

# TOP Ö 5:

## **Sachstand zum Aufbau eines Fahrradstraßenringes in der Lüneburger Innenstadt**

# Fahrradstraßenring Lüneburg

**Hintergrund: Idee eines Fahrradstraßenrings basiert auf Initiative lokaler Verbände in Lüneburg**

**Verwaltung hat drei mögliche Varianten für die Umsetzung eines Fahrradstraßenrings erarbeitet:**

- V1: Großer Fahrradstraßenring Innenstadt und Fahrradzone Wasserviertel
- V2: Großer Fahrradstraßenring Innenstadt
- V3: Kleiner Fahrradstraßenring

**Es handelt sich nicht um die Herstellung einer „echten“ Fahrradstraße nach (Kfz-Verkehr gänzlich ausgenommen), sondern größtenteils eine Gemeinsame Fahrgasse und Bevorrechtigung (Typ 1)**

**Änderung der Parkstände von Senkrecht- zu Längsaufstellung in folgenden Straßen (bei Variante 1 und 2) denkbar**

- Wallstraße: von 10 zu 4 Pkw
- Haagestraße: von 25 zu 11 Pkw
- Ilmenaustraße: von 72 zu 24 Pkw





Abb. 64: Der aufgepflasterte Mittelstreifen senkt die Kfz-Geschwindigkeiten bei breiteren Fahrbahnquerschnitten und macht für Radfahrer das Nebeneinanderfahren attraktiv.



Abb. 65: Auch bei längeren geraden Abschnitten hat Profil 3 Vorteile, denn der Mittelstreifen engt die Fahrbahn optisch ein. In der Folge wird langsamer gefahren.

# Fahrradstraßenring Lüneburg

Hansestadt Lüneburg  
Radverkehrs-  
strategie 2025  
Radverkehrsführung  
Wallstraße



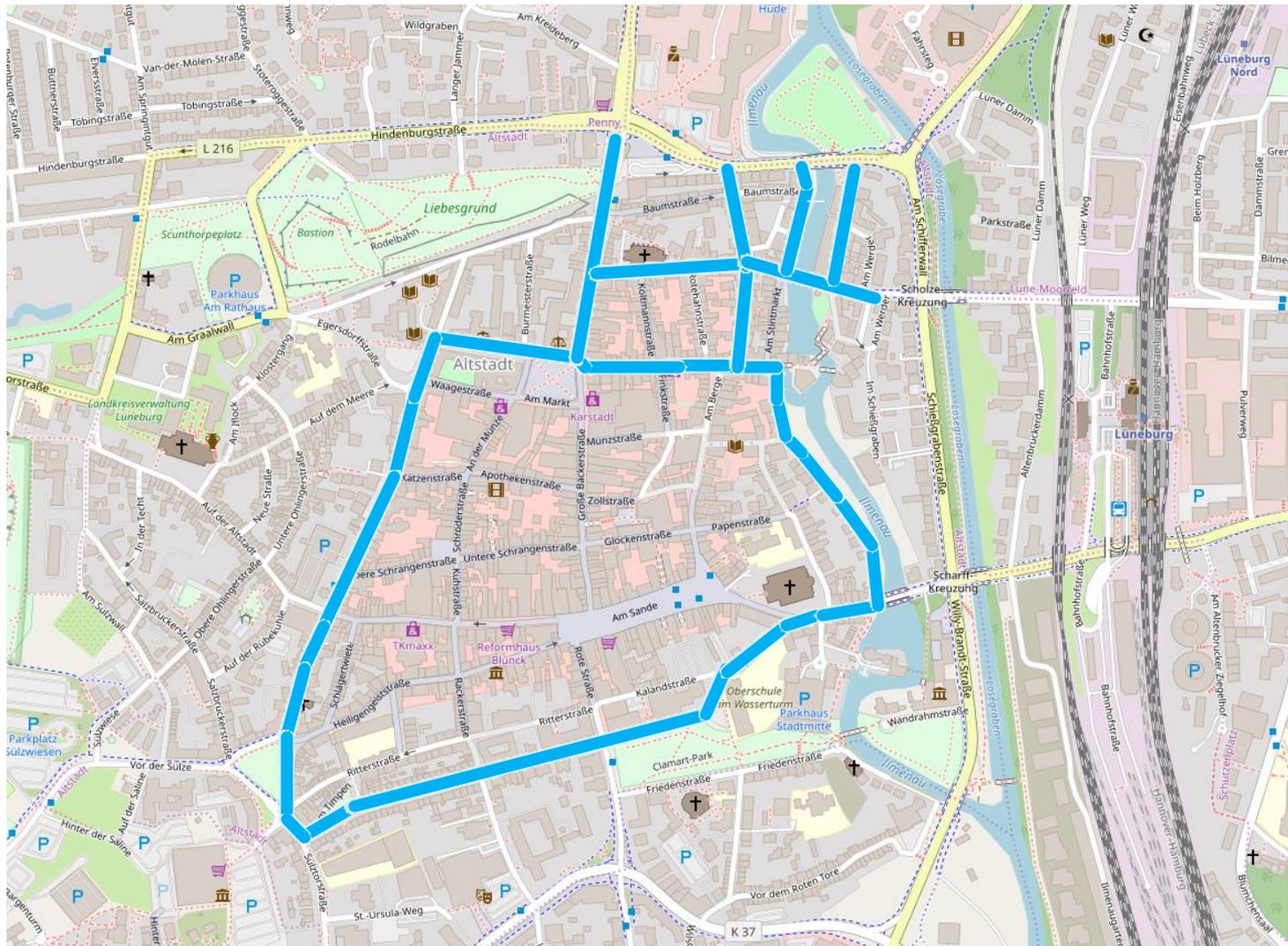
Stand: März 2016



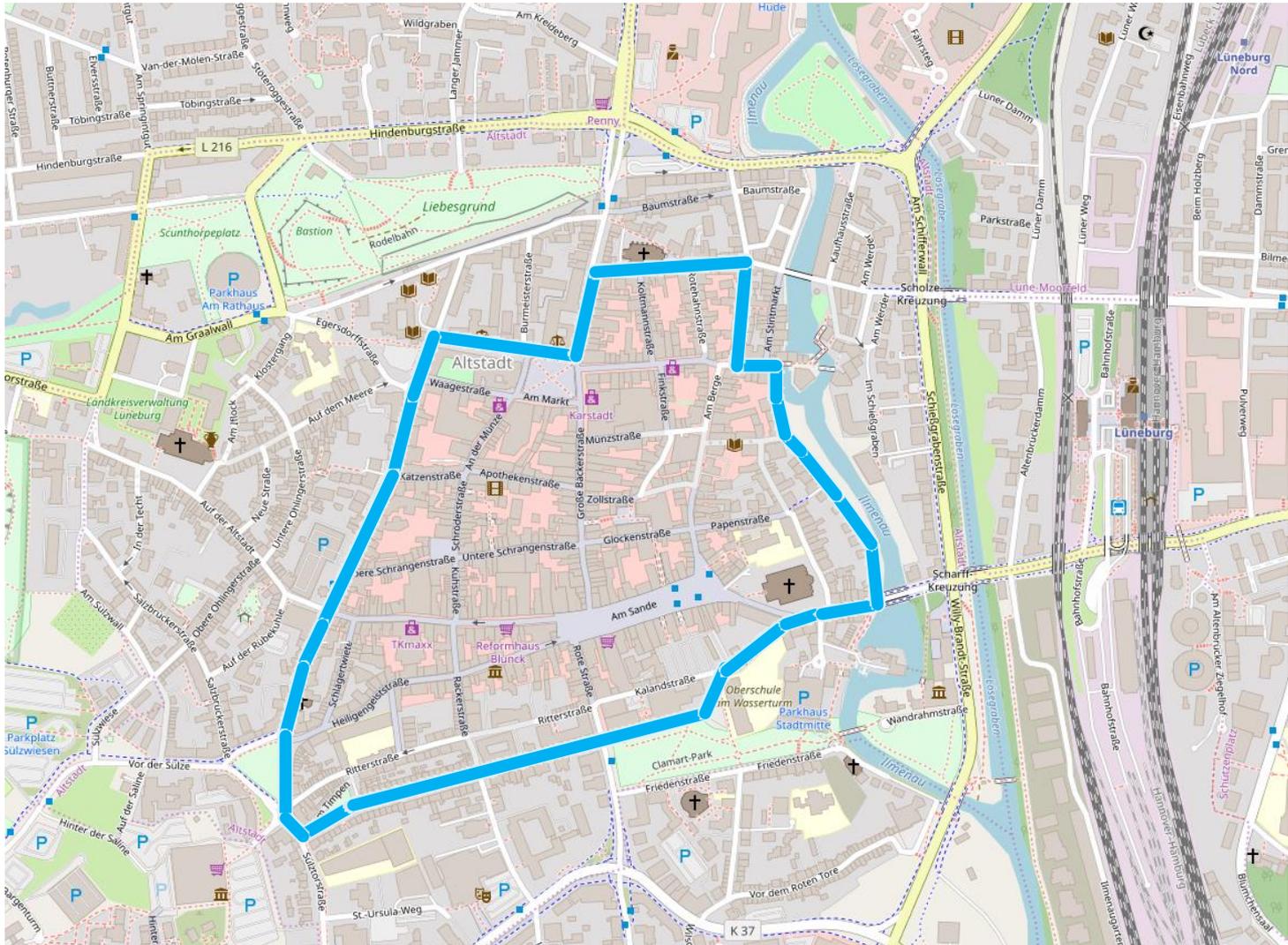
Adressat: SB  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220601-80  
Fax: 0511 / 220601-990  
info@pgv-digital-habbrandt.de  
www.pgv-hannover.de



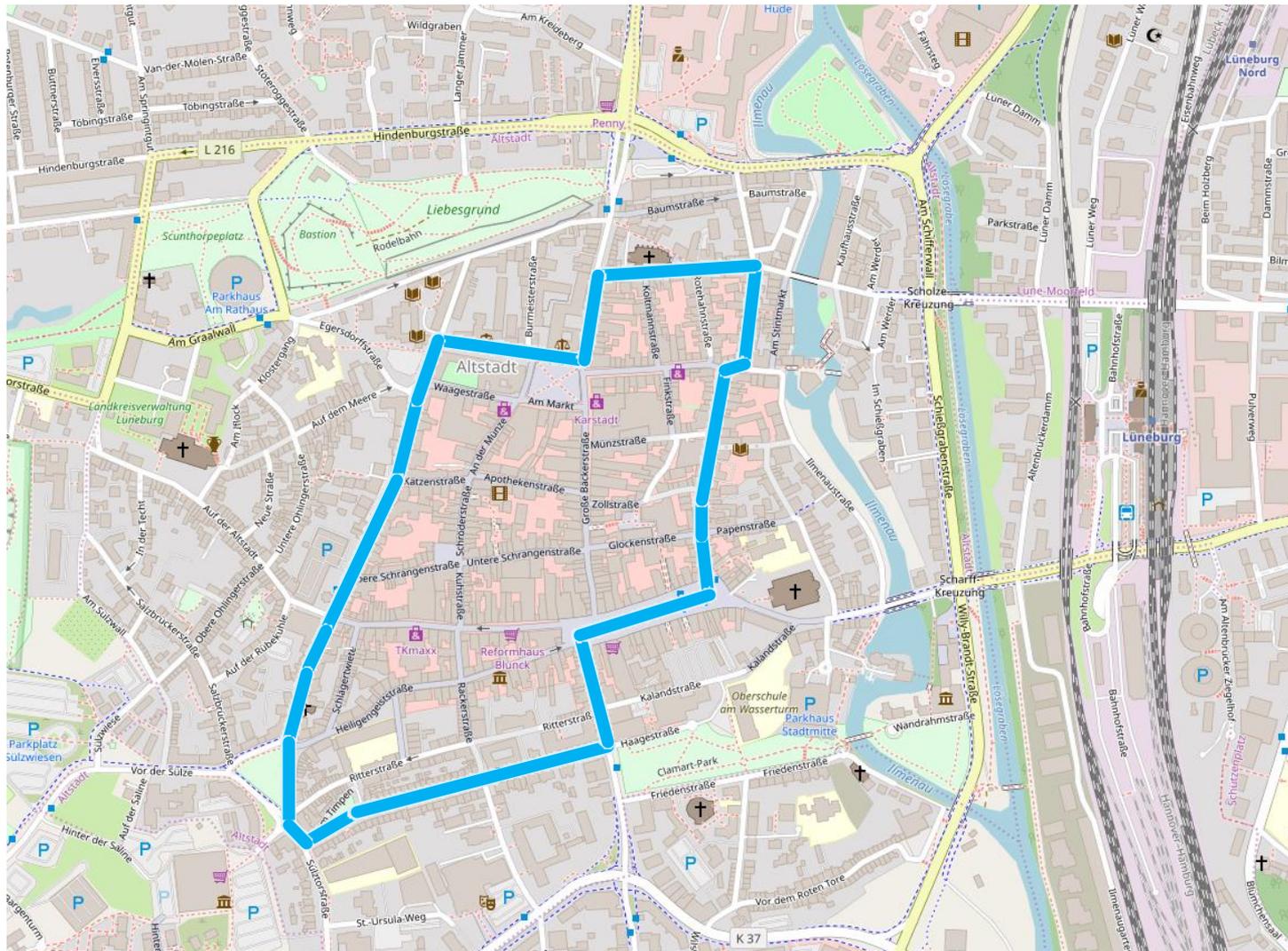
# Großer Fahrradstraßenring Innenstadt und Fahrradzone Wasserviertel (Var. 1)



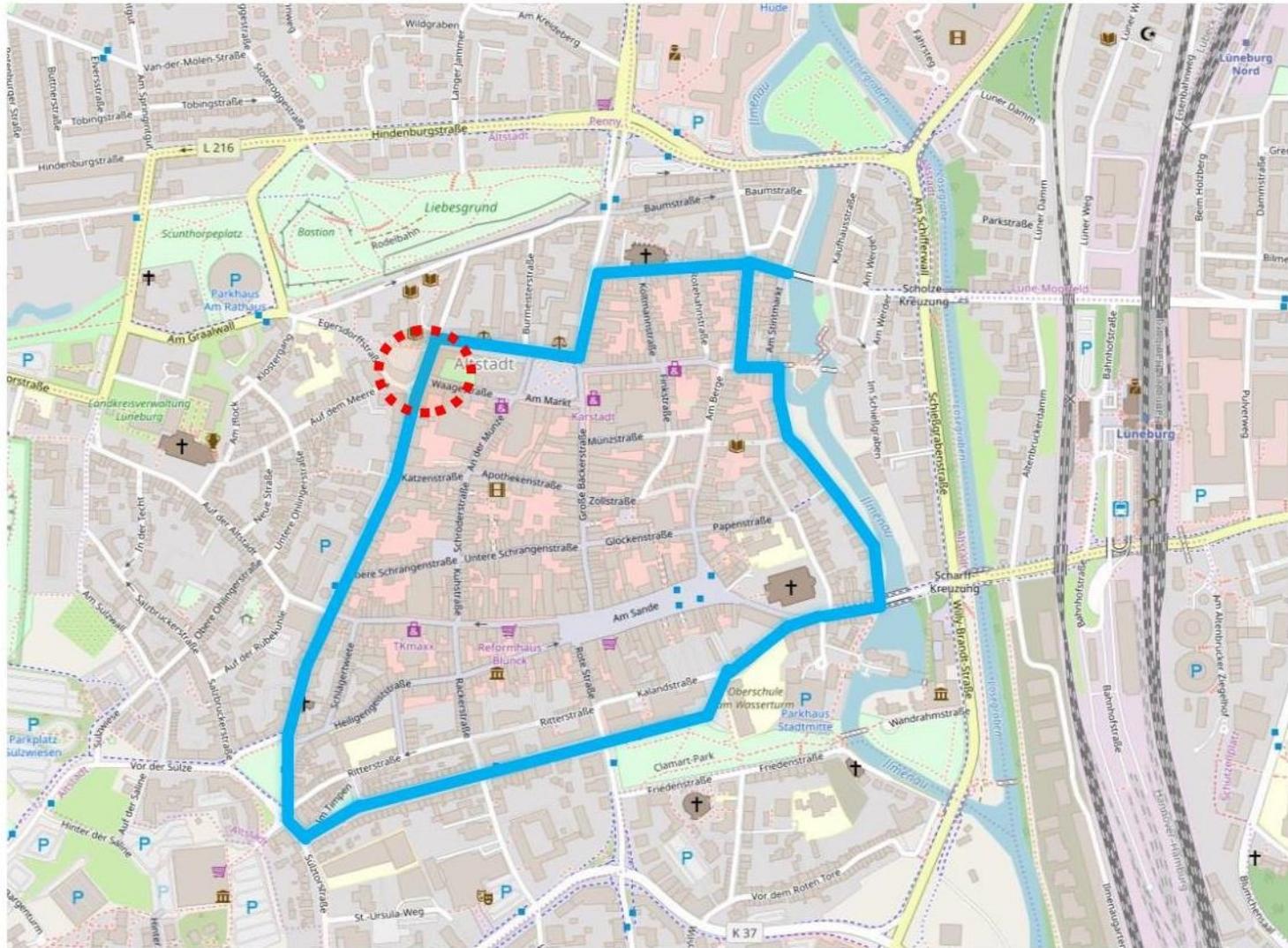
# Großer Fahrradstraßenring Innenstadt (Variante 2)



