche) so erfolgen, dass nur noch in gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf, die den Fuß- und Radverkehr nicht behindern.
27 ☺	Haagestraße	Volle Zustimmung
14-31 ☹	Teil Stadtzentrum insgesamt	Es fehlt eine Aufnahme ordnungsrechtlicher Hindernisse in Form von für den Radverkehr flexibilisierbarer Zufahrtsverbote und Abbiegegebote.
32 ☺	Hindenburgstraße	Volle Zustimmung
32 ☺	Am Graalwall	Volle Zustimmung
35 ☺	Am Springintgut	Inhaltlich volle Zustimmung; einziger Vermerk: Die für 2017 angegebene Radwegeverbreiterung wurde allerdings bislang nicht realisiert.
36-37 ☺	Vor dem Neuen Tore / Neuetorstraße	Zustimmung; die Anlage eines Schutzstreifens auf der Südseite wäre aber wegen vorhandener Wohnbebauung schon ab Jägerstraße anzuraten.
38 ☺	Schnellenberger Weg / Am Grasweg	Inhaltlich volle Zustimmung; ob Variante 1 oder 2 zum Zuge kommt, ist auch von der Regelung des Anwohnerparkens abhängig. Variante 1 mit Erhalt des bepflanzten Mittelstreifens ist die städtbaulich unbedingt zu bevorzugende Variante, für das Parken in der Nähe könnte dann zentralisiert Sorge getragen werden.
40-41 ☺	Bögelstraße / Soltauer Straße (Kreisverkehr)	Ausdrückliche Zustimmung zur PGV-Empfehlung richtungstreuer, eng an den Kreisverkehr angelehnter Radverkehrsführung bei Aufhebung des Bypass. Die Problematik der Leistungsfähigkeit sollte nochmals untersucht werden für weitere Kreisverkehrsvarianten: - Ovalführung zur Straße Am Weißen Turm (statt zum Oedemer Weg) - Großoval-Kreisverkehr unter Einbezug von Am Weißen Turm *und* Oedemer Weg
42-44 ☺	Sülztorstr. / Uelzener Str. / Soltauer Str. (Sternkreuzung)	Zustimmung; die Varianten, die den Erhalt des Status quo benennen, sind nicht wirklich attraktiv und sollten nur als Interimsstadium für eine deutlich bessere Lösung zu sehen sein. Angeregt sei eine Leistungsfähigkeitsberechnung für einen Kreisverkehr mit gegenüber dem jetzigen System deutlich vereinfachter Radverkehrsführung.

