

Bereich 34 - Nachhaltigkeit und Mobilität
Herr Heilmann

Datum:
08.11.2020

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:

Radverkehrsgerechte und nachhaltige Umgestaltung der Uelzener Straße (1. Bauabschnitt)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	25.11.2020	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

I. Hintergrund

Am 07.05.2019 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, die Achse Sternkreuzung - Uelzener Straße - Muntermannskamp im Sinne der Radverkehrsförderung auszubauen (siehe VO/8331/19). Daraufhin hat die Verwaltung die Planungen für die gesamte Achse aufgenommen und für die Umsetzung eines ersten Bauabschnitts Mittel für den Haushalt 2020 vorgeschlagen, welche im Radwegeprogramms 2020 verankert und im Verkehrsausschuss am 27.11.2019 beschlossen wurden (siehe VO/8707/19). Aufgrund höherer Entsorgungskosten für das derzeit verbaute Material wurden Mittel aus dem allgemeinen Radwegeetat in die Investitionsmaßnahme Uelzener Straße übertragen, wie in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 30.09.2020 mitgeteilt wurde (siehe VO/9151/20).

II. Verkehrsplanerische Grundsätze und Handlungsleitgedanken

Die Uelzener Straße liegt im Süden Lüneburgs und grenzt im Norden an den Stadtring (Sternkreuzung) sowie im Süden an die Straße Muntermannskamp. Sie ist das Hauptverbindungsstück zwischen der Lüneburger Innenstadt und der im Süden liegenden Leuphana Universität mit ihren knapp 10.000 Studierenden. Die Uelzener Straße ist die Straße mit der stärksten Radverkehrsfrequenz in der Hansestadt Lüneburg und nimmt daher eine zentrale Funktion im städtischen Radverkehrsnetz ein. Der Bedeutung der Uelzener Straße wird in der Radverkehrsstrategie 2025 Rechnung getragen durch die Ausweisung als Hauptroute 1. Die Verkehrsbelastung beträgt ca. 8.500 Kfz/Tag. Im Straßennetz der Hansestadt Lüneburg ist die Uelzener Straße als kommunale Hauptverkehrsstraße eingestuft.

Der vorhandene auf der Fahrbahn markierte 1,50 m breite Schutzstreifen entspricht nicht

mehr der heutigen Norm. Die **Regelbreite** von **Radfahrstreifen** als anzusetzender Mindeststandard beträgt inkl. der Fahrstreifenbegrenzung (Breitstrichmarkierung) gemäß ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) **1,85 m**.

Aufgrund des zunehmenden Radverkehrs kommt es in der Uelzener Straße immer wieder zu gefahrenträchtigen Überholsituationen. Grundschülerinnen und Grundschüler der anliegenden Grundschule im Roten Felde, Schülerinnen und Schüler der Wilhelm-Raabe-Schule, Studierende, Besucherinnen und Besucher der Salztherme, etc. müssen sich den zu schmalen Radfahrstreifen teilen. Ein Überholen ist aufgrund der vorhandenen und unzureichenden Breite kaum möglich. Die **Regelbreite** von **Radwegen** beträgt **2,00 m** (gem. ERA). Aufgrund der hohen Radverkehrsstärke auf dieser Hauptverbindungsachse zwischen der Leuphana-Universität und der Lüneburger Innenstadt muss die Regelbreite berücksichtigt werden (gem. ERA). Hinzu kommen dann noch der **Sicherheitstrennstreifen** zu den parkenden Fahrzeugen von **0,75 m** und zur Fahrbahn von **0,50 m**.



Foto der Bestandssituation in der Uelzener Straße

Ziel ist es, die Radverkehrsqualität in der Uelzener Straße mit höchster Priorität zu verbessern:

Mehr Raum, bessere Sichtbeziehungen, möglichst auch subjektiv sicher, komfortabel, selbsterklärend. Des Weiteren ist eine hohe Fußverkehrsqualität anzustreben: Querungsbedarfen auch unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit gerecht werden, Begegnung überall ermöglichen, Einrichtung eines Leitsystems. Es gilt ferner, den Parkraumanspruch und den Anspruch an die Straßenraumqualität angemessen zu berücksichtigen. Bäume, insbesondere die großen alten Bäume, sind möglichst zu erhalten. Der Busverkehr ist zu berücksichtigen und wenn möglich zu beschleunigen. Auf dieser Basis hat das renommierte Hamburger Verkehrsplanungsbüro ARGUS folgende Varianten für den **1. Bauabschnitt auf der Ostseite zwischen der Zufahrt zum MTV-Gelände am Bahnübergang und der Goethestraße** erstellt, welche in der Sitzung noch detailliert erläutert werden.