# Kleiner Fahrradstraßenring (Variante 3)



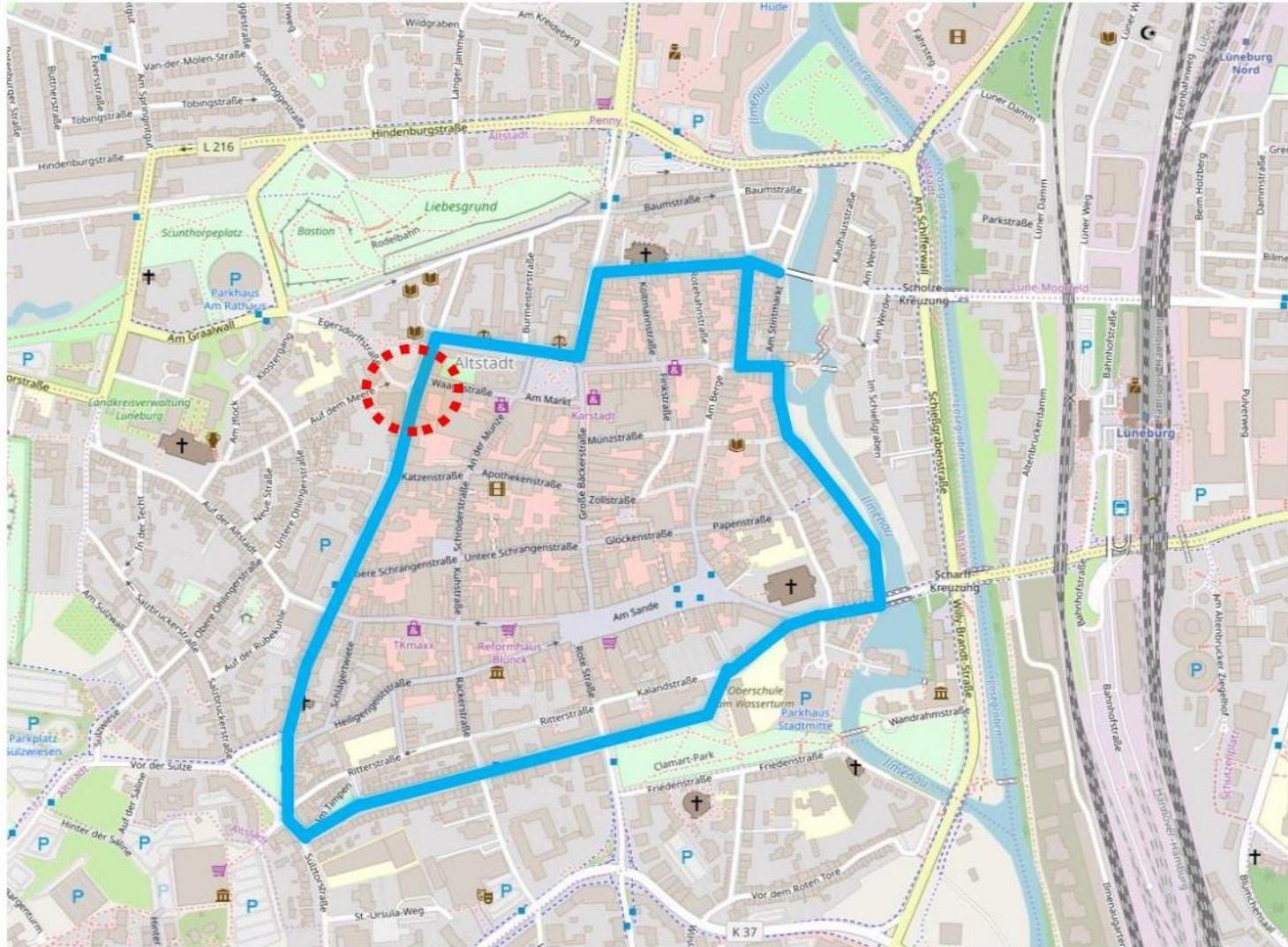
# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Waagestraße/Am Marienplatz



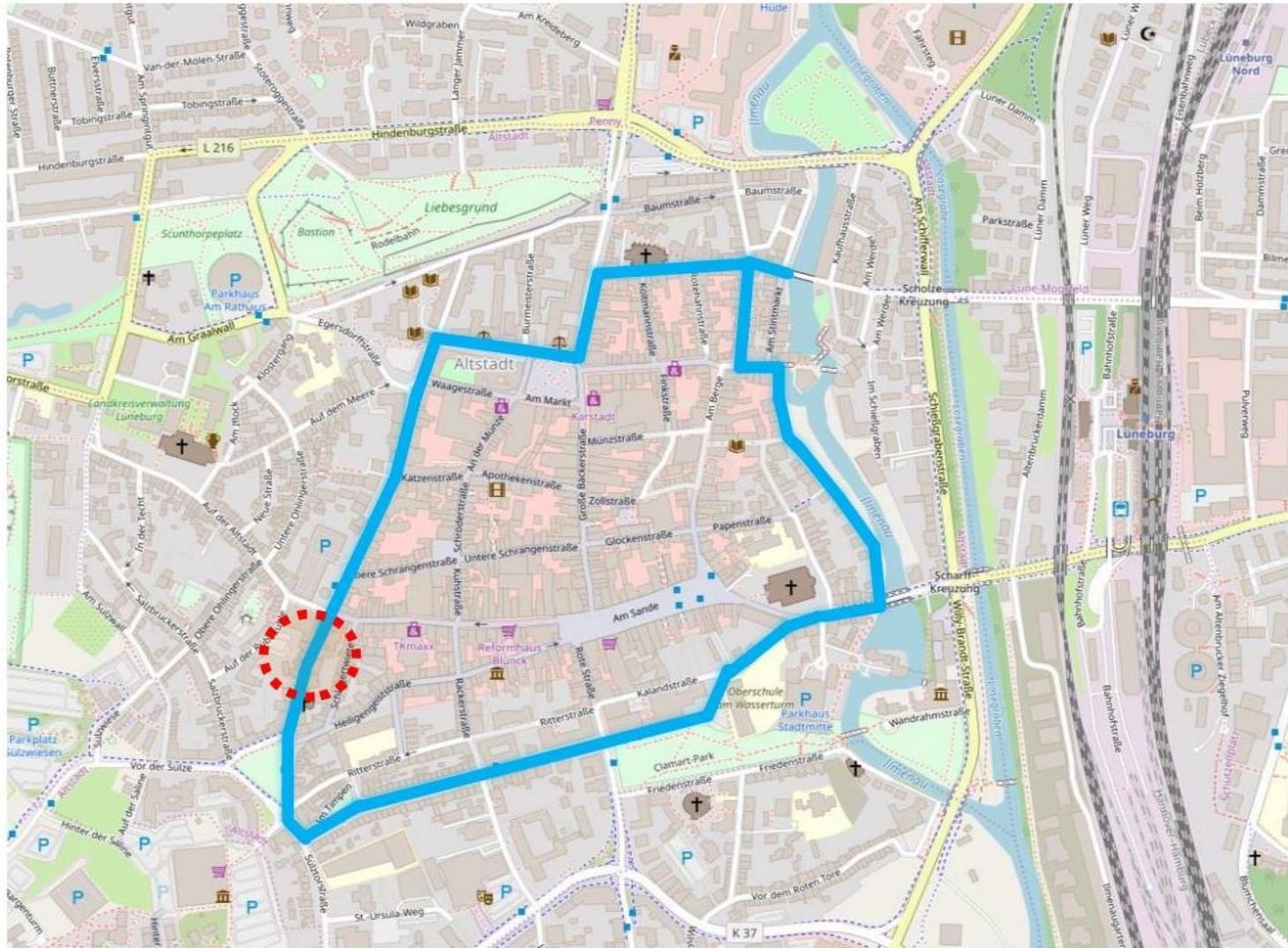
# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Egersdorffstraße/Neue Sülze



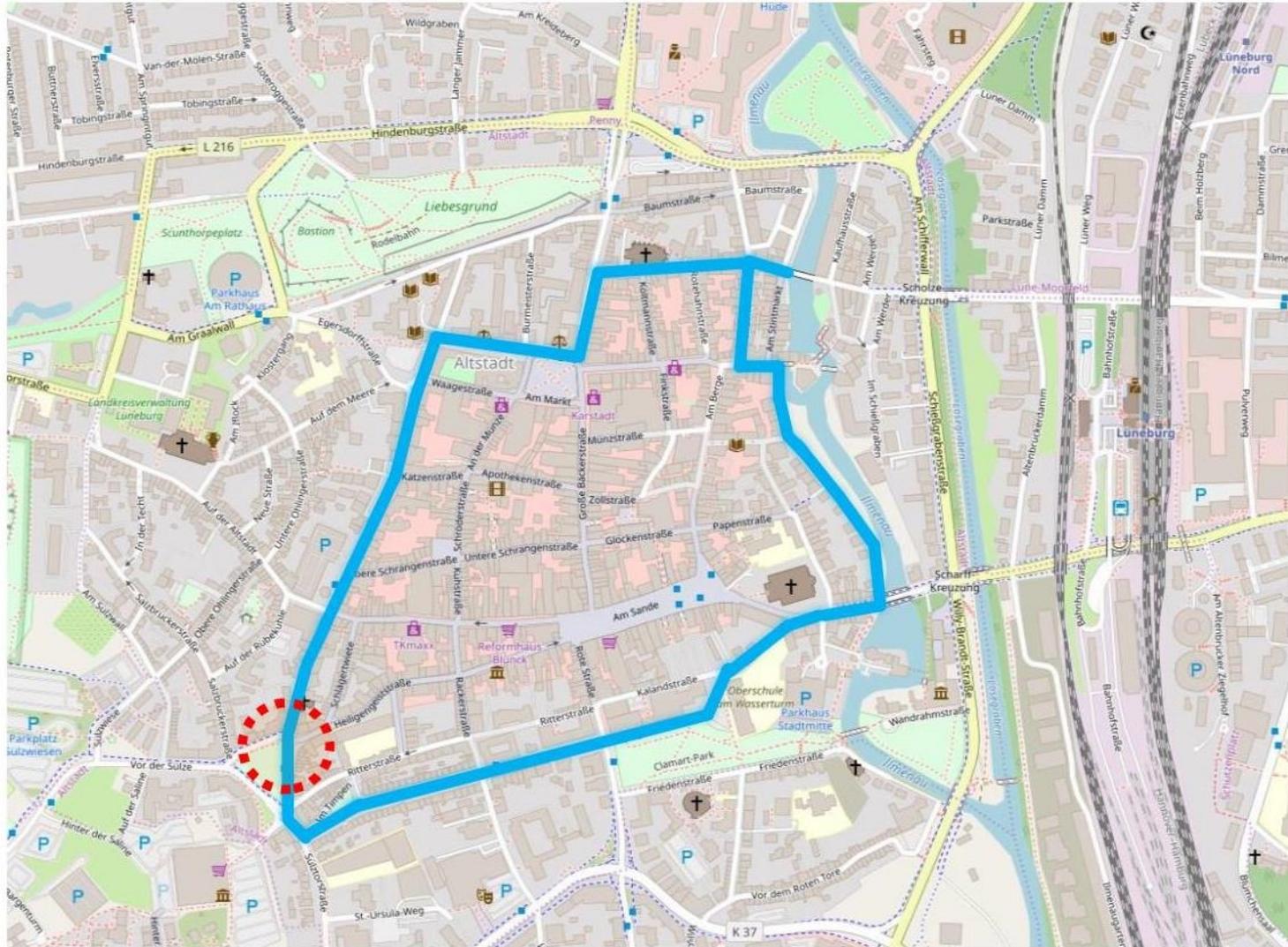
# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Salzstraße



# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



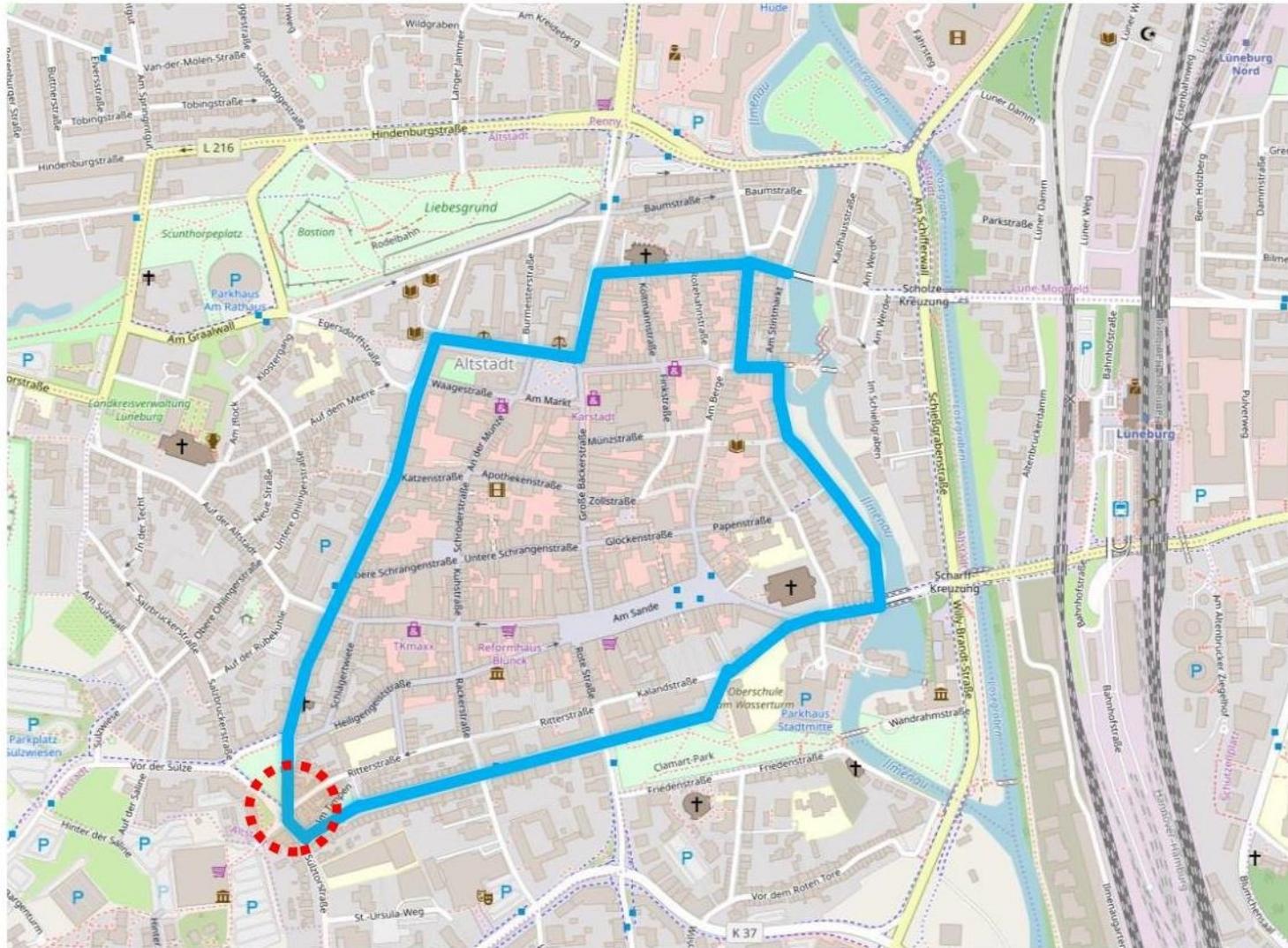
## Fahrradstraßenring: Bei der St. Lambertikirche



## Fahrradstraßenring: Bei der St. Lambertikirche



# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Sülztorstraße/St. Lambertiplatz