45 ☺	Uelzener Straße	Zustimmung zur Fahrbahnführung auch auf der Westseite. Zur Verbesserung der Breite der Radverkehrsanlagen, die auch beim vorhandenen östlichen Schutzstreifen von Radlern nicht selten als unzureichend empfunden wird, sei noch eine andere Lösung zur Prüfung empfohlen: Einbahnstraßenführung für den Kfz-Verkehr (stadteinwärts), da Willy-Brandt-Str. und Soltauer Straße parallele Zufahrtsfunktionen erfüllen und die Uelzener Str. keinen Hauptverkehrsweg aus/in Richtung Süden darstellt oder darstellen muss. Gegen die Einbahnstraßenrichtung wäre für Rad- und Linienverkehr eine Busspur mit Zulassung des Radverkehrs (Zusatzschild „Radfahrer frei“) oder ein überbreiter Radfahrstreifen mit Zulassung des Linienverkehrs vorzusehen.
47-48 ☹	Route 1 Bockelsberg	Es wird kein Handlungsbedarf definiert, der ADFC macht jedoch sinnvolle Vorschläge: Spiegel an Unterführung, abschnittweise Wegeverbreiterung; statt der ebenfalls vorgeschlagenen *Verlegung* der Fahrbahnquerung in der Universitätsallee auf Höhe Uni-Zentralbau empfehle ich jedoch die Anlage einer *zusätzlichen Querungshilfe per Mittelinsel*, weil gegenüber dem Zentralbau der Düsternbrooker Weg einmündet, zu dem eine hoch attraktive Nebenroutenverbindung via Teufelsbrücke nach Deutsch Evern existiert.
49-50 ☹	Route 1A, Abzweig zur Universität	Die Maßnahmen/Empfehlungen sind völlig unkonkret. Neben einer neuen baulichen Lösung, wie sie der ADFC mit dem Zuschlag des zu schmalen Radweges zur Fahrbahn zu Gunsten einer auf dieser separierten Führung anregt, gäbe es die Möglichkeit, die erlaubte Fahrbahnnutzung mit einer viel dichteren Folge von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn zu signalisieren. Wirklich befriedigen kann diese Lösung aber nur abwärts in Fahrtrichtung des Knotens mit der Uelzener Straße. An dieser Stelle müsste eine Nebenroute von Rettmer über Bockelsberg, Universität durch den Kurpark mit Anschluss an den Arthur-Illies-Weg (Stadtzentrum) und die Kantstraße (Rotes Feld, 2. Uni-Campus) als Bypass-Lösung benannt werden, wozu die Radfahrerlaubnis in der Südhälfte des Kurparkes erforderlich ist. Dies würde einen wesentlichen Teil des Radverkehrs auf eine attraktive Route lenken, die den Knoten Munstermannskamp/Uelzener Straße umgeht.
51-52 ☺	Route 2, Kaltenmoor	Zustimmung; die Route sollte aber über vorhandene Wegeverbindungen abseits der Straßen mindestens bis zum Baugebiet In den Kämpen wegweisend ausgeschildert werden. Auch der Schulbereich Kaltenmoor wird auf diesem Wege miterschlossen. Es empfiehlt sich die noch weitere Führung über Apfelallee zum Gut Hagen bis nach Wendisch Evern. Stadteinwärtig ist die Führung über Am Ziegelhof (via Verbindungsweg von Am Schwalbenberg) für den Weg zum Bahnhof und in die Innenstadt attraktiver als über den Knoten Am Schwalbenberg / Dahlenburger Landstraße.
53-54 ☺	Route 2A, Kaltenmoor	Zustimmung; der dritte Vorschlag ist, anders als angegeben, 2017 nicht realisiert worden. Diese Route ist der direkteste, wenn auch nicht gerade annehmliche Weg nach Wendisch Evern, die Route sollte um dieses Ziel erweitert definiert werden.
55-57 ☺	Route 3, Adendorf	Zustimmung zu den baulichen Vorschlägen, wobei einige den Vermerk der erforderlichen Konkretisierung tragen, d. h. an diesen Stellen besteht Klärungsbedarf. Der Empfehlung zur Aufgabe des Zweirichtungsverkehrs wird entschieden wider-

