

Bereich 34 - Nachhaltigkeit und Mo-
bilität
Heilmann, Sebastian

Datum:
08.11.2020

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:

Sachstand zum Aufbau eines Fahrradstraßenringes in der Lüneburger Innenstadt

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	25.11.2020	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

I. Hintergrund

Als Fortsetzung der Ausgestaltung der Radverkehrsstrategie 2025 und der Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+ schlägt die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg – auf Grundlage eines Vorschlages des ADFC-Kreisverbandes Lüneburg – vor, einen „Fahrradstraßenring“ in der Lüneburger Innenstadt aufzubauen, der die grundsätzliche Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen vorsieht.

Der Fahrradstraßenring kann in der nachfolgend skizzierten Form stellenweise durch relativ einfache Maßnahmen eingerichtet werden, stellen- bzw. abschnittsweise sind aufwendigere Maßnahmen mit einer vorausgehenden Detailplanung für eine nachhaltige Lösung notwendig. Eine durchgängige Umsetzung wird daher in mehreren Abschnitten erfolgen müssen und frühestens im Jahr 2024 abgeschlossen sein.

II. Verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Grundsätze für Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden dort eingerichtet, wo viel Radverkehr vorhanden ist, erwartet wird oder gebündelt werden soll. Sie sind entscheidend dafür, dass sich die sogenannten „zögerlichen 60 Prozent“ der Bevölkerung trauen, in ihrer Stadt die oft kurzen Alltagswege mit dem Fahrrad zu zurückzulegen. Fast alle Lüneburgerinnen und Lüneburger wohnen weniger als 5 Kilometer von der Innenstadt entfernt. Sie brauchen schon jetzt in die Innenstadt im Tür-zu-Tür-Verkehr weniger als eine halbe Stunde mit dem Fahrrad. Radverkehrswege bis zur Innenstadt werden dabei nicht als ausreichend betrachtet. Ein bündelnder Fahrradstraßenring bringt Radler in der Innenstadt sicher, komfortabel und schnell zu ihren Zielen. Der Fahrradstraßenring hat für Radfahrer denselben Zweck wie der Stadtring für Kraftfahrzeuge. Durch die Bündelfunktion für den Radverkehr wird auch der Druck auf die Fußgängerzonenbe-

reiche reduziert (wie bspw. die Rosenstraße und Am Berge). Er bietet parallel zum Stadtring eine Strecke an, die lärmarm, sicherer und ohne störende Wartezeiten an Ampeln gutes Vorankommen mit dem Fahrrad ermöglicht. Fahrradstraßen können für den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Taxen und Anlieger freigegeben werden. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Der Radverkehr hat Vorrang. Er darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit verringern.

Im Umsetzungsvorschlag der Verwaltung handelt es sich nicht um die Herstellung einer „vollumfänglichen“ Fahrradstraße im Sinne der für 2021 zu erwartenden „Empfehlungen für Fahrradstraßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, wonach Kfz-Verkehr gänzlich ausgenommen ist. Die Überlegungen orientieren sich an den Empfehlungen zur Gestaltung für Fahrradstraßen nach Nationalem Radverkehrsplan 2020 und dem Leitfaden zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin (2020). Der Vorschlag der Verwaltung wurde bereits im Arbeitskreis Verkehr diskutiert. Eine schriftliche Stellungnahme des ADFC steht noch aus. Grundsätzlich wurde der Umsetzungsvorschlag der Verwaltung positiv bewertet. Der größte Teil der Änderungswünsche wurde bereits berücksichtigt. Darüber hinaus gehende Überlegungen werden in der Detailplanung der jeweiligen Bauabschnitte geklärt werden. Fördermittel für das Gesamtprojekt sind bei Umsetzung des gesamten Rings durch Einreichung eines Antrags im Rahmen des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ von 80 % denkbar.