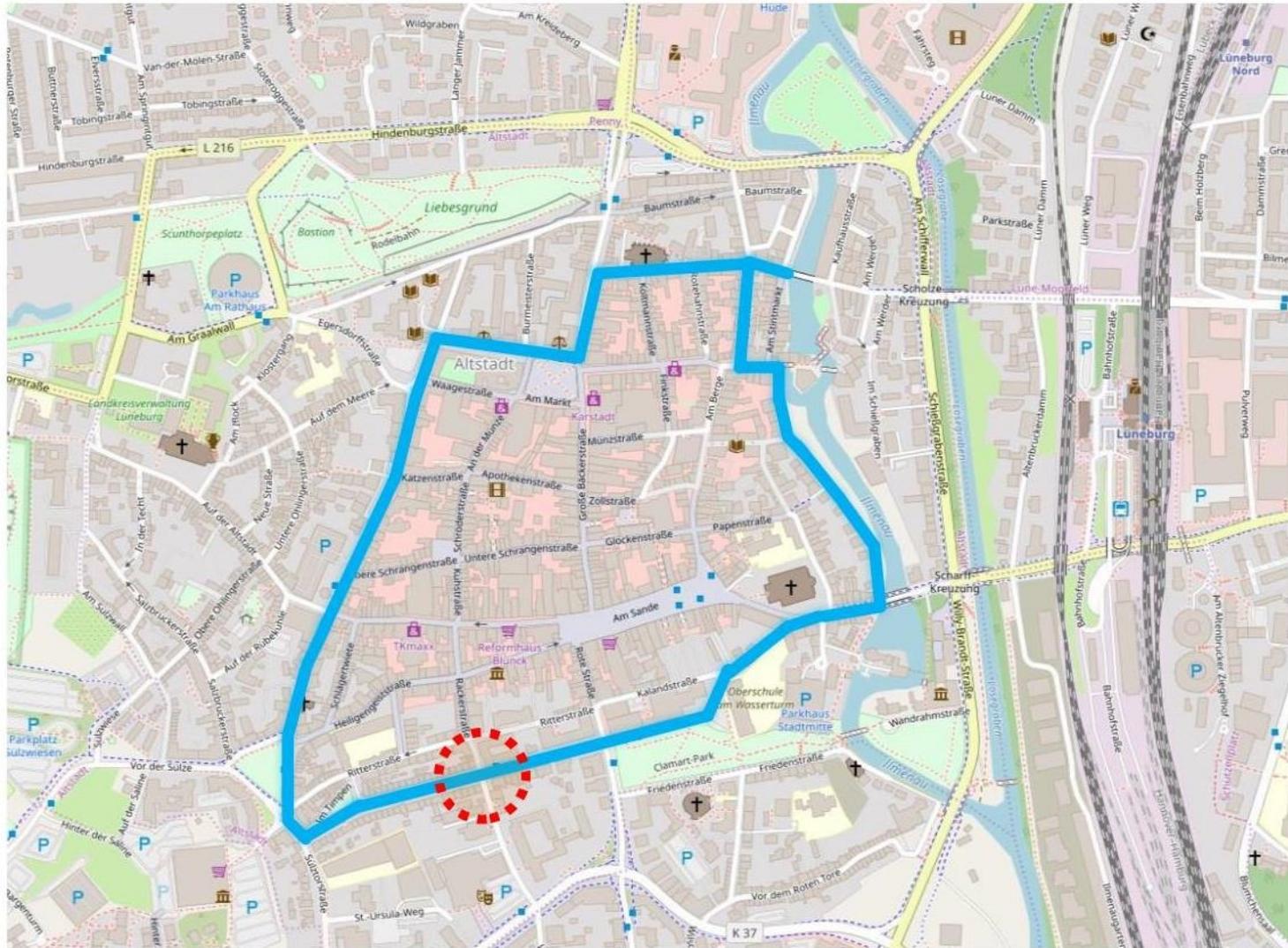
## Fahrradstraßenring: Sülztorstraße



## Fahrradstraßenring: Sülztorstraße/Wallstraße



# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



# Fahrradstraßenring: Wallstraße



# Fahrradstraßenring: Wallstraße

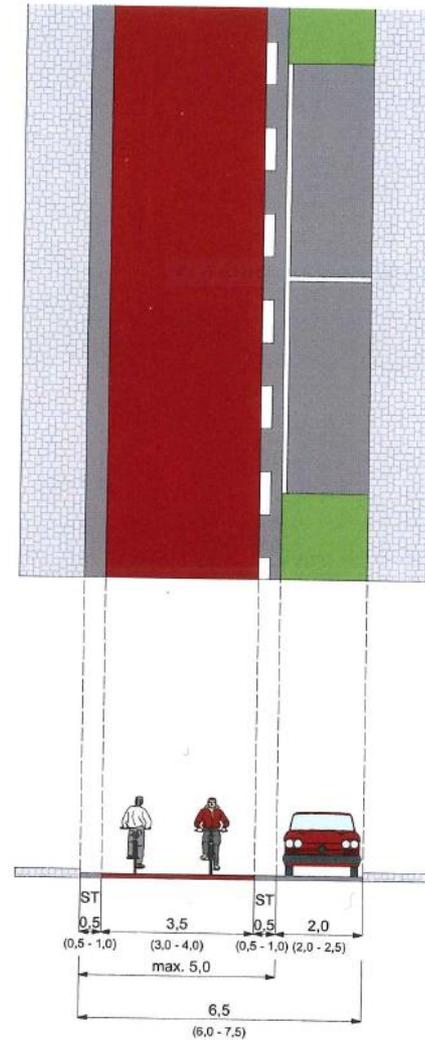
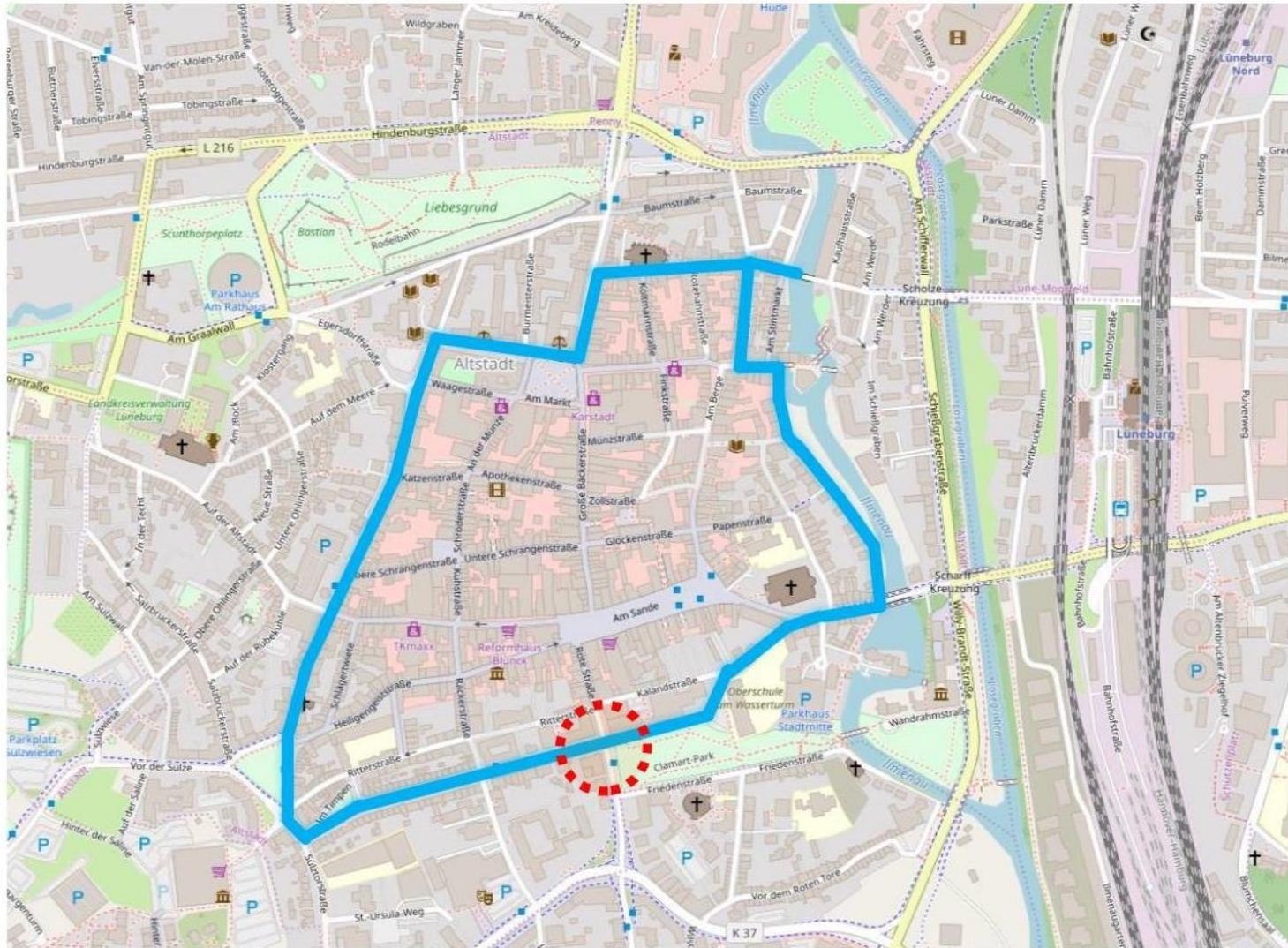


Abb. 61: Fahrradstraße Typ II mit einseitigem Längsparken

# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Wallstraße/Rote Straße



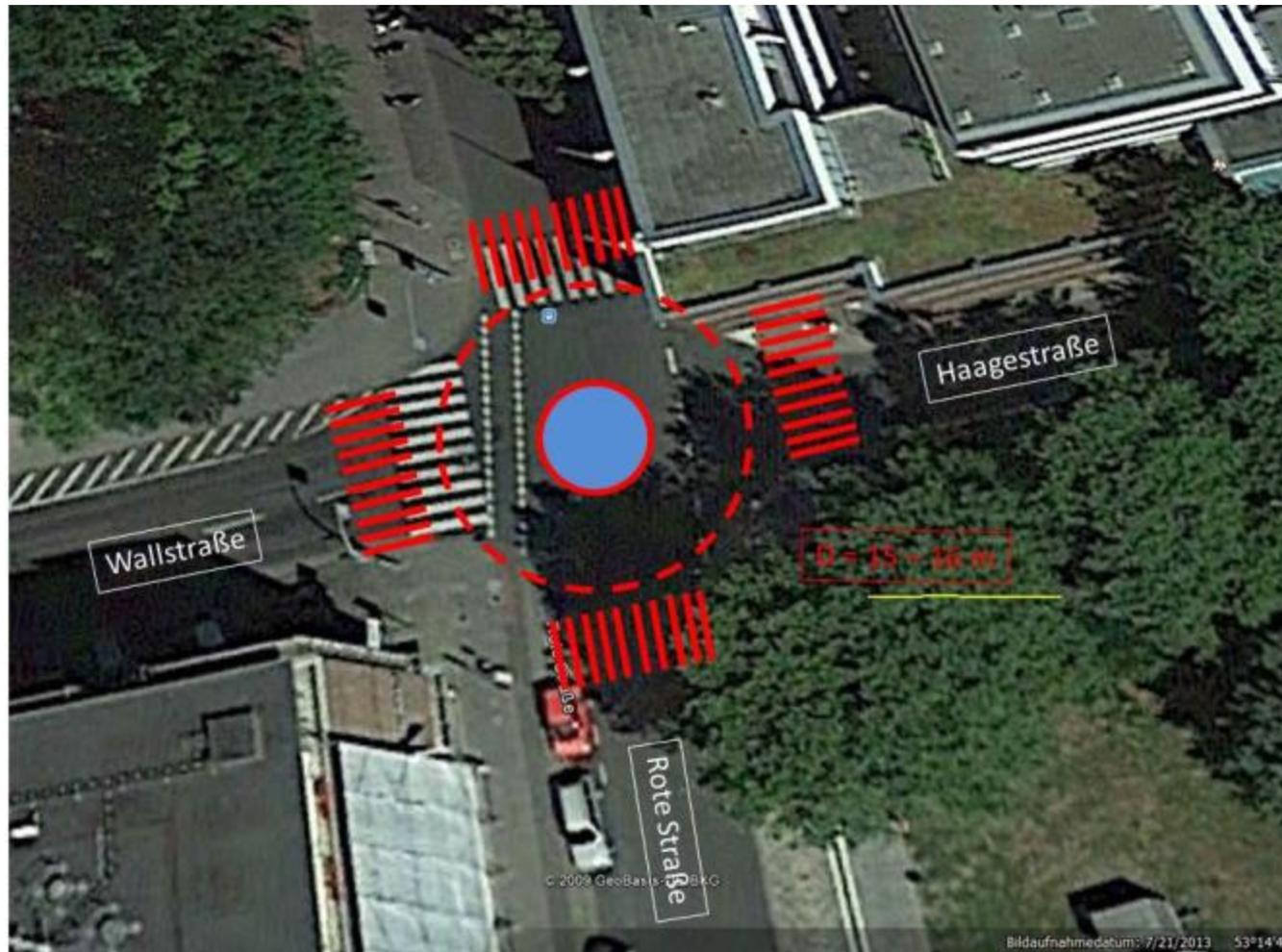
## Fahrradstraßenring: Wallstraße/Rote Straße



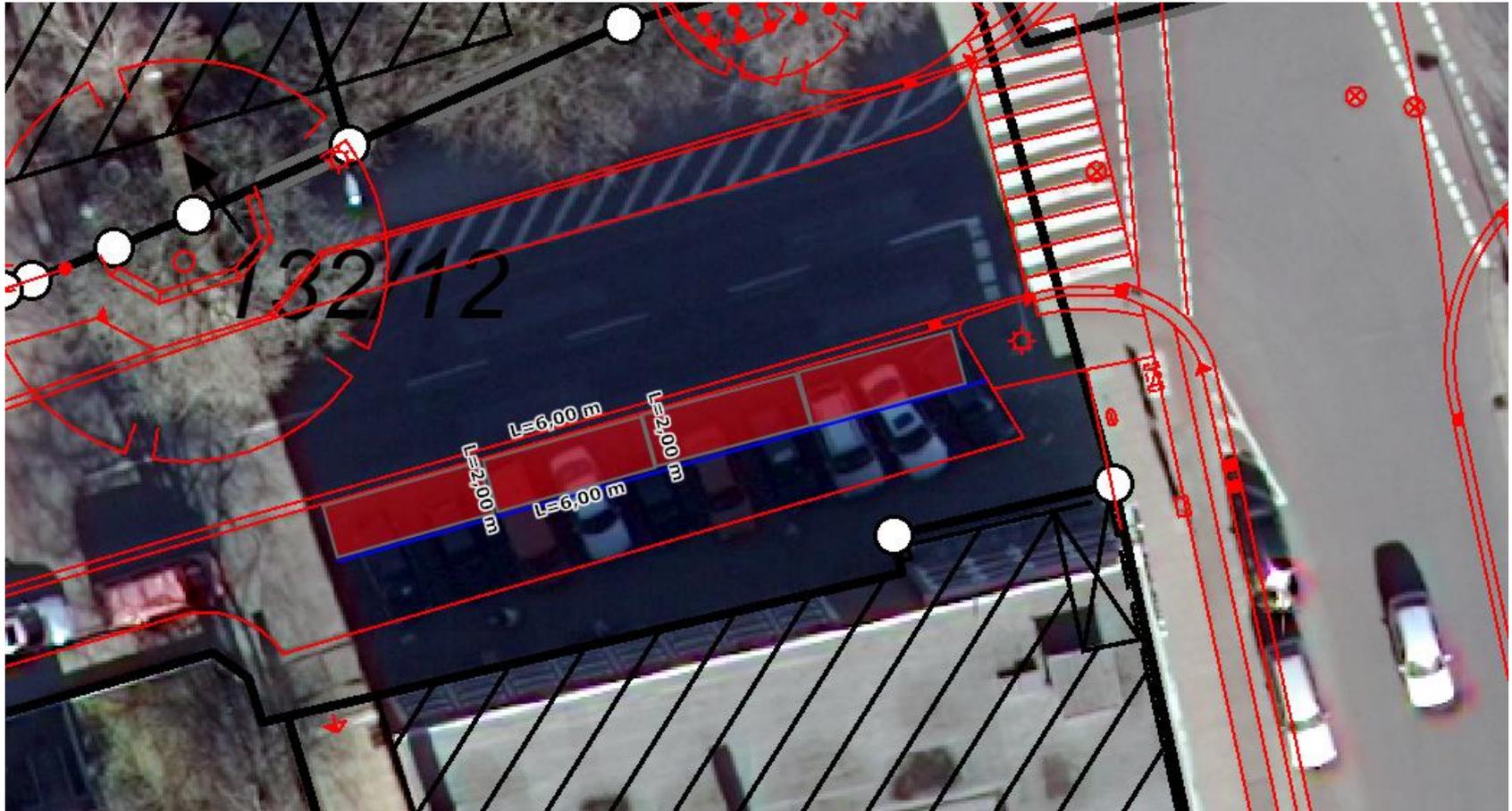
## Fahrradstraßenring: Wallstraße/Rote Straße



# Fahrradstraßenring: Wallstraße/Rote Straße



## Fahrradstraßenring: Wallstraße – Parkstände

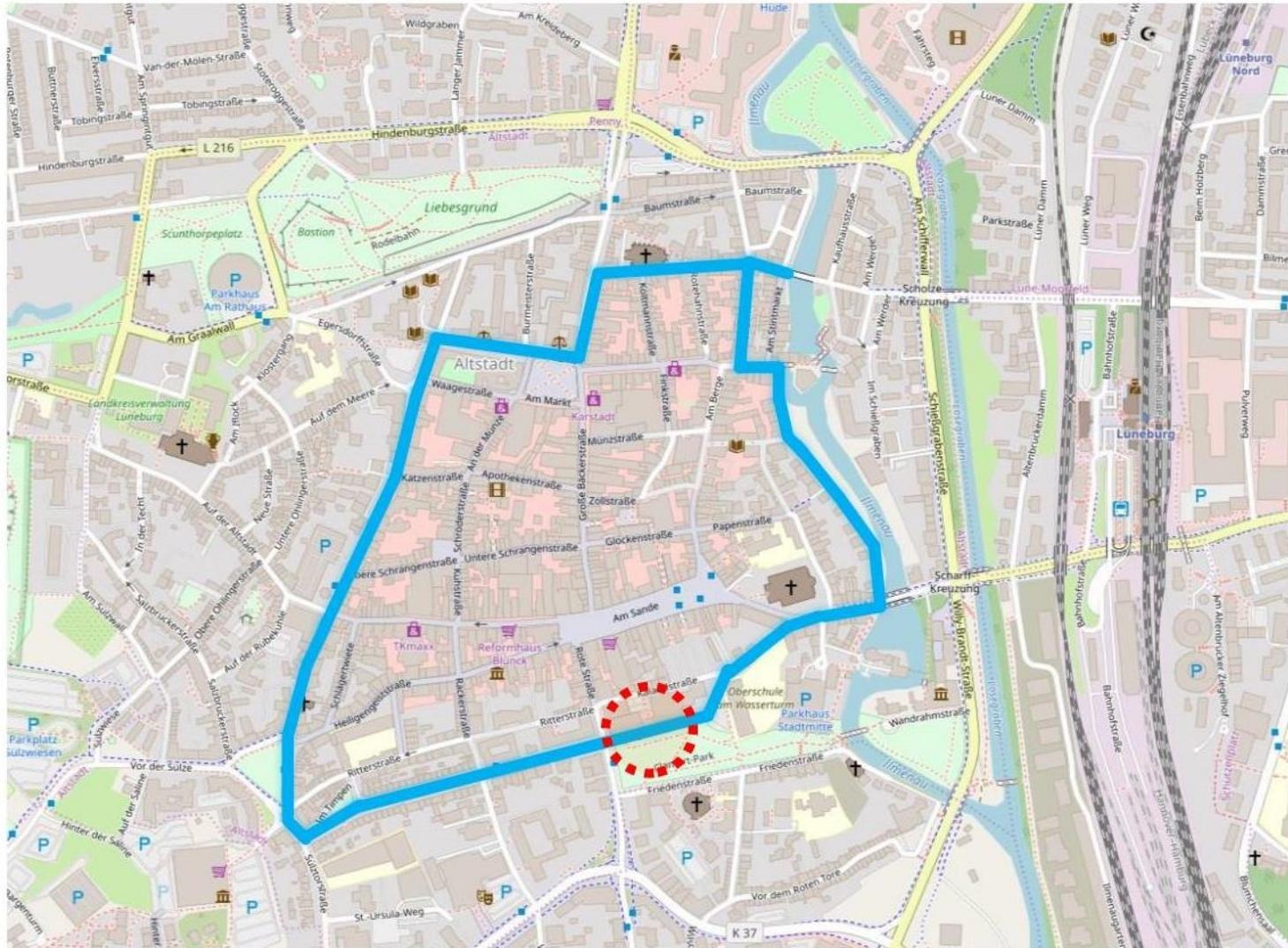


Senkrechtaufstellung: 10 Pkw\*

Längsaufstellung: 4 Pkw\*

\*Ausgehend von einer Abmessung von 2,5 m Breite bei Senkrechtaufstellung und 6 m bei Längsaufstellung gemäß FGSV-RASt

# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Haagestraße – Parkstände



Senkrechtaufstellung: 25 Pkw  
Längsaufstellung: 11 Pkw

# Fahrradstraßenring: Haagstraße – Parkstände

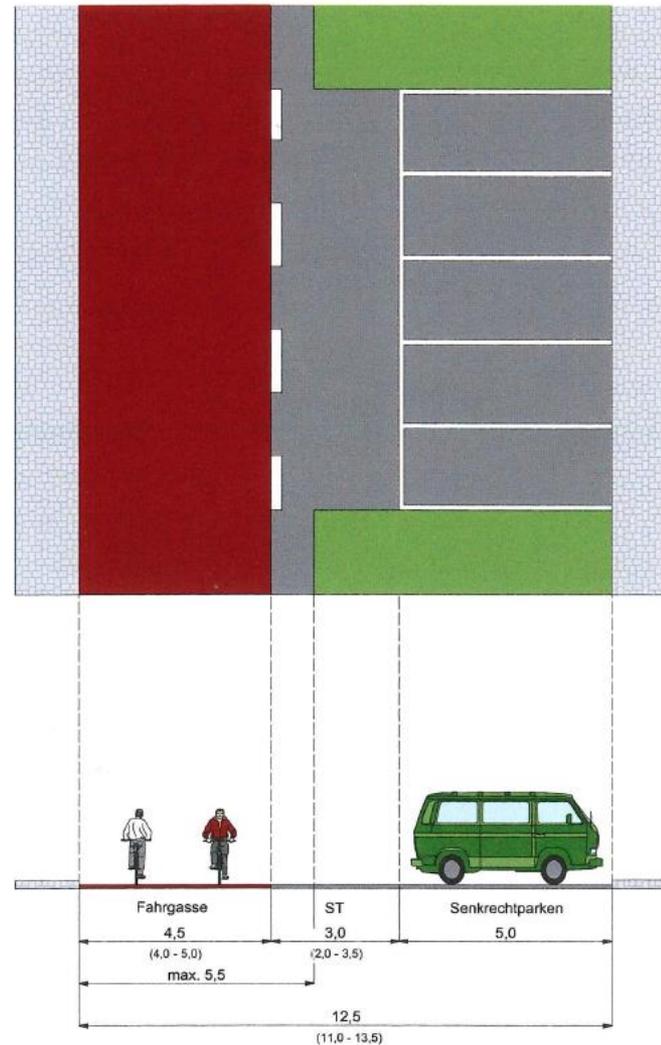
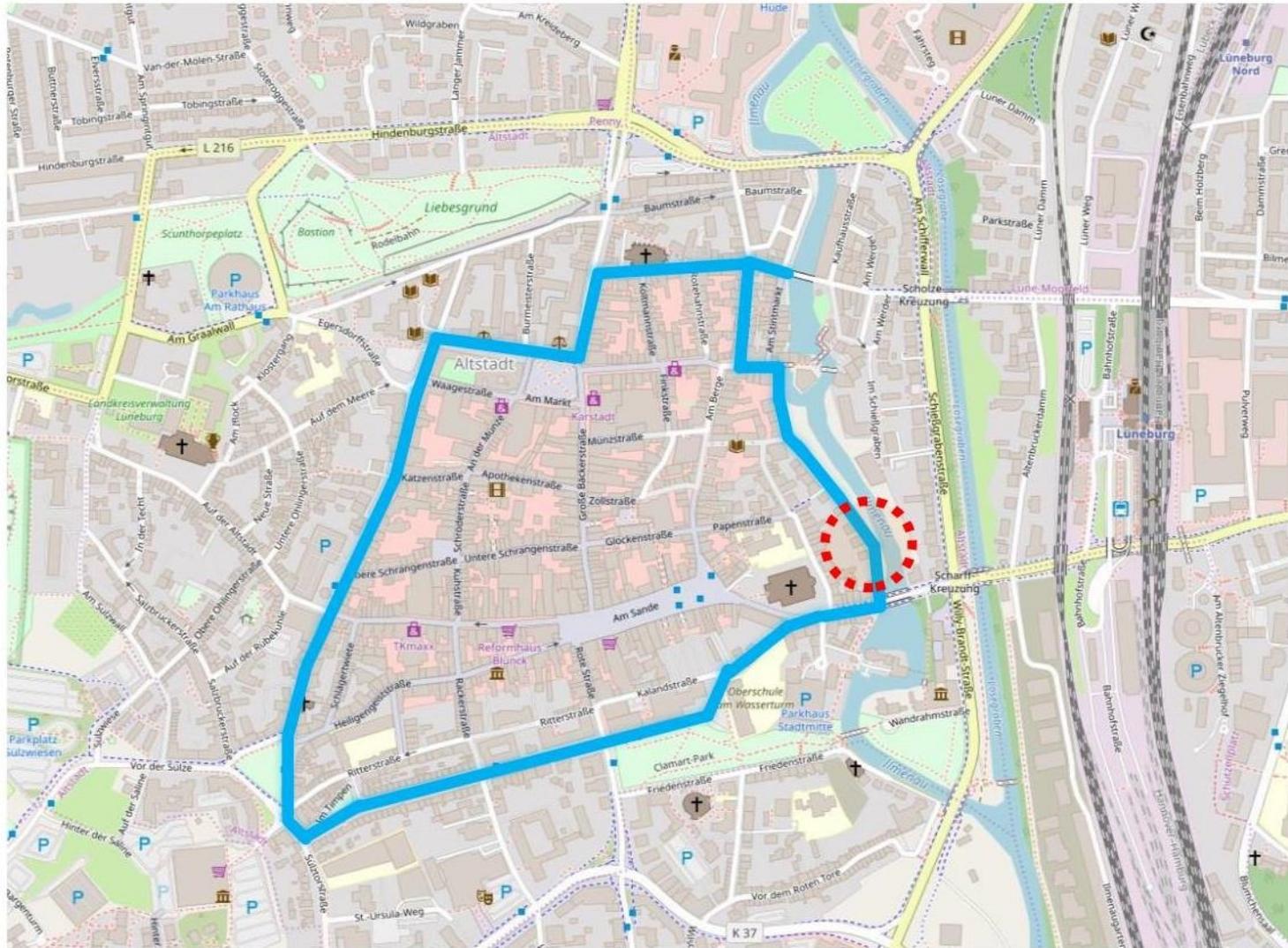


Abb. 59: Fahrradstraße Typ I mit einseitigem Senkrechtparken

## Fahrradstraßenring: Linksabbiegen von Altenbrückertorstraße in Ilmenaustraße



# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Ilmenaustraße



## Fahrradstraßenring: Ilmenaustraße – Parkstände



**Pro Teilstück (ca. 16 m)**  
Senkrechtaufstellung: 6 Pkw  
Längsaufstellung: 2 Pkw

**Gesamte Straße**  
Senkrechtaufstellung: 72 Pkw  
Längsaufstellung: 24 Pkw

## Fahrradstraßenring: Ilmenaustraße



# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Lüner Straße/Auf dem Kauf



## Fahrradstraßenring: Lüner Straße/Im Wendischen Dorfe



## Fahrradstraßenring: Lüner Straße



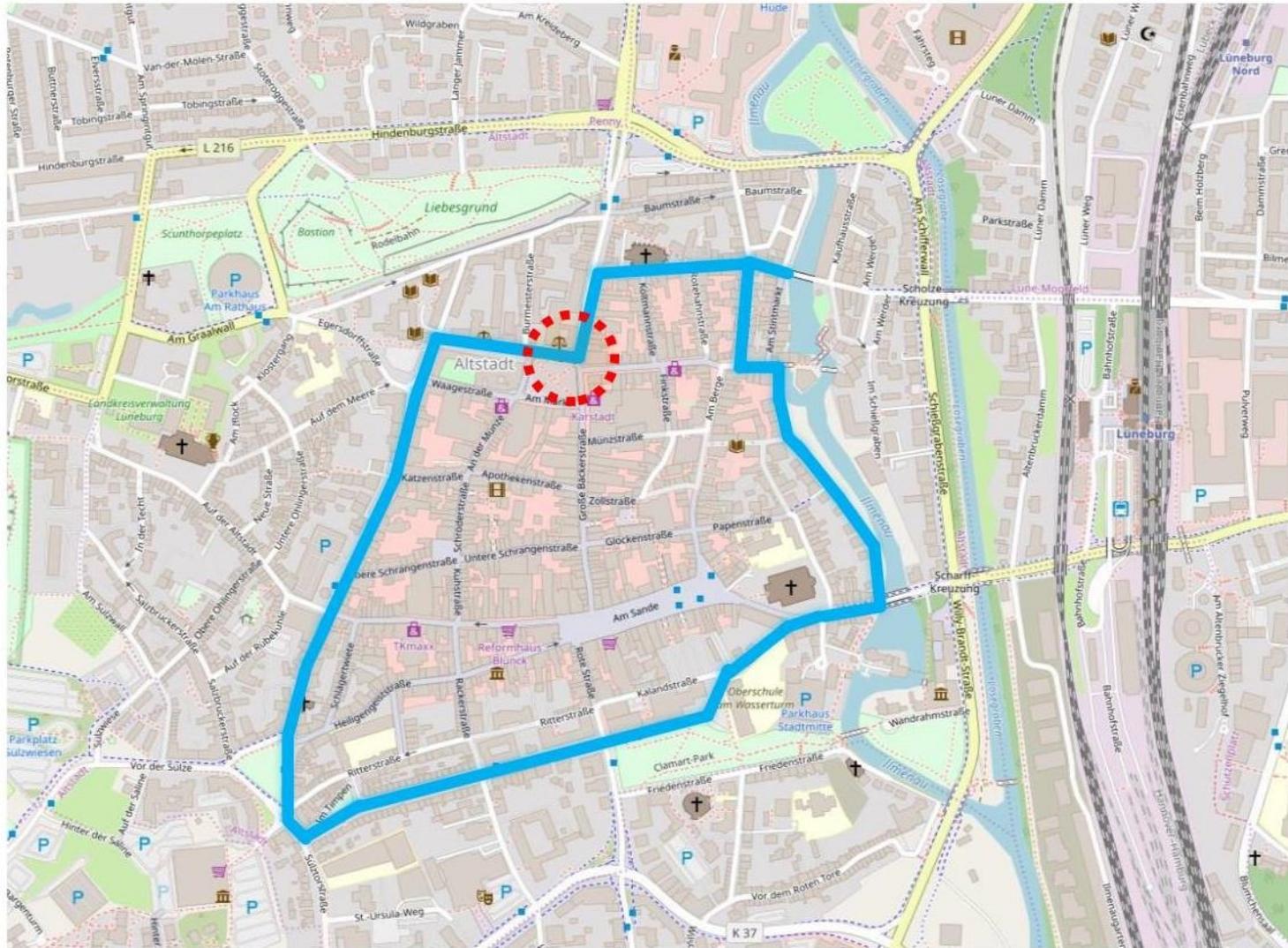
## Fahrradstraßenring: Lüner Straße



## Fahrradstraßenring: Lüner Straße/Im Wendischen Dorfe



# AK Verkehr: Fahrradstraßenring Lüneburg (Vorzugsvariante der Verwaltung)



## Fahrradstraßenring: Am Ochsenmarkt



TOP Ö 6:

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





## Verbesserung der Rad- und Gehwegsituation auf der Ostseite der Uelzener Straße Lüneburg

Verkehrsausschuss am 25.11.2020

Bearbeitungsteam: Dipl.-Ing. Markus Franke

Dipl.-Ing. Reiner Brudnitzki

Dipl.-Ing. (FH) Kerstin Rütz M. Eng

Seite 47 von 101 in Zusammenstellung

Projektnummer: 2019186

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

- 
- Anlass, Mängel und Chancen
  - Handlungsleitgedanken
  - Lösungsansätze
  - Entwurf
  - Ausblick



## **Anlass, Mängel und Chancen**

Handlungsleitgedanken

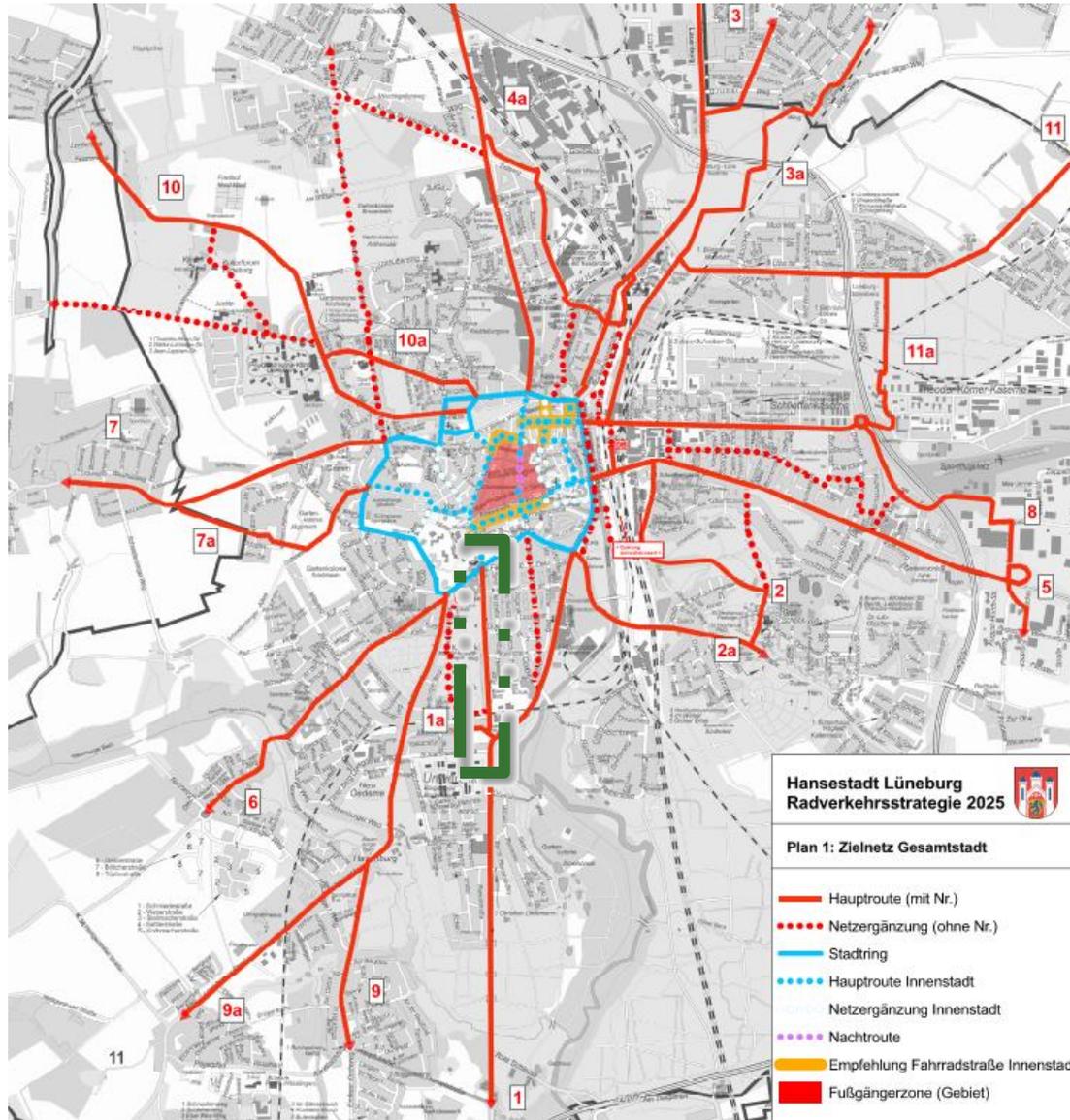
Lösungsansätze

Entwurf

Ausblick

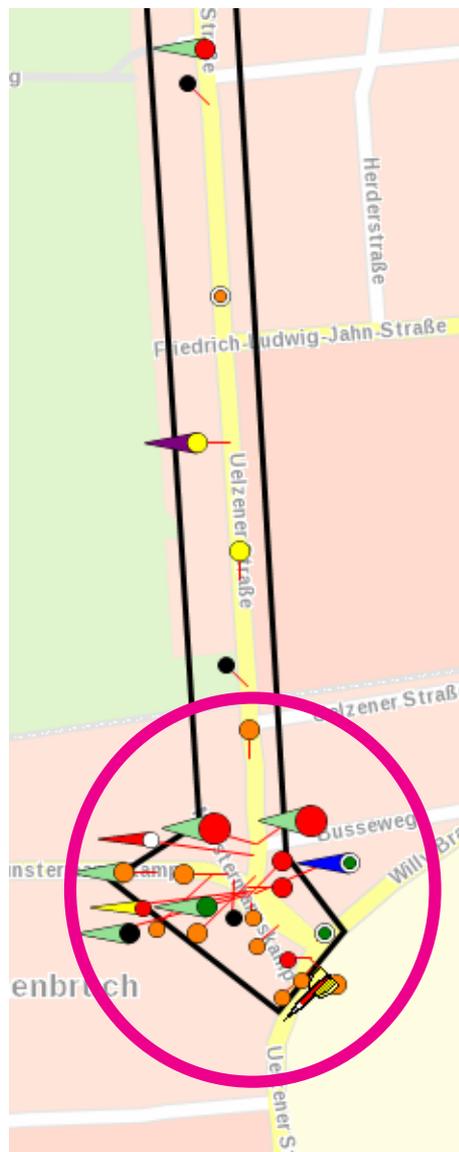
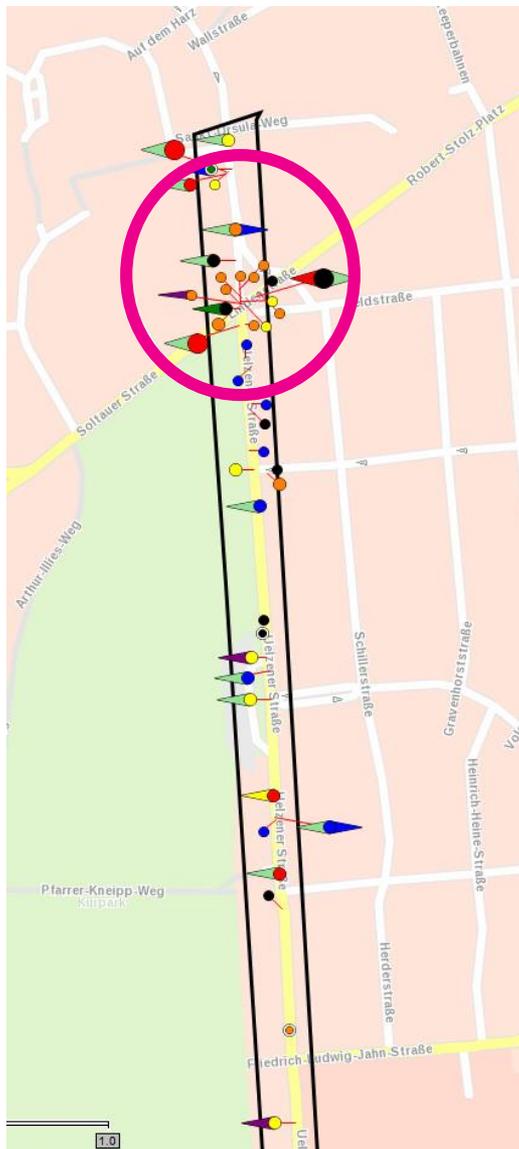
# Anlass, Mängel und Chancen

## Bestandteil der Hauptroute 1 (Anschluss Hauptroute Innenstadt)





# Anlass, Mängel und Chancen Unfallauswertung

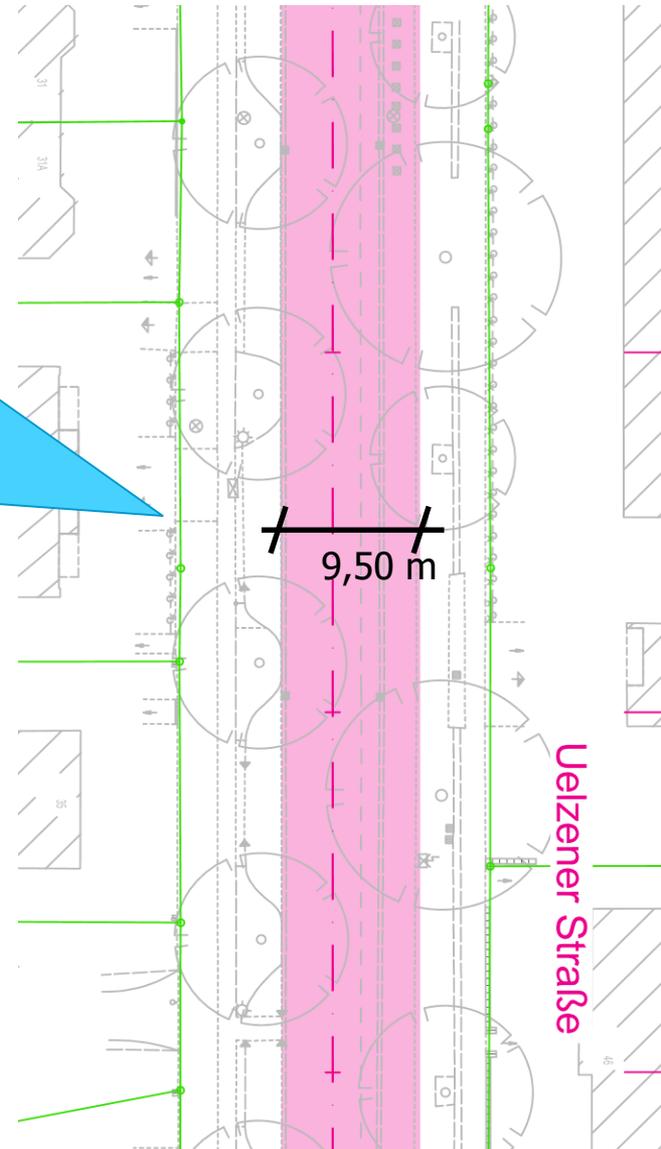


- Hohe Unfalldichte
- Starke Konzentration auf zwei Knotenpunkte
- Häufige Radverkehrsbeteiligung
- Unfallgegner meist Kfz
- Ursachen schwer ablesbar – kreuzende Ströme zu vermuten