		sprochen, weil die Zugänglichkeit zur Erbstorfer Landstraße und den Alternativrouten durch das Lüner Holz stadteinwärts nicht eingeschränkt werden darf.
55, 59-60 ☺	Route 3A, Adendorf	Zustimmung zu den Vorschlägen; die Optimierung der Querungsstelle Erbstorfer Landstr. in Höhe Lüner Weg wird realisiert. Die Wegweisung innerhalb des Lüner Holzes, nördlich Ostumfahrung, bedarf der bislang fehlenden Zuleitung zum Kirchweg als zentraler Siedlungsachse. Umgekehrt fehlt dort in Adendorf eine Wegweisung in Richtung Lüneburg. Die jetzige Wegweisung führt in Fahrtrichtung Norden in Adendorf zum Schwarzen Weg, Ecke Am Bahndamm. Von dort wird nur nach Scharnebeck weitergeleitet. Das ist nicht falsch, aber nicht minder wichtig wäre die Weiterleitung innerhalb Adendorfs über Am Bahndamm und Im Surenwinkel zum Sportzentrum (Eishalle, Freibad u. a.).
61-62 ☺	Route 4 Bardowick	Zustimmung, mit einer wichtigen Ergänzung: Eine weitere Mittelinsel wird als Querungshilfe im Bereich Zeltberg/Sternkamp – Kossenweg/An der Buchholzer Bahn benötigt. Der Übergang ist Teil einer nördlichen Tangentialverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Goseburg-Zeltberg und Ochtmissen bis nach Vögelsen. Zur Aktivierung dieser Route bedarf es zusätzlich einer Wegweisung, der Wiederherstellung der ursprünglichen Wegbreite in An der Buchholzer Bahn auf dem Abschnitt mit Vegetationsüberwuchs sowie der Umwidmung in unechte Einbahnstraßen sowie Ausweisung unechter Sackgassen im nördlichen Bereich Zeltbergs.
63-64 ☺	Route 4A Zeltberg	Volle Zustimmung, Wegweisung ist dringend erforderlich.
☹	Bardowick	Aufgrund des Geländereliefs eignet sich die Route 4A nicht als Schrägzubringer zur Route 4 nach Bardowick, sondern nur als Erschließung des Wohngebietes. Der Ilmenauradweg wäre hingegen die ebene und attraktivste Verbindung zwischen Lüneburg und dem Ostteil Bardowicks, die mangels Beleuchtung und wegen wassergebundener Decke zumindest als Nebenroute anerkannt werden sollte („4B“). Nördlich der Christian-Herbst-Straße wäre eine Wegeverbreiterung mittelfristig wünschenswert. Zwingend erforderlich sind jedoch Wegweisungen in die Zugänge des Gewerbegebietes Goseburg sowie innerhalb von Bardowick zum Ilmenauradweg. Dieser ist bislang nur in seiner Länge als touristische Radroute beschildert und das wird dem Potenzial dieses Weges für den Alltagsverkehr nicht gerecht. In der Bemerkung zu S. 21 (Salzstraße am Wasser) wurde auf das Problem des sehr unebenen Kopfsteinpflasters bei der ehem. Bezirksregierung hingewiesen.
☹	Bardowick	Für den Westteil Bardowicks besteht eine weitere Routenoption („4C“) über Am Landwehrgraben – Imkerstieg – Brückenstraße – Ochtmisser Kirchsteig, die es neu aufzunehmen gälte. Der Feldweganteil zwischen Ochtmissen und Bardowick bedürfte unbedingt einer Sanierung. Mit geeignetem Belag könnte die Gesamtstrecke eine weitere Hauptroute bilden.
65-67 ☺	Route 5 Hagen / Dahlenburger Landstraße	Zustimmung zur Kombination Bus-/Fahrradspur ab Gellersstraße (Empfehlung 5-1, 5-2), aber mit der weitergehenden Empfehlung, einen Radfahrstreifen, der in die Busspur mündet, schon weiter östlich beginnen zu lassen. Hierzu könnte am Knotenpunkt Dahlenburger Landstr./Theodor-Heuss-Str./Kastanienallee eine Überleitung vom Radweg in eine vorgezogene Aufstellzone vorgenommen werden. Denkbar wäre aber auch ein Beginn des Radfahrstreifens bereits noch weiter östlich. Zustimmung auch zur geradlinigen Querung der Auffahrt zur B4/216, jedoch keine Zustimmung zur Anforderungs-LSA. Die sichere Überquerung sollte sich mit optischen Maßnahmen (Rotfärbung der Furt, Warnbeschilderungen, ggf. Blinkampeln) sicherstellen lassen. Auch von einem Radfahrstreifen auf der Südseite (bergauf) rate ich ab, wenn alternativ ein qualitativ hinreichender Bordsteinradweg anlegbar ist. Die Bezeichnung der Route mit „Hagen“ ist irreführend, denn das Gut Hagen wird man über deren Verlauf kaum ansteuern (stattdessen über Kaltenmoor, Apfelallee). Und der Stadtteil Neu Hagen sollte über eine eigene Route via Wedekindstraße – Bachstraße erschlossen werden („5A“), die auch via Stadtkoppel ins Industriegebiet Ost führt.