III. Achsen des Fahrradstraßenrings und Maßnahmenpakete

Grafische Darstellung des Rings auf der Achse **Neue Sülze – Salzstraße – Lambertiplatz – Wallstraße – Haagestraße – Kalandstraße – Bei der St. Johanniskirche – Altenbrückertorstraße – Ilmenaustraße – Auf dem Kauf – Lünér Straße – Bardowicker Str. – Ochsenmarkt**

(entspricht grafischer Darstellung auf dem Internetauftritt des ADFC, vgl. <http://bg.adfc-nds.de/index.php?id=7408>):



Übersicht der möglichen Maßnahmen in der Befahrungsrichtung ab Rathaus gegen den Uhrzeigersinn, mit einer Darstellung der Priorisierung in der Umsetzung

Abschnitt	Maßnahme	Begründung	Realisierung
Knoten Marienplatz/ Waagestraße/ Neue Sülze	Änderung der Vorfahrtsbeziehung, Pflasterung mit "historischem" Betonsteinpflaster	Bevorrechtigung des Fahrradstraßenringes und des ÖPNV auf der Achse Marienplatz - Neue Sülze	Planung in 2022, Bau in 2023
Neue Sülze - Salzstraße	Umgestaltung der „Hochbordfläche“	Gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern im Nebenraum in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht mehr verträglich, zudem Behinderungen durch auf dem Radweg parkende Kfz	Planung in 2022, Bau in 2023
Heiligengeiststraße - Ritterstraße	Rückbau des Radweges und Führung auf der Straße zu Gunsten breiterer Gehwege (Fahrtrichtung stadteinwärts)	Hohe Fußgängerverkehrsströme und beeinträchtigte Verhältnisse insbesondere an der Haltestelle Lambertiplatz	Planung in 2022, Bau in 2023
Ritterstraße - Wallstraße	Komplette Neugestaltung des Straßenraumes inkl. der Zufahrt „Auf dem“ Harz mit dem Ziel der Radverkehrsführung in beiden Richtungen auf der Fahrbahn	Nicht erkennbare Führung des Radverkehrs in und aus Richtung Neukauf Saline, zu viel ungenutzte Nebenflächen, die für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden könnten	Planung in 2022, Bau in 2023
Wallstraße	Sanierung der Fahrbahndecke	Voraussetzung für die Sichtbarmachung als Fahrradstraße durch begleitende Fahrbahnmarkierungen bei gleichzeitiger Erhöhung des Fahrkomforts	Bau in 2021
Knoten Wallstraße/ Rote Straße/ Haagestraße	Umbau in einen kleinen Kreisverkehrsplatz mit überfahrbarer Mittelinsel wie in der Radverkehrsstrategie empfohlen	Dadurch deutliche Erhöhung der Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit, da Vorfahrtsbeziehungen eindeutiger; dies ermöglicht zudem die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an allen 4 Zufahrten	Bau in 2021 oder 2022
Haagestraße	Notwendigkeit von Maßnahmen noch nicht abgestimmt	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße im Sinne der StVO Umbau der Parkstände von Quer- in Längsrichtung notwendig	Planung in 2021
Kalandstraße/ Bei der St. Johanniskirche/	Änderung der Vorfahrtsbeziehung und Verlängerung in den Knoten Bei der Ratsmühle mit "historischem" Betonsteinpflaster	Bevorrechtigung des Radverkehrs ggü. dem ÖPNV Bei der St. Johanniskirche, während ÖPNV und Fahrradstraßenring ggü. Kfz aus Bei der Ratsmühle bevorrechtigt werden	Planung in 2021 , Bau in 2022