- 
- Anlass, Mängel und Chancen
  - Handlungsleitgedanken**
  - Lösungsansätze
  - Entwurf
  - Ausblick

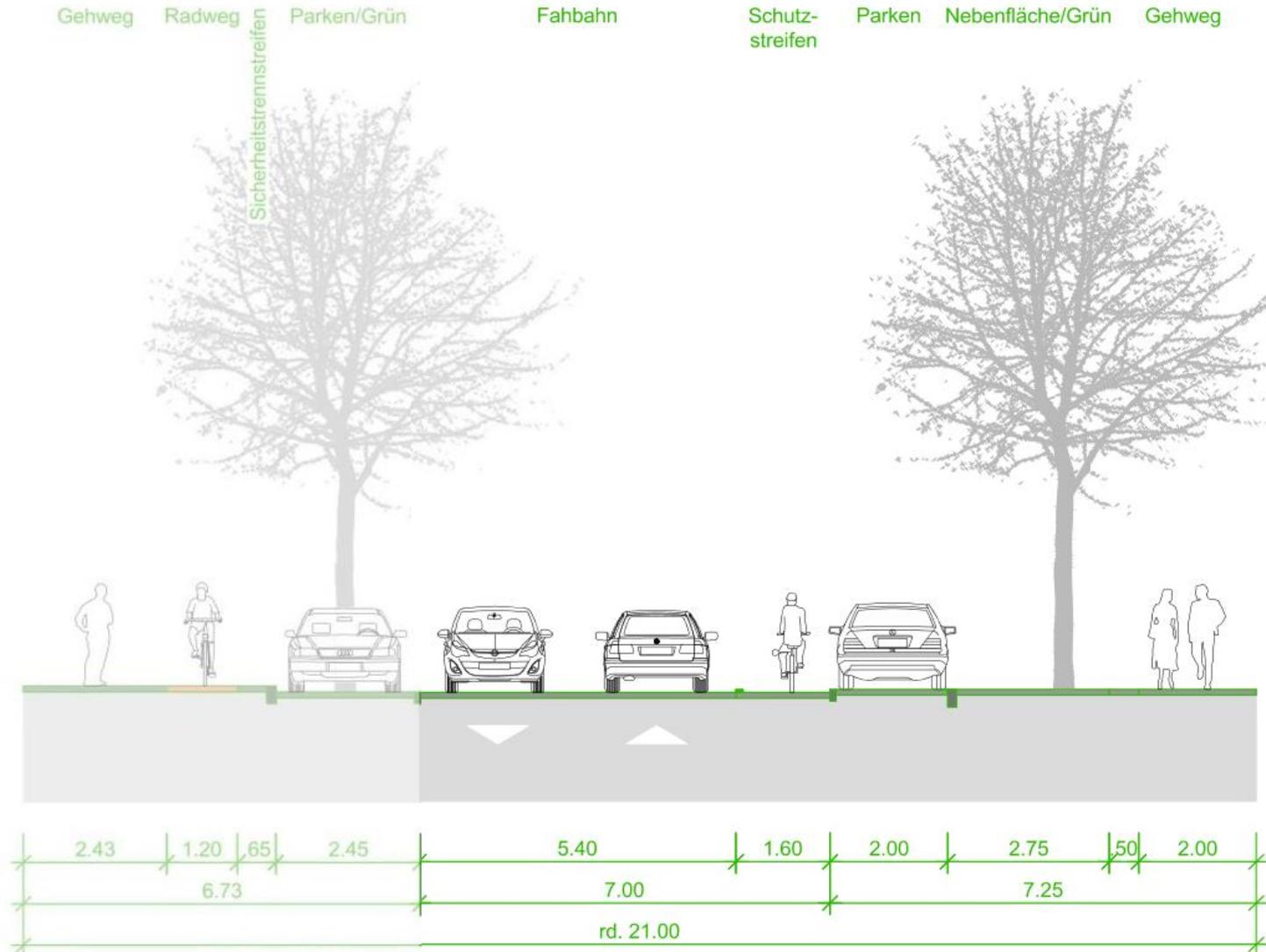
- Radverkehrsqualität mit höchster Priorität erhöhen: mehr Raum, bessere Sichtbeziehungen, möglichst auch subjektiv sicher, komfortabel, selbsterklärend
- Hohe Fußverkehrsqualität anstreben: Querungsbedarfen gerecht werden, möglichst Rollstuhlfahrer-Begegnung überall ermöglichen, Leitsystem
- Parkraumanspruch angemessen berücksichtigen
- Anspruch an Straßenraumqualität stellen
- Bäume möglichst erhalten
- Busverkehr berücksichtigen
- Sonderlösungen für zwei übergeordnete Knotenpunkte (Lindenstraße, Mustermannskamp)

- 9,50 m sind unter Wahrung ausreichender Abstände zu den Bäumen durchgehend verfügbar
- Westliche Fahrbahnkante wird (möglichst) gehalten
- Zwischen den Bäumen sind Sicherheits-trennstreifen ggf. integrierbar, d.h. sie sind nicht in den 9,50 m enthalten



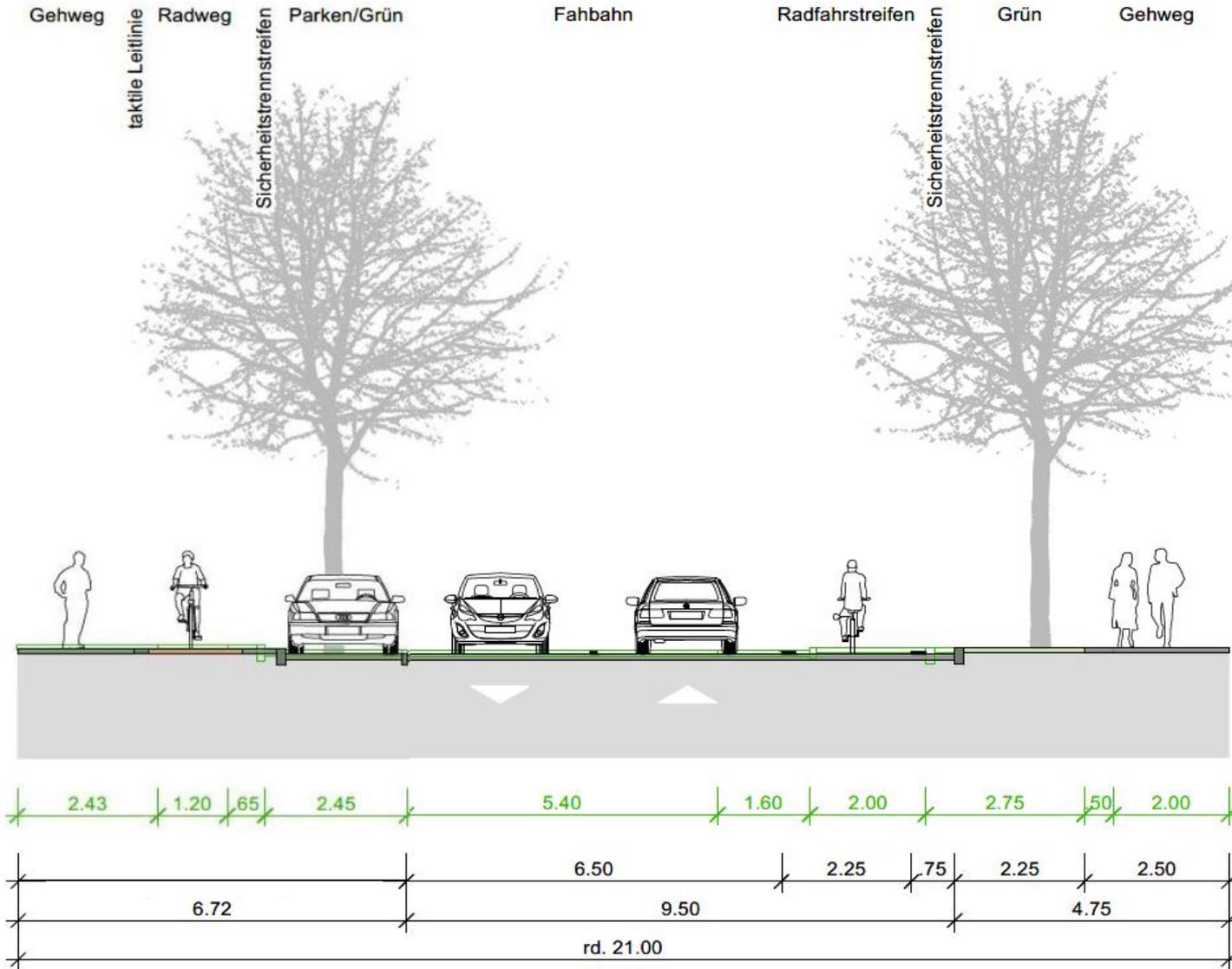
- 
- Anlass, Mängel und Chancen
  - Handlungsleitgedanken
  - Lösungsansätze**
  - Entwurf
  - Ausblick

# Regelquerschnitt Bestand



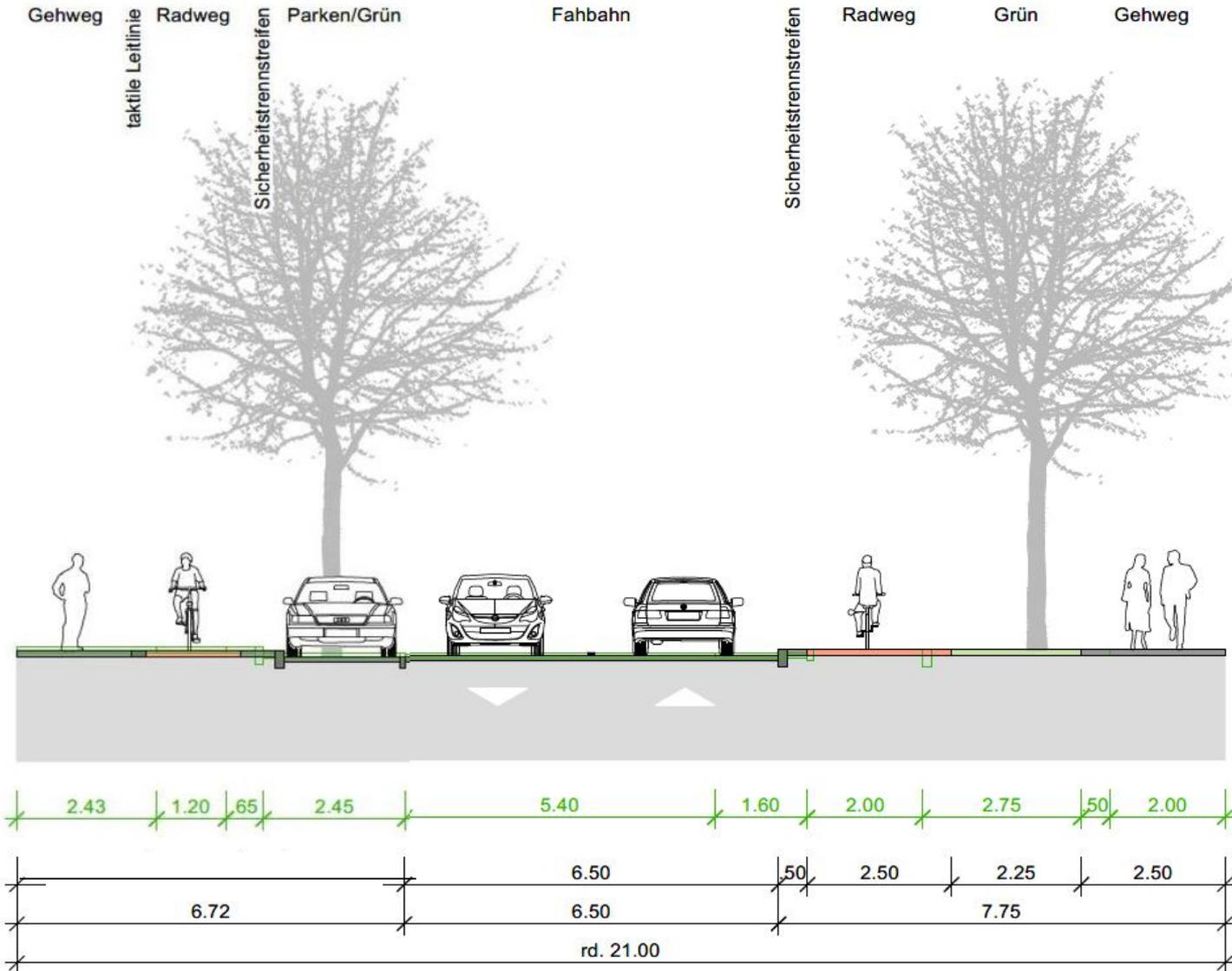
# Regelquerschnitt

## Variante 1: Anlage Radfahrstreifen



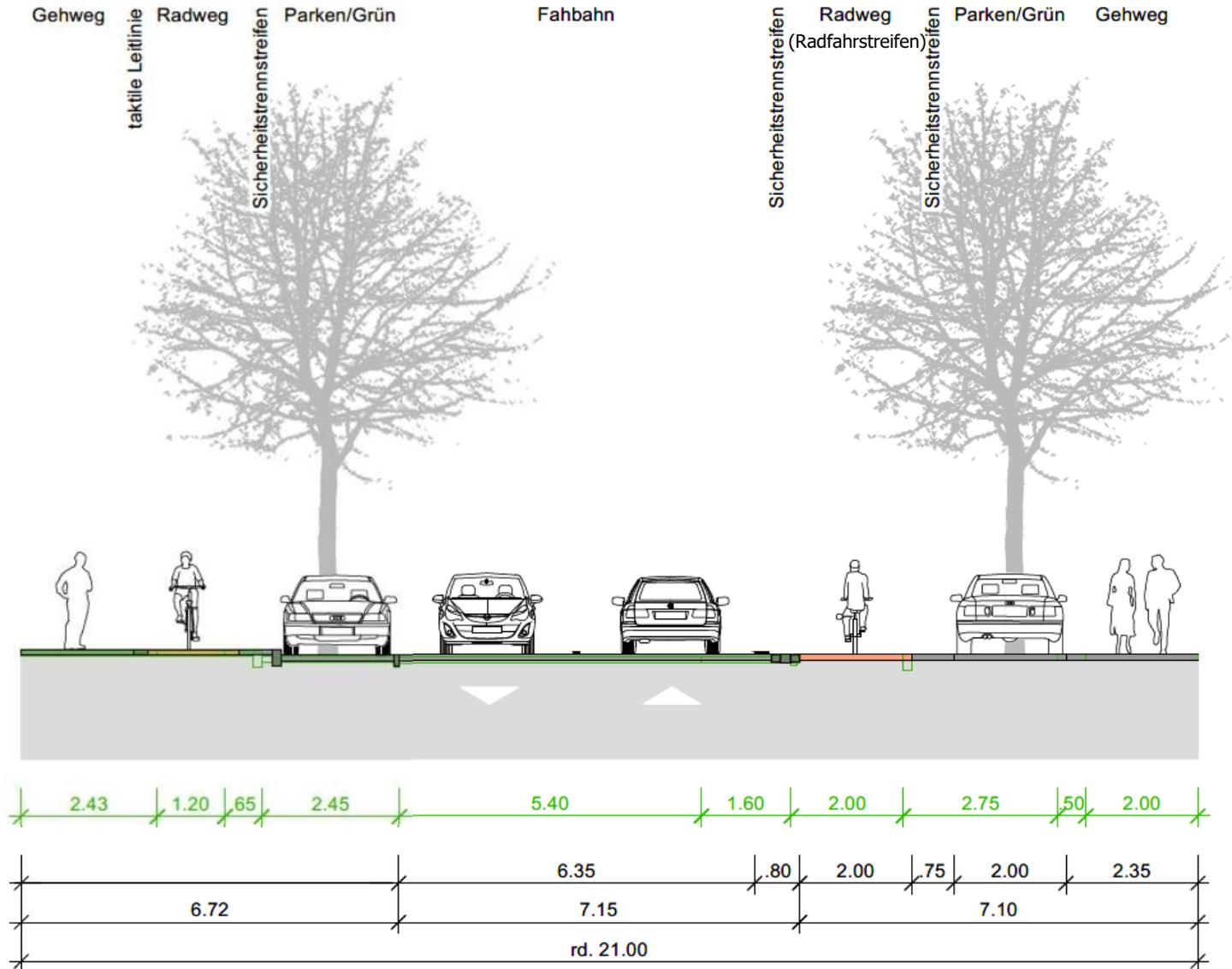
# Regelquerschnitt

## Variante 2: Breiterer Hochbordradweg



# Regelquerschnitt

## Variante 3: Höhengleicher Radweg (Radfahrstreifen)



# Regelquerschnitt

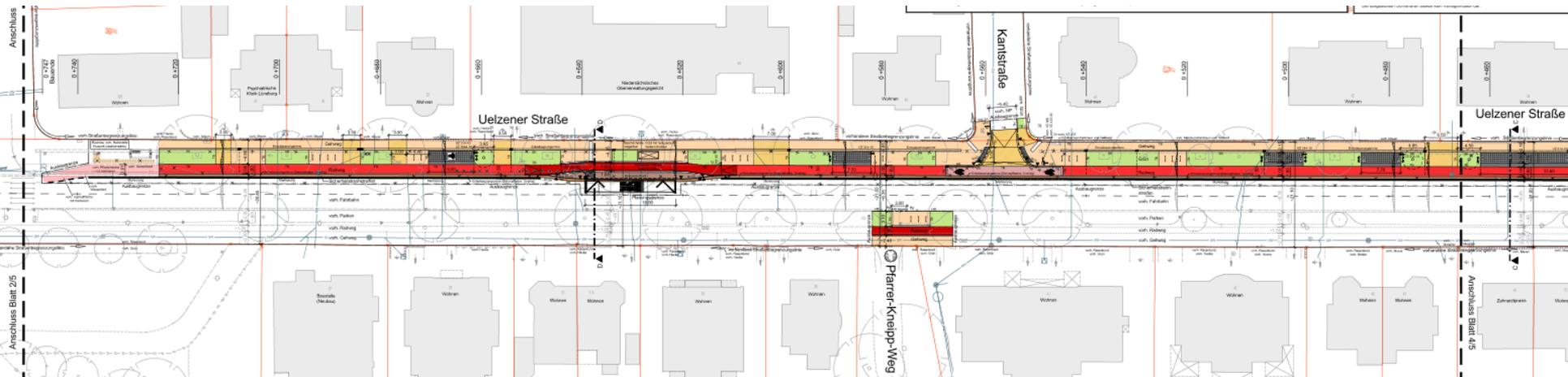
## Variantenvergleich

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	-	++

- Anlass, Mängel und Chancen
- Handlungsleitgedanken
- Lösungsansätze
- Entwurf**
- Ausblick