68-69 ☺	Route 6 Oedeme	Volle Zustimmung
70-71 ☺	Route 7 Reppen-stedt	Zustimmung, aber mit der Empfehlung, die Schutzstreifenführung auf der Südseite schon ab Jägerstraße beginnen zu lassen, weil bereits ab hier (gründerzeitliche) Wohngebäude stehen, von denen aus eine Überquerung der L216 zur Erreichung des Zweirichtungsradweges nicht ungefährlich ist.
72-73 ☺	Route 7A Reppen-stedt	Volle Zustimmung
☹	Reppenstedt	Es fehlt eine weitere Route über Hasenwinkel und Volgershall mit Anbindung an Stadtzentrum, Bahnhof bis ins Industriegebiet Ost (via Neu Hagen), „7B“.
74-75 ☹	Route 8 Bleckeder Landstraße	- Zustimmung zur Freigabe der Gehwege in der Stadtkoppel für den Radverkehr (Zusatzschild „Radfahrer frei“), weil die Fußgängerfrequentierung sehr gering ist. - Der Vorschlag einer Radverkehrsanlage in der Zeppelinstraße (Industriegebiet Ost) ist für die Sicherung des Radverkehrs von Berufstätigen (gerade zu Schicht-wechselzeiten) sehr zu begrüßen, reicht aber nicht aus. Die Gebrüder-Heyn-Str. und die Otto-Brenner-Str. sollten mit einbezogen werden, um im Industriegebiet eine größere Flächenwirkung der Maßnahme zu erreichen. Bei den vorhande-nen Straßenbreiten ließen sich großzügig bemessene Schutzstreifen anlegen. - Der Bedarf für eine LSA an der Querung Lilienthalstraße / Auffahrt B 216 ist mir nicht ersichtlich. - Die einseitige Anlage eines Schutzstreifens auf der Südseite, d. h. bergauf, mit nur 1,25 m Breite erscheint nicht sinnvoll. Auf der Straßennordseite (bergab) wäre das hingegen gerechtfertigt. - Im Zuge einer kompletteren Umgestaltung des Straßenraumes könnte der nördliche, sehr schmale Radweg zur Disposition gestellt werden zu Gunsten einer komfortableren Schutz- oder gar Radfahrstreifenlösung bergab. Bergauf ist der Radweg ebenfalls zu schmal. Im Rahmen eines Straßenumbaus wäre der Verzicht auf den Bordsteinradweg zu Gunsten einer Fahrbahnführung denkbar, wenn ein hinreichend breiter Radfahrstreifen dafür angelegt werden könnte. - Als Engstellen verbleiben die Bahnunterführungen, selbst wenn, wie geplant, eine der beiden eine Aufweitung erhält. Zu überlegen wäre die Verlagerung des Radverkehrs in diesem Abschnitt auf die Fahrbahn durch eine Einbahnstraßen-führung für den Kfz-Verkehr. Jener Verkehrsanteil, der das Zufahrtsverbot er-hielte, wäre über Dahlenburger Landstraße – Am Schützenplatz zu leiten. Die Zweirichtungsdurchfahrt des Linienverkehrs kann durch Erlaubnis der Mitbe-nutzung von Schutz- oder Radfahrstreifen ermöglicht werden. Alternativ zur Einbahnstraßenlösung gäbe es die Variante einer wechselseitig lichtsignalge-steuerten Durchfahrtrichtung für Kfz (ähnlich Bahnunterführung Pirolweg im Stadtteil Wilschenbruch). - Für den südlich angrenzen Bereich Schützenplatz / Neu Hagen müsste eine ab-zweigende Führung über Wedekindstraße – Bachstraße als Route („8A“) defi-niert werden.
76-78 ☺	Route 9/9A Häck-lingen/Rettmer	Volle Zustimmung
☹	Häcklingen	Es fehlt eine Nebenroutenführung („9B“) über die Lüneburger Schweiz – Am Ei-chenhain bzw. über Bockelsberg – Universität – Kurpark – Stadtzentrum
☹	Stadtraum	Viele weitere mögliche Radial- und Tangential(neben)routenführungen sind nicht gelistet und wurden deshalb auch nicht bearbeitet, sh. Anhang.
☹	Stadtraum	Eine systematische flächendeckende Erfassung von ordnungsrechtlicher (Nur-Geh-wege, Einbahnstraßen, Zufahrtsverbote, Abbiegegebote, nicht gekennzeichnete unechte Sackgassen, sh. Anhang) und physischer Barrieren (Umlaufsperren, un-günstige Steckpfosten/Poller) fehlt.

Zusammenfassend sind für eine Radverkehrs*strategie* erhebliche Defizite festzustellen:

- Es mangelt an einer Zieldefinition.
- Die Fixierung des auftragsgebundenen Blickes auf Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen wird den Radverkehrsbelangen nicht (mehr) gerecht.
- Der Einbezug ordnungsrechtlicher Parameter erfolgt nur für diese betrachteten Räume und bleibt damit viel zu eingeschränkt.
- Das enorme Potenzial attraktiver Routen abseits der Hauptverkehrswege bleibt sowohl radial wie tangential weitgehend unberücksichtigt.
- Wichtige Stadt-Vorort-Relationen sind im Routennetz nicht abgebildet; das offenbar sich vorwiegend innerhalb der Stadtgrenzen abspielende Denken ist aber – trotz Begrenzung der eigenen Planungshoheit auf eben diesen Raum – funktional nicht zielführend, eine stadtgrenzenüberschreitende Planung ist (auch) im Radverkehr anzumahnen, was einer sichtlich engeren Zusammenarbeit mit den Vorortgemeinden bedarf.
- Ein Entwurf für eine systematische Verknüpfung von hardware und soft policy (d. h. von baulicher und ordnungsrechtlicher Gestaltung einerseits, Öffentlichkeitsarbeit andererseits) fehlt.