Knoten Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße	Notwendigkeit von Maßnahmen noch nicht abgestimmt	Die Fortführung des Fahrradstraßenrings würde in der Konsequenz eine Bevorrechtigung des in die Ilmenaustraße linksabbiegenden Radverkehrs bedeuten; damit aber u.U. Widerspruch zur Fahrbeziehung Bahnhof-Innenstadt und Beeinträchtigung insb. von Radverkehr und ÖPNV; im Übrigen in der Vergangenheit Unfallschwerpunkt, der durch die jetzige Verkehrsführung beseitigt werden konnte.	Planung in 2021
Ilmenaustraße	Einführung eines Tempolimits Im Übrigen Notwendigkeit von weiteren Maßnahmen noch nicht abgestimmt	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße im Sinne der StVO Umbau der Parkstände von Quer- in Längsrichtung notwendig	Verkehrsrechtliche Anordnung Tempolimit in 2021
Auf dem Kauf	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Legalisierung der jetzt schon vielgenutzten Radverkehrsverbindung; Ersatz der Sperrmarkierung vor dem Seniorenheim durch einen Radfahrstreifen	Verkehrsrechtliche Anordnung und Markierung in 2021
Knoten Auf dem Kauf/ Lüner Straße - Stintmarkt	Umwandlung in einen „shared space Bereich“ bei gleichzeitiger Sperrung der Lüner Straße zwischen Stintmarkt und Auf dem Kauf für den Kfz-Verkehr	Hohes Fußverkehrsaufkommen, das sich auf den vorhandenen schmalen Gehwegen nicht abwickeln lässt, kombiniert mit der zweitwichtigsten Fahrradachse Richtung Bahnhof und einem hohen Fahrradparkdruck	Planung in 2021 , Bau in 2022
Ochsenmarkt	Austausch des schwarzen Granitpflasters gegen glattes Natursteinpflaster	Erhöhung des Fahrkomforts und optische Angleichung an die Bardowicker Straße	perspektivisch

IV. Fahrradzone Wasserviertel

Darüber hinaus strebt die Verwaltung in den kommenden Jahren an, das Wasserviertel zur Fahrradzone nach Vorbild des Fahrradmodellquartiers Alte Neustadt Bremen umzubauen. So ließe sich der historische städtebauliche Charakter stärken, das Fahrradparken ausbauen und mehr Sicherheit auch für zu Fuß gehende schaffen.

Die Verwaltung wird in der Ausschusssitzung anhand einer Präsentation die bisherigen Überlegungen vorstellen und dabei auch auf mögliche Konflikte in der Umsetzung aufmerksam machen.

Der Ausschuss wird im Sinne der vorstehenden Ausführungen gebeten, die bisherigen Überlegungen der Verwaltung durch einen Grundsatzbeschluss zu unterstützen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss begrüßt zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Lüneburger Innenstadt den Aufbau eines Fahrradstraßenrings auf den Achsen rund um die Fußgängerzone (Neue Sülze-Salzstr.-Lambertiplatz-Wallstr.-Haagestr.-Kalandstr.-Bei der St. Johanniskirche-Altenbrückertorstr.-Ilmenastr.-Auf dem Kauf-Lüner Str.-Bardowicker Str.-Ochsenmarkt).
2. Er beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und Umsetzung, soweit einzelne Maßnahmen bereits umsetzungsreif sind und die Umsetzung der weiteren Maßnahmen in der künftigen Haushaltsplanung zu berücksichtigen.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 134 €
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc. ca. 1.000 €
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: 500.000 €
- c) an Folgekosten: normale Straßeninstandhaltung
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
Ja **X** (vorbehaltlich der Zustimmung zur Veränderungsliste zum Haushalt 2021)
Nein
Teilhaushalt / Kostenstelle: 72000 / 01-541-neu
Produkt / Kostenträger: 541002 / 54100202
Haushaltsjahr: 2021 und 2022
- e) mögliche Einnahmen: Fördermittel für das Gesamtprojekt sind bei Umsetzung des gesamten Rings durch Einreichung eines Antrags im Rahmen des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ von 80 % potentiell denkbar.

Anlage/n:

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Fachbereich 3b - Ordnung, Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität

Bereich 32 - Ordnung

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

Bereich 72 - Straßen- und Ingenieurbau