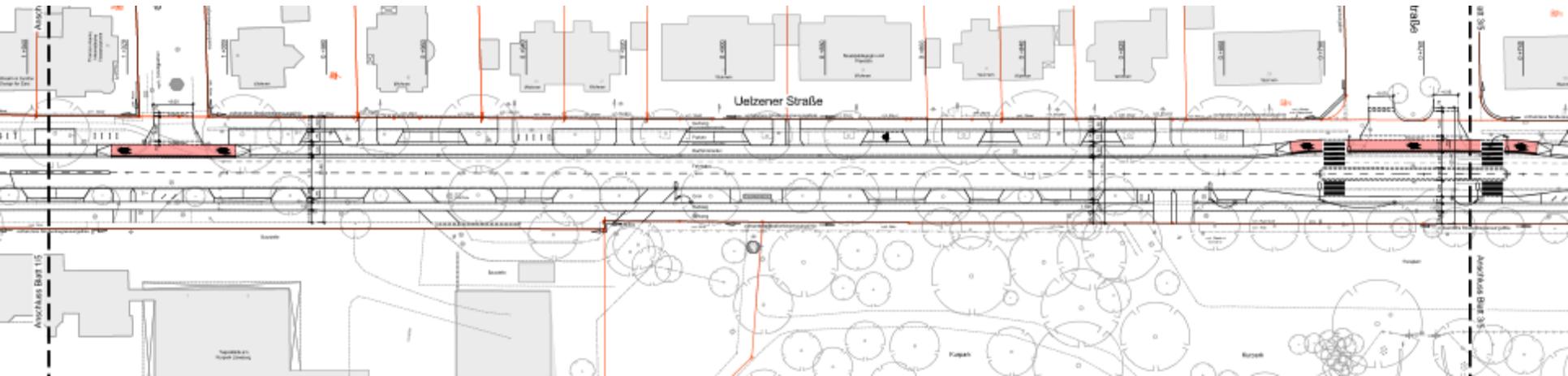
# Entwurf 1. Baubaschnitt Nord





- Anlass, Mängel und Chancen
- Handlungsleitgedanken
- Lösungsansätze
- Entwurf
- Ausblick**

## Ausblick 2. Baubaschnitt Vorplanung





## Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>



# Mobilitätszentrale am Bahnhof Lüneburg

## Aktueller Sachstand

## Schließt das nächste Reisezentrum?

Fahrkarten könnten im Bahnhof Lüneburg bald beim Bäcker verkauft werden

VON SANDRA HACKENBERG

Lüneburg/Uelzen – Droht dem Lüneburger Bahnhof dasselbe Schicksal wie dem Uelzener? Seit die Deutsche Bahn dort Anfang Dezember ihr Reisezentrum geschlossen hat, herrscht beim Schalterverkauf von Fahrkarten Chaos.

Metronom ist laut Vertrag ab Dezember 2022 auch mit dem Verkauf der Nahverkehrstickets im Lüneburger Bahnhof beauftragt (Siehe Info-Kasten). Bislang verkauft dort noch die Bahn in ihrem Reisezentrum die Tickets.

Wenn sich das ändert, könnte der Betrieb eines Reisezentrums in Lüneburg für die Bahn genauso unrentabel werden wie in Uelzen. „Damit fehlt ein wesentlicher Teil der Einnahmen und somit kann DB Vertrieb eine Verkaufsstelle wirtschaftlich nicht betreiben“, erklärt der Bahn-Presesprecher Regionalbüro Nord, Egbert Meyer-Lovis.

In der Nachbarstadt fiel die Wahl für den Schalterverkauf auf das Bahn-Franchise-Unternehmen Valora, das im Hundertwasser-Bahnhof einen DB-Store betreibt. Die Mitarbeiter dort müssen seitdem neben Brötchen, Zigaretten und Zeitschriften nebenbei auch Zugreisende beraten und die Fahrkarten verkaufen (AZ berichtete). Die Bahn betont: „Der Betrieb des Reisezentrums Uelzen wurde nicht durch die Bahn eingestellt, sondern mit der Ent-



Noch werden Zugreisende im Bahn-Reisezentrum im Lüneburger Bahnhof beraten und können ihre Fahrkarten kaufen. Ob das nach 2022 auch noch so ist, ist mehr als ungewiss.

FOTO: VOGT

scheidung der Metronom abbestellt.“

Von dieser Situation sind auch andere Standorte im Hanse-Netz betroffen: „In Alfeld wurde das Reisezentrum aus genanntem Grund bereits geschlossen, in Rotenburg/W. steht die Schließung für Ende Januar dieses Jahres an“, berichtet der Bahn-Presesprecher. „Celle und Lüneburg sind weitere Standorte, an denen die Metronom plant, ebenfalls andere Vertriebsdienstleister einzusetzen.“ Derzeit laufen diesbezüglich Gespräche zwischen Metronom und der Bahn. Ob das Lüneburger Reisezen-

### Kurz erklärt

- Wer die Ausschreibung zum Betrieb eines Streckennetzes (z.B. Hanse-Netz) gewinnt, muss auch den Verkauf von Nahverkehrstickets an den Bahnhöfen sicherstellen. Das hat die Landesnahverkehrsgesellschaft so festgelegt.
- Bisher hat die Bahn die Tickets verkauft, künftig muss nun

aber der Gewinner der Ausschreibung, Metronom, die Fahrkarten verkaufen.

- Im Uelzener Bahnhof verkauft Metronom die Tickets nicht selbst, sondern bedient sich den Diensten des Bahn-Franchise-Unternehmens Valora. Eine ähnliche Variante ist auch in Lüneburg denkbar.

trum bestehen bleibt, ist ungewiss.

Die SPD-Bundestagsabgeordnete Kirsten Lühmann, die auch Mitglied im Auf-

sichtsrat der Deutschen Bahn ist, fordert Metronom dazu auf, den Fahrkarten-Verkauf in Uelzen schnell in den Griff zu bekommen und nicht an

weiteren Bahnhöfen fortzusetzen: „Jegliche Gedankenspiele, dieses System auf Celle und Lüneburg auszuweiten, müssen sofort eingestellt werden.“

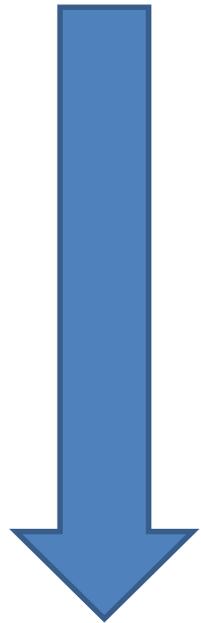
Sollte Lüneburg sein Reisezentrum ebenfalls verlieren, hätte das auch Konsequenzen für Bürger aus dem Landkreis Uelzen. Die fahren mittlerweile nicht selten in die Nachbarstadt, weil sie aus ihrer Sicht am Uelzener Bahnhof keine kompetente Beratung mehr vorfinden oder manche Fahrkarten wie Fernverkehrstickets am Schalter in Uelzen schlicht nicht mehr zu bekommen sind.

Allgemeine  
Zeitung  
31.01.2019

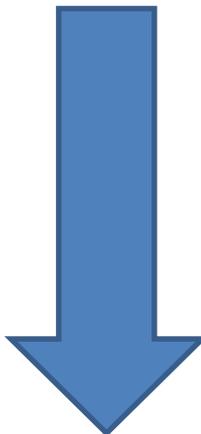
**Die Verwaltung wird beauftragt,**

- 1. die vorgeschlagenen Planungen zu einer Mobilitätszentrale ab 2022 und**
- 2. die Prüfung zu einer Erweiterung des ZOB in Verbindung mit einer Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes, insbesondere des Fahrradparkens aufzunehmen.**

# Chronologie



Auftrag des VerkA	am 18.06.2019
Orientierungsgespräche	ab Sept. 2019
Akteurstreffen	im Jan. 2020
Gesprächsaufnahme DB	ab März 2020
Vororttermine	Juli 2020
Erste Maßnahmenabstimmung	Sept. 2020
Erste Konzeptabstimmung LK	Okt. 2020
Begutachtung der Immobilie	Nov. 2020



Erste Verhandlungen zu einem Mietvertrag (DB)  
Vereinbarung Attraktivitätssteigerung Bahnhof (DB)  
Definition Dienstleistungsangebot (LK)  
Vereinbarung mit LK im Kontext des Finanzvertrages  
Ausgestaltung eines mögl. Betreibermodells  
Bauliche Voraussetzungen/Maßnahmen bestimmen



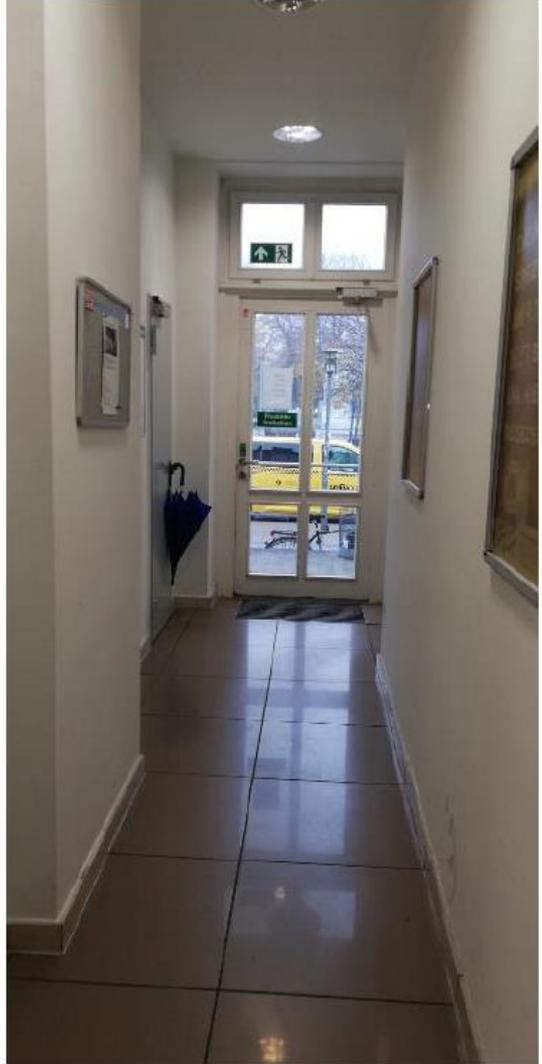


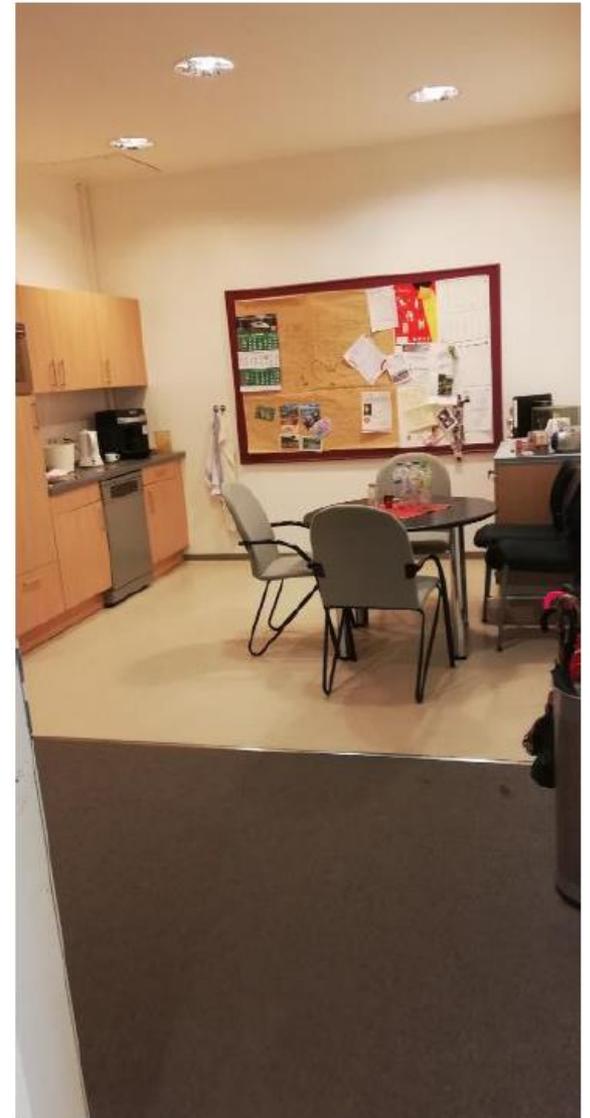
# Impressionen

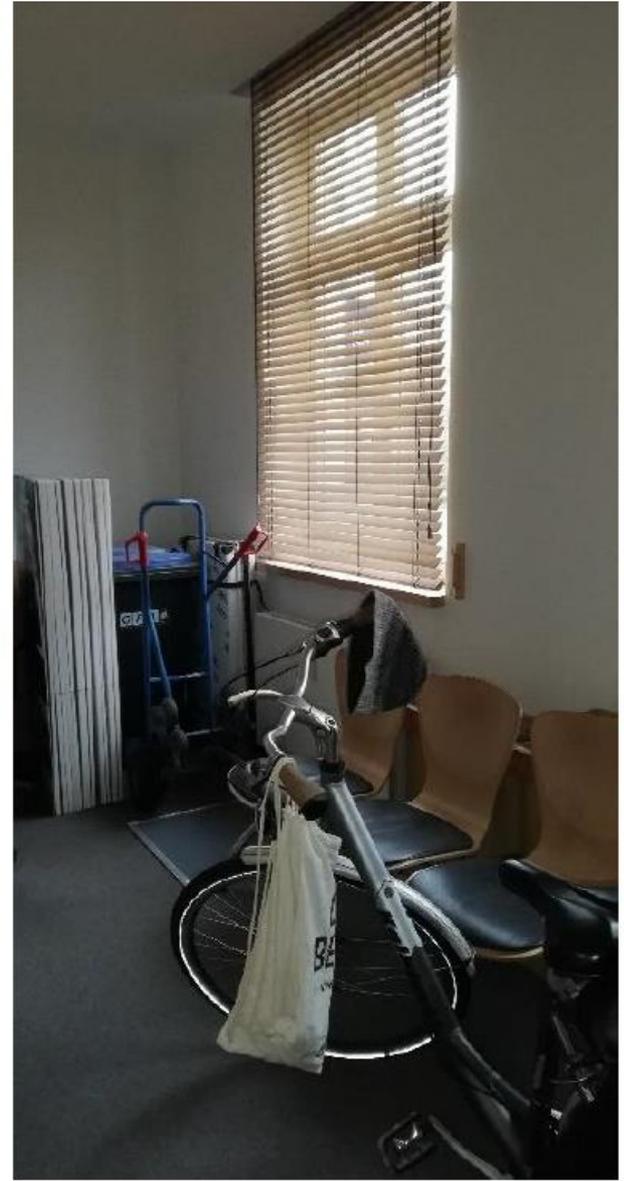
















# Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



---

# **Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.11.2020**

## **TOP 8**

# **Konzept "Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg"**



---

## Schaffung einer ausgewogenen und anwenderfreundlichen Ladeinfrastruktur (LIS) im Stadtgebiet

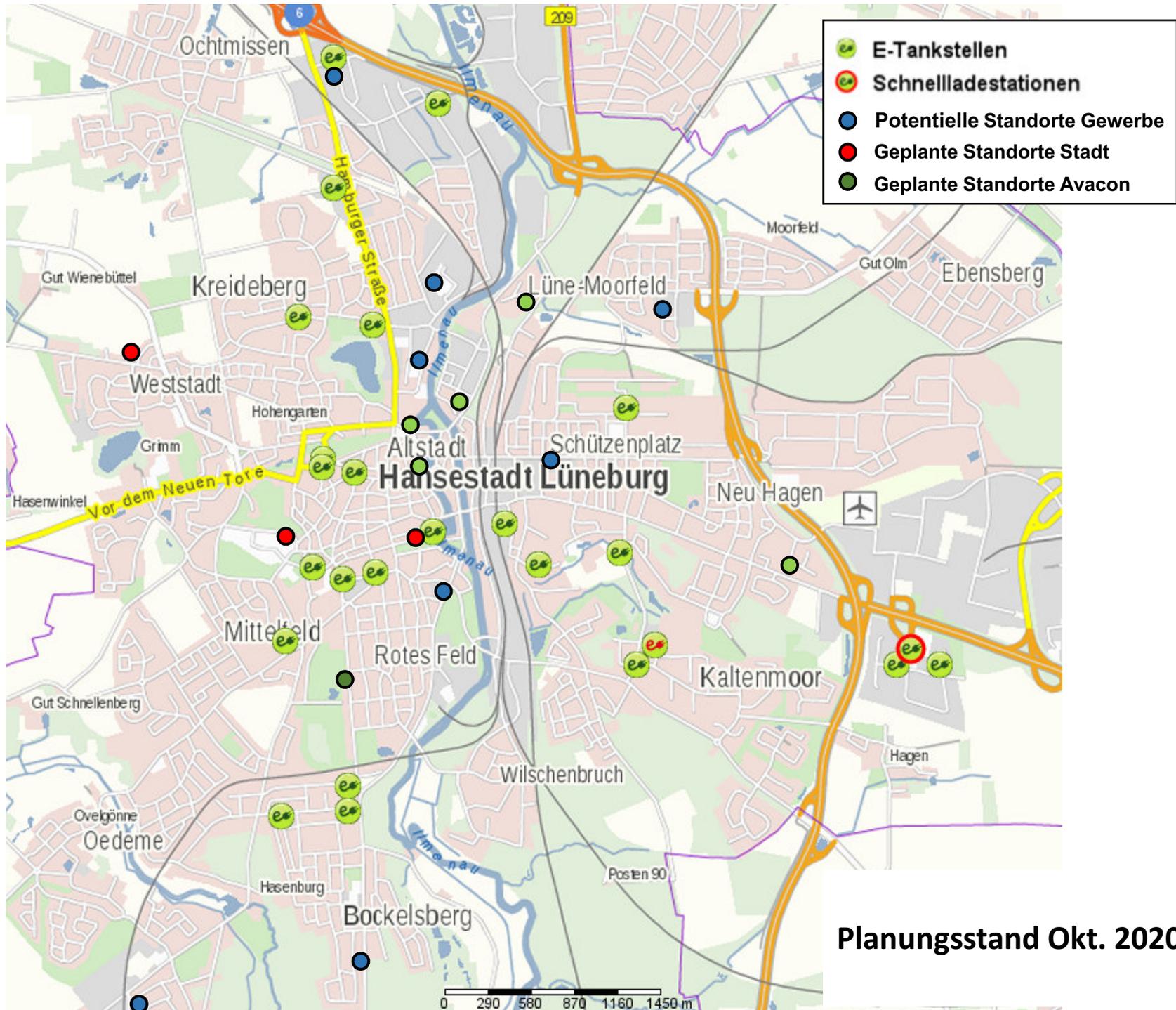
- Basis: „Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg“ (EMK)
- Ziel:
  - Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor
  - Beitrag zur Energiewende im Bereich Verkehr
  - Ausbau der Elektromobilität im Stadtgebiet

---

# Ladeinfrastruktur (LIS) im Stadtgebiet

Entwicklung seit Juni 2020

- Deutlich steigende **Zulassungszahlen** für E-Mobile
- Großes Interesse von **Versorgern und Gewerbe** an Installation von Ladesäulen
- **Installation** von 18 öffentlichen Ladepunkten durch die Gebäudewirtschaft
- Installation von 4 öffentlichen Ladepunkten durch die Avacon
- Erarbeitung eines Entwurfs für eine **Zusatzvereinbarung** zur Sondernutzungserlaubnis





---

## Nächste Schritte

- Ansprache von **Gewerbe, Versorgern, potentiellen Investoren**
- Ergänzung der Sondernutzungserlaubnis um eine **Zusatzvereinbarung**
- Prüfung eines transparenten, benutzerfreundlichen **Abrechnungssystems**
- Etablierung von **Mobilitätspunkten**



---

Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!