Wenn trotz dieser enormen Defizite konstatiert wird, dass der Auftrag (nach meiner Vermutung) in angemessener Weise bearbeitet wurde, ist dies der auftragsabhängigen Perspektive geschuldet, die aber nicht dem Erkenntnisstand des 21. Jahrhunderts entspricht. Im Status quo erinnert der eingenommene Blickwinkel (nicht die Vorschläge der PGV) eher an den Stand von 1995 als an eine Zukunftsoption für 2025. Für eine Erfolg versprechende Radverkehrsstrategie erscheint ein Umdenken in der Größenordnung eines Paradigmenwechsels erforderlich, obwohl paradoxerweise nicht wirklich von einem Wechsel gesprochen werden kann, weil es sich nur um die konsequente Umsetzung dessen handeln würde, was im VEP von 1990 bereits beschlossen worden ist.

Ich wäre bereit und willens, zusammen mit Studierenden die aufgezeigten Defizite zu bearbeiten. Das setzt aber im Sinne der eingangs diskutierten Zielebene eine Grundsatzentscheidung für eine echte, substantiierte und effizienzorientierte (damit auch theoriegeleitete) Radverkehrsförderung voraus. Andernfalls wäre der nicht unerhebliche Aufwand für den Abbau der aufgezeigten Defizite argumentativ nicht vermittelbar.

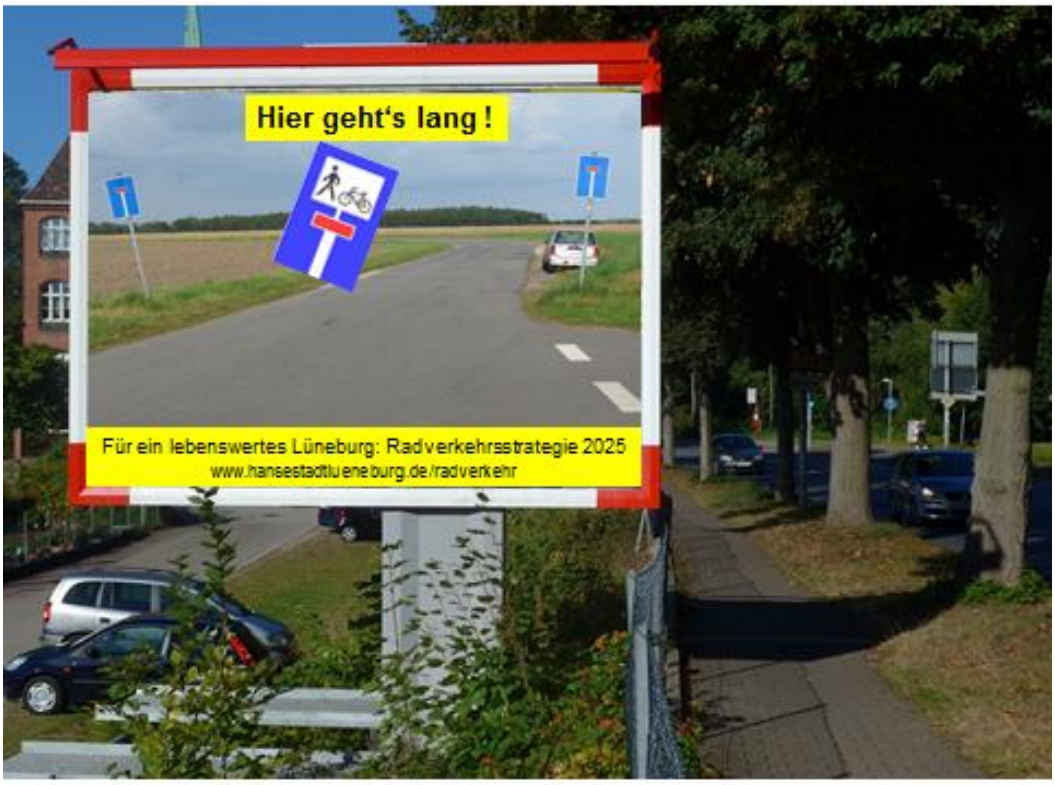
Mit freundlichen Grüßen

Prof. (apl.) Dr. Peter Pez

Anhang:

