

## **Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

### **Radwegplanung Neuetorstraße**

#### **Beratungsfolge:**

| Öffentl. Status | Sitzungs- datum | Gremium                 |
|-----------------|-----------------|-------------------------|
| Ö               | 09.05.2022      | Ausschuss für Mobilität |

#### **Sachverhalt:**

Der betrachtete Abschnitt der L216 zwischen Schanzenweg und Dörnbergstraße ist Bestandteil des Stadtrings und weist für das Jahr 2025 eine prognostizierte durchschnittliche Verkehrsbelastung von 15.950 Kfz/Tag auf. Auf der Nordseite der Straße verläuft die Hauptroute 7 des Radverkehrs von und nach Reppenstedt (gemäß Radverkehrsstrategie). Diese wird auf einem teilweise nur 1,60 m breiten, in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt. Dieser "Flaschenhals" stellt seit Jahren ein berechtigtes Ärgernis der diese Wegeverbindung nutzenden Fußgänger und Radfahrer dar und zählt zu den neuralgischsten Punkten auf Haupttrouten des Radverkehrs im Stadtgebiet.

Um entsprechend der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) Flächen zur Verbreiterung des Hochbordes für die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges herstellen zu können, hat die Stadt im Jahr 2012 bei den Eigentümer:innen der Grundstücke Vor dem Neuen Tore 1 - 6 angefragt, ob ein Teilerwerb der Grundstücke durch die Stadt möglich sei. Eine Veräußerung an die Stadt wurde jedoch mehrheitlich abgelehnt (vgl. VO/4848/12 und VO/5053/13).

Im weiteren Verlauf wurde eine geänderte Planung für den Abschnitt angestrebt. Eine von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) im Jahr 2013 in Aussicht gestellte Förderung zur Beseitigung des Engpasses konnte aber seitens der Stadt nicht in Anspruch genommen werden. Die modifizierte Planung sah vor, mittels Verschiebung der Straßenachse nach Süden, ausreichenden Raum auf der Nordseite zu gewinnen, um den erforderlichen Begegnungsraum für Fuß- und Radverkehr auf dem Hochbord zu schaffen. Der hierfür notwendigen Fällung von Bäumen auf dem Straßenbegleitgrün auf der Südseite wurde seitens des Gremiums mehrheitlich nicht zugestimmt.

Auch wenn im Jahr 2012 ein Grunderwerb auf der Nordseite nicht möglich war, möchte die Verwaltung einen erneuten Anlauf in diese Richtung unternehmen. Denn für ein Grundstück konnte zwischenzeitlich der Grunderwerb abgesichert werden und muss nur noch vollzogen werden, weitere Eigentümer:innen haben zwischenzeitlich Veräußerungsbereitschaft signalisiert. Könnte Grunderwerb bei allen betroffenen Grundstücken getätigt werden, wäre das erforderliche Maß von 3,50 m inkl. Sicherheitsabstand zur Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung von Radfahrern und Fußgängern baulich realisierbar.

Damit könnte wiederum die Planung der Radverkehrsführung von Reppenstedt kommend durchgängig im Norden des Straßenzugs bis zur Querung auf die Straße Am Graalwall umgesetzt werden. Hierdurch wäre ein Lückenschluss für eine durchgängige und ERA-konforme Radwegführung hergestellt.

Denkbar ist darüber hinaus, die Umgestaltung der Wege auf der Nordseite der Neuetorstraße inklusive des Versetzens der Laternenmasten entlang der Kfz-Zulassungsstelle bis zur Ritterakademie. Mit dieser Option könnte die "Rad- und Fußverkehrsgerechte Umgestaltung des Straßenzuges Neuetorstraße/Vor dem Neuen Tore als Teil des Sanierungsgebietes "Grünband Innenstadt" in das Städtebauförderprogramm "Zukunft Stadtgrün" des Bundes aufgenommen werden. Im Jahr 2018 wurde das Sanierungsgebiet förmlich festgelegt.

Auf dieser Basis soll nun eine Planungsbeauftragung erfolgen. Einbezogen werden in die Planung auch die Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) der Ingenieurgemeinschaft Schubert zum Knotenpunkt Dörnbergstraße/Vor dem Neuen Tore/Schnellenberger Weg, die auch die in der Öffentlichkeit diskutierten Denkansätze von Einbahnstraßenregelungen oder eines Kreisverkehrsplatzes mitbetrachtet und abgewogen hat. Das Ingenieurbüro hat in der Abwägung der Ausbauvorschläge neben der Leistungsfähigkeit des Knotens eine Priorität auf die Verbesserung der Verkehrsqualität für Radfahrende und Fußgänger gelegt und verschiedene Planungsfälle und Prognosebetrachtungen angestellt.

Ziel der Planungsausschreibung ist die Erarbeitung von drei Varianten für eine verkehrssichere Führung für alle Nutzer- und Altersgruppen im Verlauf Vor dem Neuen Tore und Neuetorstraße zu entwickeln, die sowohl den nun möglichen und notwendigen Grunderwerb auf der Nordseite der Straße, als auch die Fällung der Bäume auf der Südseite der Straße als Optionen beinhalten dürfen. Die letztgenannte Option dient bei der Betrachtung als "Rückfallebene" und soll zugleich den Planungsspielraum erhöhen.

Mit den aus dem Förderprogramm "Grünband Innenstadt" hierfür freigegebenen Mitteln in Höhe von 55.000 € wurden am 25.04.22 sieben Planungsbüros mit der Bitte um Abgabe eines Angebotes für die Planungsleistungen für die Leistungsphasen 1-7 bis zum 12.05. angesprochen.

Nach Auftragsvergabe sollen die Variantenplanungen im Sommer durch das Planungsbüro vorgelegt werden. Die favorisierten Planungsergebnisse werden im zweiten Halbjahr 2022 im Arbeitskreis Verkehr und in der Folge im Mobilitätsausschuss vorgestellt.

### **Folgenabschätzung:**

#### **A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs**

|   | Ziel   | Auswirkung positiv (+)<br>und/oder negativ (-) | Erläuterung der Auswirkungen   |
|---|--|--|--|
| 1 | Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15) | + / -  | Der Bau einer Infrastruktur stößt immer auch klimaschädliche Emissionen aus, die geplante Radverkehrsinfrastruktur soll aber die Nutzung des Fahrrades stärken und so auch dem Klimaschutz nützen. |
| 2 | Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)      |  |  |

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| 3   | Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)          |  |  |
| 4   | Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)    |  |  |
| 5   | Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)              |  |  |
| 6   | Hochwertige Bildung (SDG 4)                     |  |  |
| 7   | Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)           |  |  |
| 8   | Wirtschaftswachstum (SDG 8)                     |  |  |
| 9   | Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9) |  |  |
| Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen. |   |  |  |

## B) Klimaauswirkungen

### a) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen

Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

### b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ \_\_\_\_\_ geprüft.

### c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

Die Vorgaben wurden eingehalten.

Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 78 €

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:

**Anlagen:**

**Beratungsergebnis:**

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

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT VI

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

DEZERNAT III

---