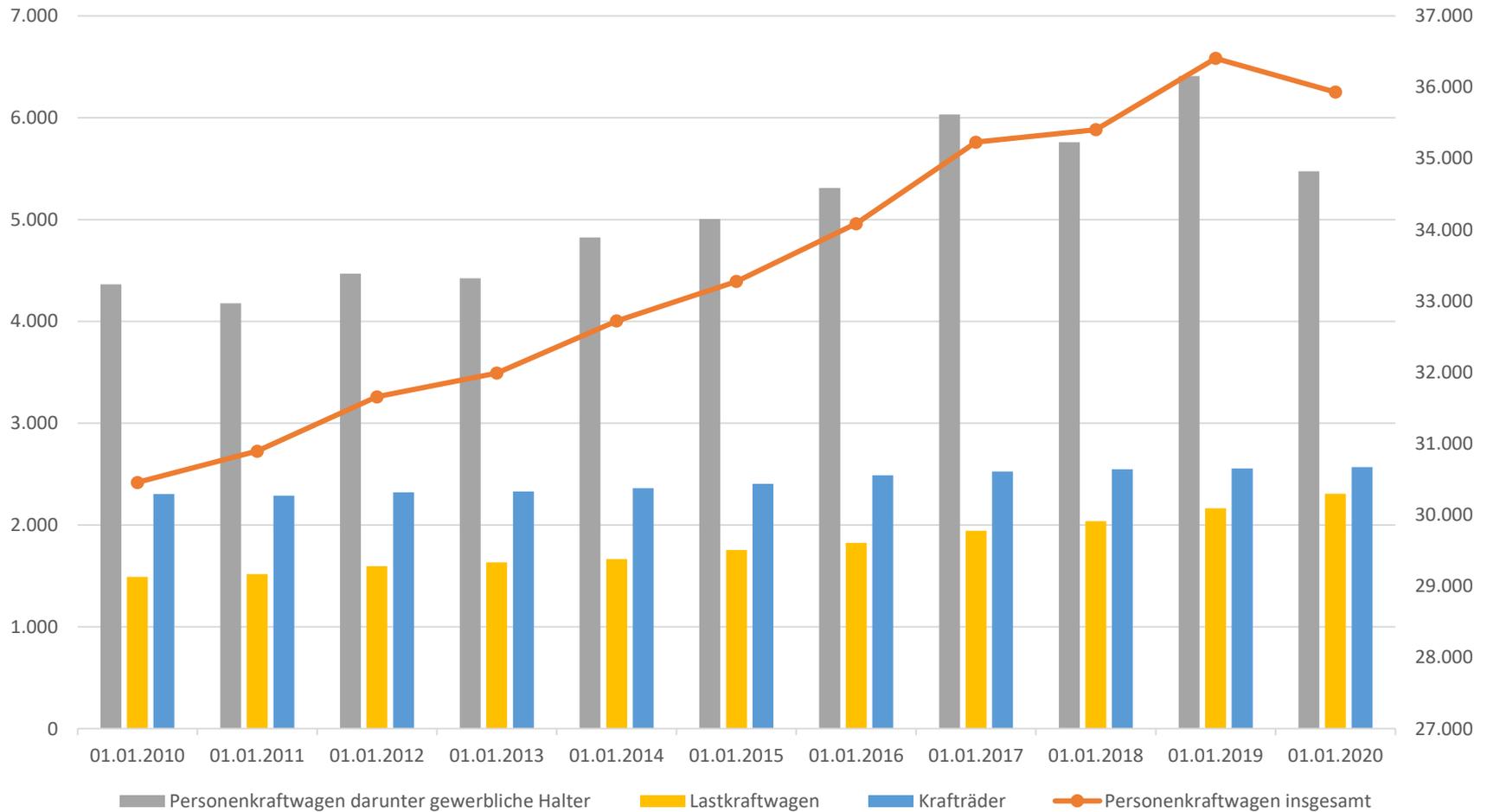
# Ausschuss für Verkehr am 25.11.2020

## TOP 11

### Anfrage „Zahlen zur Verkehrswende“

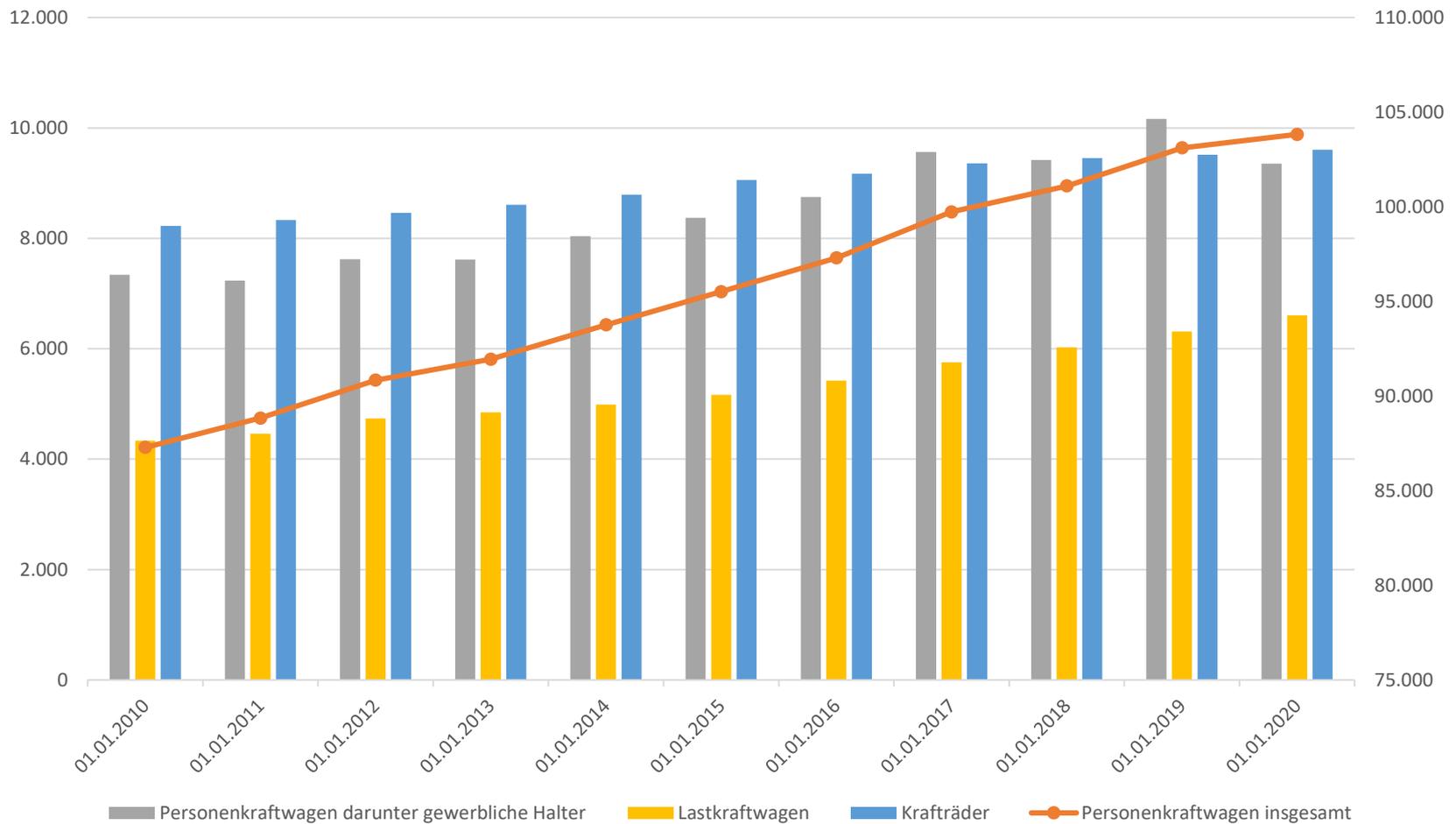


## Anzahl der gemeldeten Kfz, der LKW und Motorräder in den letzten 10 Jahren in der Hansestadt Lüneburg



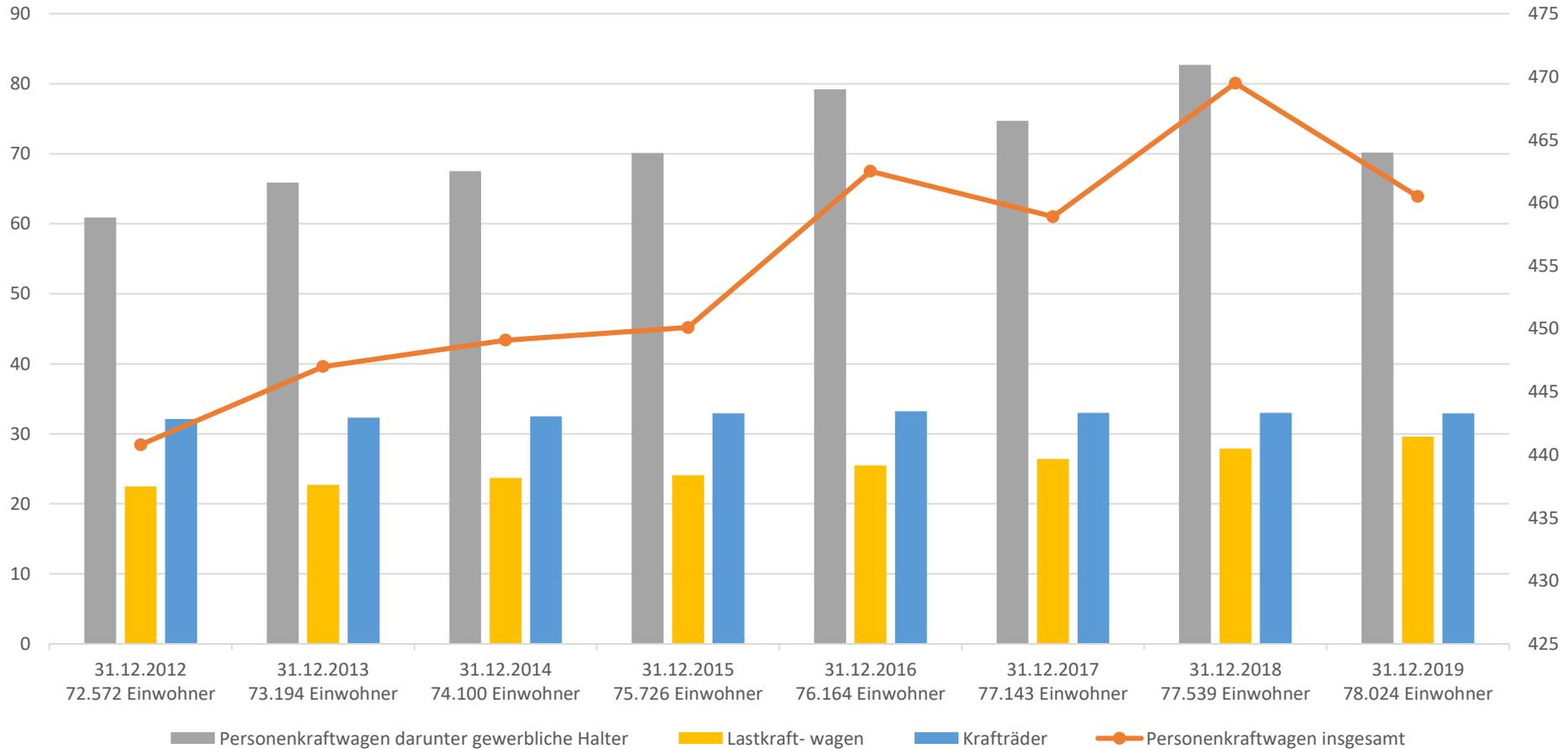


## Anzahl der gemeldeten Kfz, der LKW und Motorräder in den letzten 10 Jahren im Landkreis Lüneburg



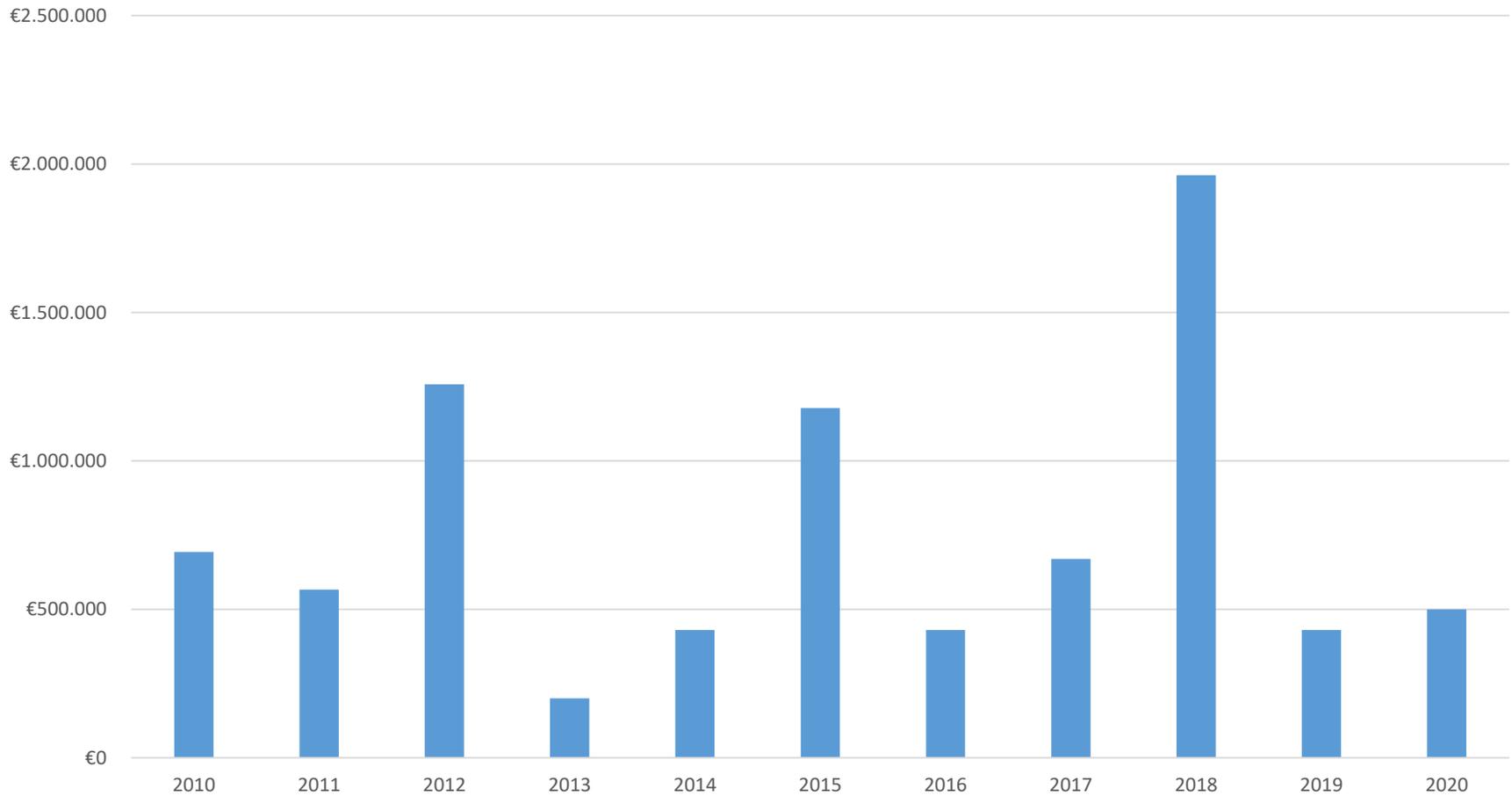


Anzahl der gemeldeten Kfz, der LKW und Motorräder in den letzten 10 Jahren in der Hansestadt Lüneburg je 1.000 Einwohner



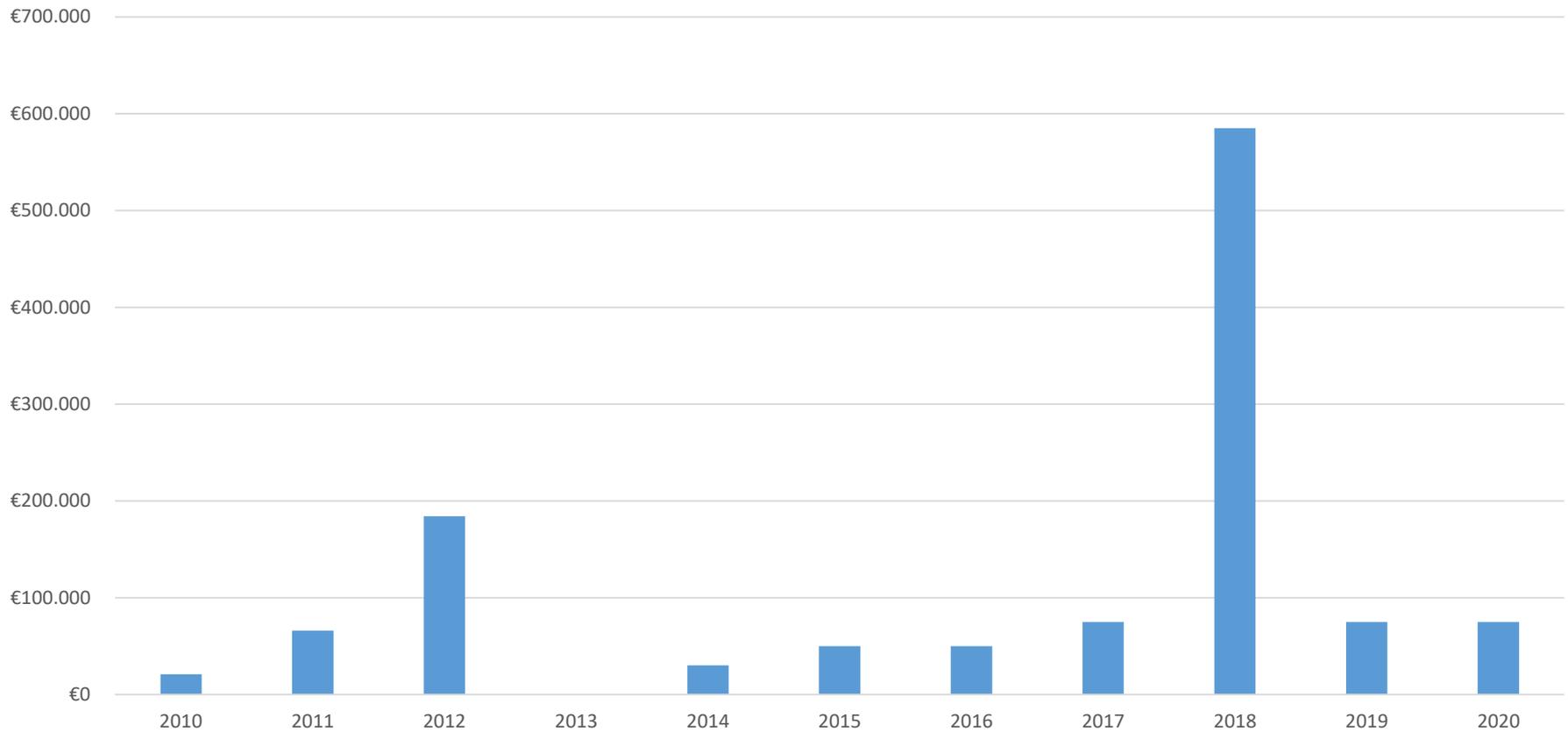


## Instandhaltungs- und Reparaturkosten für Straßen und Wege in den letzten 10 Jahren





## Instandhaltungs- und Reparaturkosten für Radwege in den letzten 10 Jahren





**Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit**

**Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Rat der Hansestadt Lüneburg vom 13.10.2020, eingegangen am 13.10.2020, 22:24 Uhr**

### Zahlen zur Verkehrswende

#### Stellungnahme der Verwaltung:

1) Wie hat sich die Anzahl der gemeldeten Kfz, der LKW und Motorräder in den letzten 10 Jahren in Lüneburg entwickelt?