Entwürfe für eine Plakatwandinitiative im Zusammenhang mit einer Aktion „Barrierefreies Radeln“ unter Verweis auf ein zu erstellendes Internetportal zur Radverkehrsstrategie, welches nicht nur der Information, sondern auch der Meldung von Radhindernissen und der Kommentierung dienen sollte

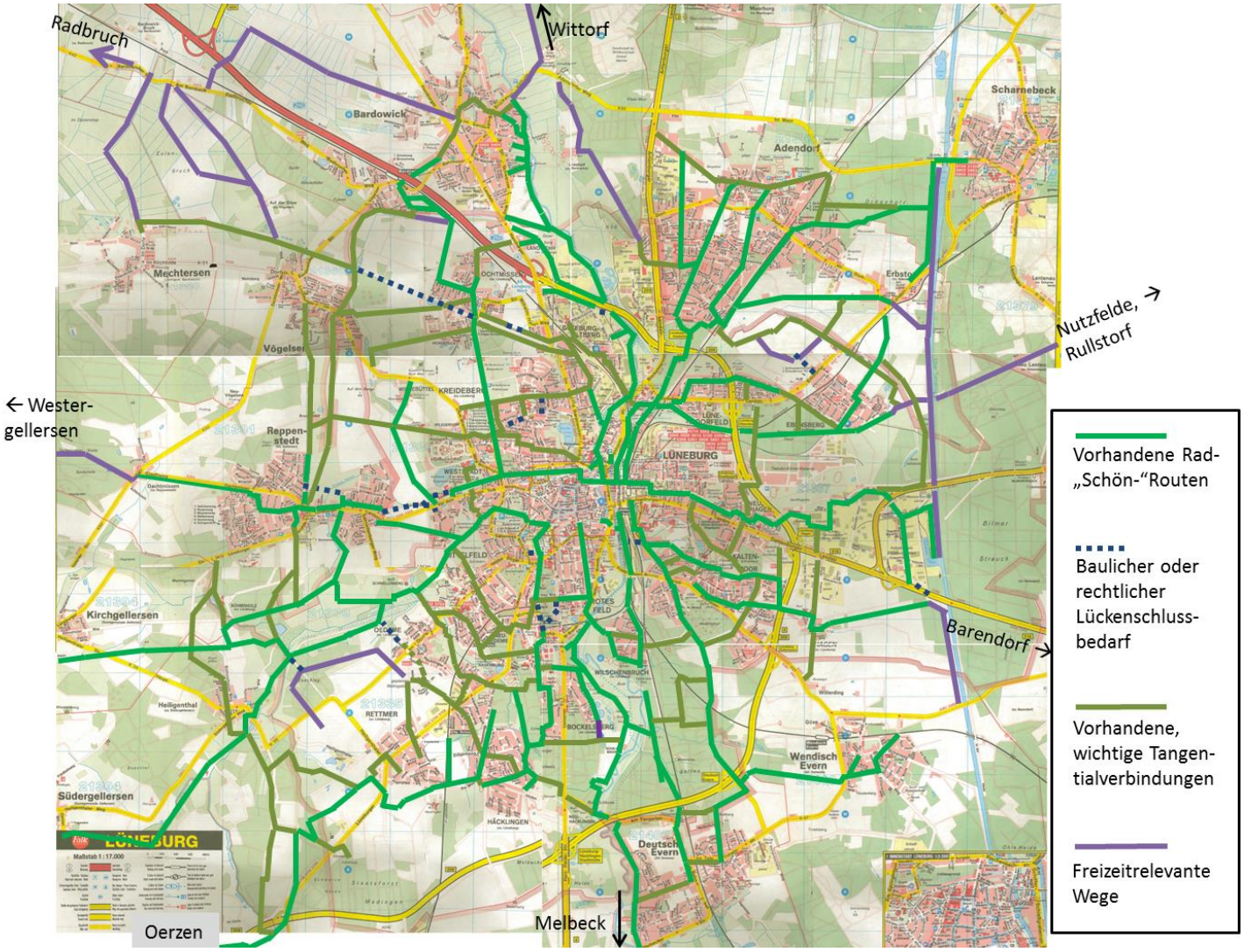
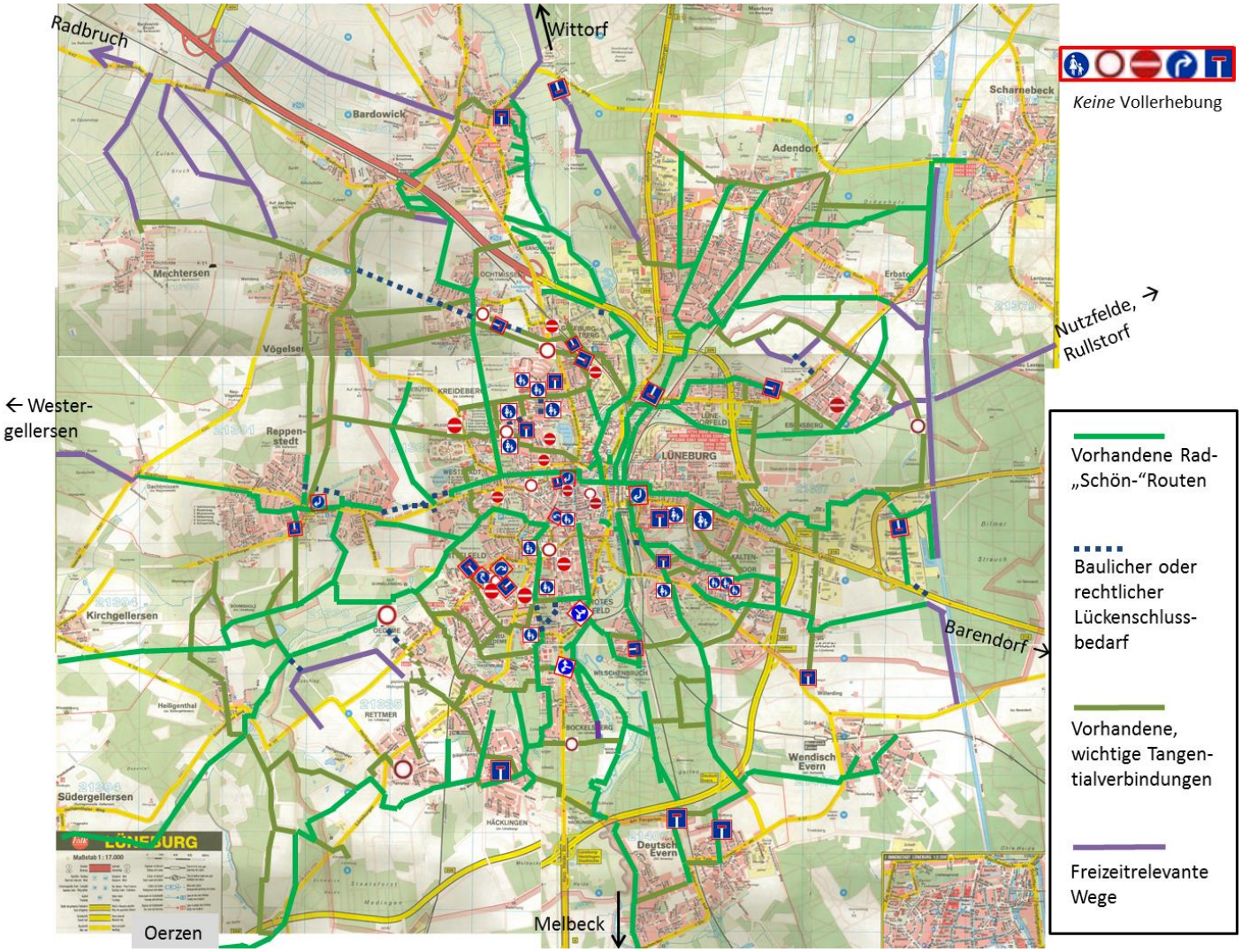
Demnächst frei in alle Richtungen
frei
Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025
www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr


Hier geht's lang !
Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025
www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr

Ab ins Grüne !
frei
Forstwirtschaftlicher Verkehr frei
Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025
www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr

Vorwärts !
frei
Baustellenfahrzeuge frei
Für ein lebenswertes Lüneburg: Radverkehrsstrategie 2025
www.hansestadtlueneburg.de/radverkehr

Übersicht zu möglichen Routenführungen abseits der Hauptverkehrsstraßen:



Übersicht zu ordnungsrechtlichen Hindernissen im Stadtbereich – nicht vollständig!