Variante 1: Anlage Radfahrstreifen (3,0 m breit inkl. linksseitigem Sicherheitstrennstreifen, rechtsseitig Grünfläche, Wegfall aller Kfz-Stellplätze auf der Ostseite, Eingriff in Wurzelbereich des Baumbestandes)

Variante 2: Breiterer Hochbordradweg (3,0 m breit inkl. linksseitigem Sicherheitstrennstreifen, rechtsseitig Grünfläche, Wegfall aller Kfz-Stellplätze auf der Ostseite)

Variante 3: Höhengleicher Radweg (2,8 m inkl. Sicherheitstrennstreifen, rechtsseitig 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, Entfall aller Kfz-Stellplätze auf dem Parkstreifen, reduzierter Ausgleich durch Schaffung einer Kfz-Stellplatzreihe zwischen den Bäumen)

Kriterien (Indikatoren)	Variante 1 Radfahrstreifen	Variante 2 Hochbordradweg	Variante 3 Höhengleicher Radweg
Radverkehrsqualität (Breite, Konfliktfreiheit)	++	+	++
Subjektive Sicherheit (RV)	+	++	+
Fußverkehrsqualität (Breite, Trennung)	+	+	0
Parkraumanspruch angemessen	-	-	+
Baumerhalt / Straßenraumqualität	-	+	+
Aufwand	0	-	++

Die Varianten wurden im Arbeitskreis Verkehr vorgestellt und intensiv erörtert. Auch haben Abstimmungen mit dem MTV Treubund Lüneburg stattgefunden.

Nach intensiver Erörterung und Abwägung der Vor- und Nachteile schlägt die Verwaltung die o.g. Variante 3 zur Umsetzung vor.

Während der MTV eine positive Rückmeldung zu den städtischen Planungen gegeben hat, begrüßt der ADFC in seiner Stellungnahme zwar den grundsätzlichen planerischen Ansatz zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf der Ostseite der Uelzener Straße durch einen höhengleichen Radweg. Allerdings hält der ADFC die in der Variante 3 vorgesehenen Breiten für nicht ausreichend und zukunftsfähig. Vielmehr sollte nicht nur das Regellaß nach ERA, sondern eine maximale Breite des Radweges hergestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass der ADFC in der Ausschusssitzung seine Kritik noch einmal detailliert ausführt.

Trotz dieser Kritik des ADFC sieht die Verwaltung mit der vorgeschlagenen Vorzugsvariante die Chance, eine qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage herzustellen, die allen Nutzungsinteressen gerecht wird. Wünschenswert wäre zwar eine noch breitere Ausbauvariante des Radweges, doch ließe sich diese nur bei Entfall aller (!) Kfz-Stellplätze auf der Ostseite erreichen. Diese sind sowohl für Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher (auch der Sporteinrichtung) relevant und müssen daher nach Einschätzung der Verwaltung in die Abwägung einbezogen werden.

Vor dem Hintergrund dieser kontroversen Ansichten schlägt die Verwaltung vor, im Anschluss an die Beratungen des Ausschusses und vor Umsetzung der Maßnahme - die nicht straßenausbaupflichtig ist - eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, innerhalb derer die Variante 3 der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wird. Auch unter Pandemie-Bedingungen geht die Verwaltung davon aus, ein geeignetes Beteiligungsformat durchführen zu können. Im An-

schluss könnte die Umsetzung der Maßnahme ab Frühjahr 2020 erfolgen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss nimmt die vorgestellten Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf der Ostseite der Uelzener Straße im 1. Bauabschnitt zur Kenntnis.
2. Er beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Variante 3 auf der Hauptroute 1 des Lüneburger Radverkehrsnetzes.
3. Vor Maßnahmenbeginn soll eine Bürgerbeteiligung durchgeführt werden und der Verkehrsausschuss im Anschluss hieran informiert werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 134 €

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

b) für die Umsetzung der Maßnahmen: 1.000.000 €

c) an Folgekosten: normale Straßensanierung

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja **X**

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle: 72000INV / 01-541-507 Uelzener Straße

Produkt / Kostenträger: 541002 / 54100202

Haushaltsjahr: 2020

e) mögliche Einnahmen: ca. 60 % der förderfähigen Anteile der Bausumme sind GVFG-förderfähig.

Anlage/n:

Beratungsergebnis:

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

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
DEZERNAT III

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau
Bereich 72 - Straßen- und Ingenieurbau
Fachbereich 3b - Ordnung, Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität
Bereich 32 - Ordnung
Bereich 74 - Grünplanung, Friedhöfe u. Forsten