#### Hansestadt Lüneburg

Stichtag	Krafträder	Personenkraftwagen		Lastkraftwagen
		insgesamt	darunter gewerbliche Halter	
01.01.2020	2.569	35.932	5.475	2.309
01.01.2019	2.556	36.406	6.409	2.165
01.01.2018	2.548	35.404	5.760	2.039
01.01.2017	2.527	35.229	6.033	1.943
01.01.2016	2.489	34.085	5.311	1.824
01.01.2015	2.406	33.276	5.005	1.756
01.01.2014	2.361	32.721	4.824	1.665
01.01.2013	2.330	31.990	4.423	1.634
01.01.2012	2.320	31.656	4.470	1.596
01.01.2011	2.288	30.894	4.178	1.518
01.01.2010	2.305	30.455	4.364	1.490

#### Landkreis Lüneburg

Stichtag	Krafträder	Personenkraftwagen		Lastkraftwagen
		insgesamt	darunter gewerbliche Halter	
01.01.2020	9.603	103.824	9.355	6.605
01.01.2019	9.516	103.117	10.166	6.312
01.01.2018	9.454	101.101	9.421	6.023
01.01.2017	9.359	99.731	9.563	5.754
01.01.2016	9.174	97.296	8.751	5.423
01.01.2015	9.057	95.515	8.371	5.167
01.01.2014	8.789	93.759	8.037	4.987
01.01.2013	8.606	91.947	7.617	4.849
01.01.2012	8.462	90.840	7.620	4.737
01.01.2011	8.332	88.835	7.235	4.459
01.01.2010	8.228	87.286	7.339	4.334

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Zulassungsbezirke-Gemeinden/zulassungsbezirke\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Zulassungsbezirke-Gemeinden/zulassungsbezirke_node.html)

2) Wie hat sich jeweils die Anzahl der Kfz, LKW und Motorräder im Verhältnis zur Einwohner\*innenzahl entwickelt?

### Entwicklung je 1.000 Einwohner

Stichtag	Einwohner Hansestadt Lüneburg*	Krafträder	Personenkraftwagen		Lastkraft- wagen
			insgesamt	darunter gewerbliche Halter	
31.12.2019	78.024	32,9	460,5	70,2	29,6
31.12.2018	77.539	33,0	469,5	82,7	27,9
31.12.2017	77.143	33,0	458,9	74,7	26,4
31.12.2016	76.164	33,2	462,5	79,2	25,5
31.12.2015	75.726	32,9	450,1	70,1	24,1
31.12.2014	74.100	32,5	449,1	67,5	23,7
31.12.2013	73.194	32,3	447,0	65,9	22,7
31.12.2012	72.572	32,1	440,8	60,9	22,5
31.12.2011	72.040	32,2	439,4	62,0	22,2
31.12.2010	71.549	32,0	431,8	58,4	21,2
31.12.2009	71.303	32,3	427,1	61,2	20,9

*Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Berechnung*

*Die hier aufgeführten Einwohnerzahlen sind statistische Auszüge aus dem aktuellen Datenbestand des Melderegisters und haben keinen direkten Bezug zu den Zahlen des Landesamtes für Statistik. Auch kann es durch z. B. im Melderegister eingetragene Auskunftssperren und Übermittlungssperren zu Abweichungen kommen.*

3) Wie haben sich die Instandhaltungs- und Reparaturkosten für Straßen in den letzten 10 Jahren entwickelt?

### Unterhaltung für Straßen und Wege

	lfd. Haushalt	Rückstellungen	Gesamt
2020	500.000 €		500.000 €
2019	430.000 €		430.000 €
2018	430.000 €	1.532.000 €	1.962.000 €
2017	430.000 €	240.000 €	670.000 €
2016	430.000 €		430.000 €
2015	430.000 €	748.000 €	1.178.000 €
2014	430.000 €		430.000 €
2013	200.000 €		200.000 €
2012	330.000 €	928.000 €	1.258.000 €
2011	447.000 €	120.000 €	567.000 €
2010	693.200 €		693.200 €

**8.318.200 €**

4) Wie haben sich die Instandhaltungs- und Reparaturkosten für Radwege in den letzten 10 Jahren entwickelt?

	lfd. Haushalt	Rückstellungen	Gesamt
2020	75.000 €		75.000 €
2019	75.000 €		75.000 €
2018	100.000 €	485.000 €	585.000 €
2017	75.000 €		75.000 €
2016	50.000 €		50.000 €
2015	50.000 €		50.000 €
2014	30.000 €		30.000 €
2013	0 €		0 €
2012	24.000 €	160.000 €	184.000 €
2011	66.000 €		66.000 €
2010	21.000 €		21.000 €

**1.211.000 €**

Die Instandhaltungskosten für Straßen und Radwege fasst alle Maßnahmen zusammen, die zur Substanzerhaltung oder Substanzverbesserung dienen. Hierzu zählen sowohl kleine Ausbesserungsarbeiten wie auch größere, kostenintensive Maßnahmen wie z. B. Deckenerneuerungen in Kaltbauweise „DSK“. Die Maßnahmen tragen dazu bei, den Sanierungsrückstand abzubauen und der sinkenden Qualität und dem Wertverlust des Straßennetzes entgegenzuwirken. Durch kontinuierliche Planansätze und die Bildung von Rückstellungen kann eine systematische Straßenunterhaltung gewährleistet werden.

*im Original gezeichnet*

Kunz

**Kosten für die Erarbeitung der Stellungnahme: 150 €**

- a) Herrn Bereichsleiter Bodendieck z.K.
- b) Herrn Fachbereichsleiter Kipke z.K.
- c) Herrn Stadtrat Moßmann m.d.B. um Mitzeichnung
- d) Herrn Oberbürgermeister Mädge m.d.B. um Mitzeichnung
- e) B 32 – 321 für den Verkehrsausschuss 25.11.2020

**01R**

- a) über Herrn Stadtrat Moßmann**
- b) über Herrn Oberbürgermeister Mädge**

**Anfrage „Barrierefreie Umrüstung von Bushaltestellen in der Hansestadt“ (Anfrage Die Linke vom 09.11.2020, eingegangen am 09.11.2020)**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Gruppe „DIE LINKE. Gruppe im Rat der Hansestadt Lüneburg“ bittet um Beantwortung von Fragen zum Themenbereich der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Die Umsetzung der Barrierefreiheit im Straßenraum hat hohe Priorität für die Verwaltung der Hansestadt. So wird die Umsetzung nicht nur begrenzt auf den Bereich der Haltestellen fokussiert, sondern findet Berücksichtigung bei sämtlichen Tiefbauarbeiten. Im Folgenden wird im Detail auf die jeweiligen Fragen eingegangen:

**1. Wie viele Bushaltestellen sind bisher im Stadtgebiet barrierefrei umgerüstet worden, wie viele sind noch umzurüsten?**

Die Hansestadt Lüneburg verfügt über ein sehr engmaschiges Netz an Bushaltestellen, die teilweise nur 120 bis 180 m voneinander entfernt sind, obwohl unter Zugrundelegung der für eine ÖPNV-Bedienung als optimal angesehenen Haltestellenradien von 300 m, Abstände von 500 bis 600 m adäquat wären. Von den 343 im Stadtgebiet verteilten Haltestellen weisen unter anderem wegen der hohen Zahl der Einstiegsmöglichkeiten, 168 Haltestellen weniger als 50 Ein- und Ausstiege, 75 Haltestellen weniger als 20 Ein- und Ausstiege und 40 weniger als 10 Ein- und Ausstiege auf. So lag der Schwerpunkt der Haltestellenumbaumaßnahmen in den letzten Jahren deshalb auf der Herstellung der Barrierefreiheit der aufkommensstärkeren Haltestellen und auf der Verbesserung der Anfahrbarkeit zur Beschleunigung des Betriebsablaufes. Zieht man als Kriterium für die Barrierefreiheit eine Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm beim Ein- und Ausstieg heran, wurden seit 2001 insgesamt 82 Haltestellen barrierefrei umgerüstet. Die Zahl der Haltestellen die noch umgerüstet werden sollen, hängt maßgeblich von der Ausgestaltung des Liniennetzes ab und wieviel Haltestellen man unter Berücksichtigung der 300 m Haltestelleneinzugsradien noch für zwingend erforderlich hält. Ein erstes Haltestellenoptimierungskonzept hat der Verkehrsausschuss bereits am 19.09.2019 beschlossen. Der Landkreis Lüneburg, respektive das Busunternehmen KVG haben dieses allerdings noch nicht umgesetzt.

**2. Wie viele Haltestellen und welche wurden jeweils in 2020, 2019, 2018 und 2017 auf Barrierefreiheit umgerüstet?**

In den Jahren 2017, 2018 und 2019 wurden 8, 6 und 1 Haltestelle(n) umgebaut bzw. 8 Haltestellen für das Jahr 2020 zum Umbau angemeldet, wovon coronabedingt dieses Jahr nur die Haltestellen Universitätsallee (stadteinwärts) und Kurt-Höbold-Straße (beide Richtungen) realisiert werden können (die restlichen 5 Maßnahmen im Frühjahr 2021 und sind in der Tabellenübersicht grau markiert). In 2018 konnte kein Förderantrag für 2019 gestellt werden, aufgrund eines Personalwechsels.

Die folgende Darstellung bezieht sich auf die Jahre des jeweiligen Antrags bei der Landesnahverkehrsgesellschaft zur Förderung. Die Umsetzung erfolgte teilweise auch erst im Folgejahr.

2017	2018	2019	2020
Am Wischfeld (beide Richtungen)	Jüttkenmoor (auswärts)	Am Graawall (einwärts)	Artlenburger Landstraße (einwärts)
Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (auswärts)	Städtisches Klinikum (auswärts)		Anna-Vogely-Heim (auswärts)
Hagen Schule (auswärts)	Theodor-Heuss-Straße (einwärts)		Hagen Wendeplatz (einwärts)
Krähorsberg (einwärts)	Witzendorffstraße (beide Richtungen)		Kefersteinstraße (Uni) (auswärts)
Lüner Weg (beide Richtungen)			Kurt-Höbold-Straße (beide Richtungen)
Schäferfeld (auswärts)			Markt (auswärts)
Ziegelkamp (auswärts)			Reichenbachplatz (einwärts)
			Rotes Tor (einwärts)
			Universitätsallee (einwärts)
			Zentralfriedhof (einwärts)

**3. Geht die Hansestadt davon aus, dass sie bis 01.01.2022 alle Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei umrüsten kann?**

- **Wenn nicht, warum nicht?**
- **Sollte sie es nicht schaffen: Rechnet die Hansestadt mit Klagen von Betroffenen? Welche Maßnahmen sind alternativ geplant, um ab 01.01.2022 allen Menschen gleichermaßen Teilhabe am ÖPNV zu ermöglichen?**

Die Aufgabenträger des ÖPNV (hier der Landkreis Lüneburg) haben in ihrem NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan (NVP) Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Außerdem muss der NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten. Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt zunächst auf Basis der Einwohnerzahlen. Als zweite Priorisierungsebene dient das Kriterium der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen. Im NVP 2018 sind hier im Haltestellenkonzept ab S. 49 die zeitlichen Umsetzungskriterien im Detail beschrieben.

Bis 2022 werden rund 95 der 175 Schwerpunkthaltestellen (mehr als 50 Ein- und Ausstiege) durch das ÖPNV-Investitionsprogramm des Landes und im Zusammenhang mit Straßen- und Radwegebaumaßnahmen barrierefrei umgebaut sein. Über das ÖPNV-Investitionsprogramm des Landes werden jährlich max. 8 Haltestellenumbaumaßnahmen pro Antragsteller gefördert. Zudem müssen die Haltestellen mindestens 10 Einstiege/ Tag aufweisen. Eine vollständige Barrierefreiheit durch bauliche Maßnahmen lässt in diesem Zeitraum nicht umsetzen. Über die eigenen Bemühungen hinaus hat sich die Hansestadt Lüneburg mehrfach in Stellungnahmen gegenüber dem Aufgabenträger des ÖPNV (Landkreis Lüneburg) dazu geäußert, dass die eingesetzten Busse dringend auf emissionsfreie Antriebe umgerüstet werden müssen, klimatisiert sein sollen und mit automatisch ausfahrbaren Rampen versehen werden sollen. Dieser Forderung ist der Landkreis Lüneburg bisher nicht gefolgt. Darüber hinaus können gegenwärtig noch keine Ausführungen getroffen.

**4. Wie sieht der Zeitplan der weiteren Umrüstungen bis 2022 aus? Welche Haltestellen haben dabei welche Priorität (bitte auflisten)?**

Zum Umbau angemeldet wurden für 2021 insgesamt 5 Haltestellen, für 2022 vorgesehen sind bisher 6 Maßnahmen zzgl. der beiden Haltestellen Dahlenburger Landstraße/ Wacholderweg (stadteinwärts) und Uelzener Straße/ Kurzentrum (stadteinwärts) im Zuge der dann geplanten Radwegeneubaumaßnahmen. Die für 2021 vorgesehenen Haltestellen wurden im Rahmen der Haushaltsentwurfvorstellung am 30.09.2020 im Verkehrsausschuss präsentiert. Die Maßnahmen für 2022 sind bisher nur auf Fachebene diskutiert, aber nicht politisch beschlossen worden. Zudem ist das Haltestellenprogramm 2022 auch noch nicht finalisiert. Die Auswahl erfolgt nach den unter 2. dargestellten Kriterien.

2021	2022
Blücherstraße (auswärts)	Ginsterweg (einwärts)
Eintracht Sportplatz (ein- und auswärts)	Kurpark (auswärts)
Ginsterweg (auswärts)	Postamt (einwärts)
Johanna-Stegen-Straße (einwärts)	Uelzener Straße (Kurzentrum)
Kurpark (einwärts)	Bülows Kamp (beide Richtungen)
Wacholderweg (stadteinwärts)	

#### 5. Für wann ist die Barrierefreie Umgestaltung des Sande geplant?

Der Platz Am Sande dient als zweiter zentraler Umstiegsplatz in der Lüneburger Innenstadt und hat neben dem Zentralen Omnibusbahnhof am Bahnhof die meisten Ein- und Ausstiege. Mit Blick auf eine Umgestaltung sind hier in erster Linie der Denkmalschutz und die Stadtbildpflege zu beachten, die wir insgesamt bei der Gestaltung des Platzes berücksichtigen müssen. Darüber hinaus wird mit Blick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplanes und der damit verbundenen (Teil-)Entlastung des Sande vom Regionalbusverkehrs auch erst zu prüfen sein, ob sich hieraus unter Umständen Anpassungsbedarf in Bezug auf das Haltestellenkonzept ergibt.

#### 6. Welche Summe ist im Haushalt für 2021 für die barrierefreie Umrüstung von Bushaltestellen vorgesehen?

Es sind 300.000 € (inkl. 170.000 € Fördermittel) in der INV-Nr. 01-547-301 „Grunderneuerung Bushaltestellen“ vorgesehen sowie 150.000 € (inkl. 80.000 €) in der INV-Nr. 01-547-309 „Einzelmaßnahmen Bushaltestellen“ für die größeren Maßnahmen sowie der Planungskosten für das Folgejahr.

#### 7. Welche Anstrengungen hat die Hansestadt beim Land unternommen, um eine Erhöhung der Finanzmittel für die barrierefreie Umrüstung der Haltestellen zu erzielen?

Im Rahmen der der Hansestadt Lüneburg zur Verfügung stehenden Möglichkeiten pflegt Sie Kontakte zur LNVG direkt und nimmt vor allem über den Niedersächsischen Städtetag das Thema mit. Hier hat die Hansestadt Lüneburg auch angeregt, dass die Regionalisierungsmittel vom Land verstärkt an die Kommunen weitergeleitet werden, zur Förderung des Ausbaus von barrierefreien Bushaltestellen. Es muss allerdings auch darauf hingewiesen werden, dass selbst bei einer Zunahme der Fördermittel die Maßnahmen auch abgearbeitet und betreut werden müssen. Eine große Steigerung ist mit den der Hansestadt Lüneburg zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten gegenwärtig nicht möglich.

*im Original gezeichnet*

Heilmann

**Kosten für die Erarbeitung der Stellungnahme: 195 €**