

01 - Büro der Oberbürgermeisterin
Herr Norbistrath

Datum:
25.11.2022

Antrag

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Antrag "Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße" (Antrag der Fraktionen FDP und SPD vom 22.11.2022, eingegangen am 22.11.2022 um 9:44 Uhr)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	06.12.2022	Verwaltungsausschuss
Ö	08.12.2022	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

siehe Antrag "Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße" (Antrag der Fraktionen FDP und SPD vom 22.11.2022, eingegangen am 22.11.2022 um 9:44 Uhr)

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage:
 - 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:

Anlage 1: Antrag „Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße“ (Antrag der Fraktionen FDP und SPD vom 22.11.2022)

Anlage 2: Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 22.11.2022 zum Antrag der Fraktionen FDP und SPD (182 KB)

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:



Frau
Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch
Hansestadt Lüneburg
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

22.11.2022

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

zur nächsten Sitzung des Rates der Hansestadt Lüneburg stellen die Fraktionen von SPD und FDP im Rat der Hansestadt Lüneburg den folgenden Antrag:

Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße

Der Rat der Hansestadt Lüneburg möge beschließen:

Die Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens an der Südseite der Hindenburgstrasse zu Lasten der Fahrbahn wird nicht durchgeführt.

Begründung:

Auf der Hindenburgstraße als Teil des Stadtrings finden deutlich mehr als 22.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag statt.

Oberste Prämisse für die Beurteilung von geplanten Veränderungen im Verkehrsraum muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer haben. Diese ist bei der Verlegung des Radweges auf die Fahrbahn nicht in ausreichendem Maße gewährleistet.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Schwach-Ebers



Oberbürgermeisterin der Stadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Stadtratsfraktion Lüneburg

Lüneburg, den 22.11.2022

ÄNDERUNGSANTRAG

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

zum gemeinsamen Antrag der SPD und FDP „Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße“ stellt die CDU-Fraktion zur nächsten Sitzung des Rates **folgenden Änderungsantrag**:

Die Verwaltung soll die vom Rat beschlossene Planung zur Umgestaltung der Hindenburgstraße fortsetzen und einen entscheidungsreifen Plan vorlegen. Dieser soll mit Verkehrs- und Sicherheitsexperten erörtert und überprüft werden hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss.

Begründung

Lüneburg ist keine Stadt mit einem modernen, zeitgemäßen Verkehrskonzept. Der Rat der Hansestadt hat sich auf den Weg gemacht, die verschiedenen Verkehrsarten besser und möglichst gleichberechtigt in Einklang zu bringen als dies bislang der Fall ist. Hier sind uns andere Städte weit voraus. Wenn wir nicht aufpassen, wird Lüneburg über kurz oder lang eine „verkehrstechnisch überholte bzw. abgehängte Stadt sein“.

Die CDU-Fraktion ist überrascht, dass einzelne Ratsfraktionen ein beschlossenes Projekt nun „auf Zuruf“ ablehnen wollen, ohne entscheidungsreife Pläne zu kennen und mit Experten das Für und Wider erörtert zu haben.

Diesen Schritt wollen wir als CDU-Fraktion gehen, um dann fundiert entscheiden zu können. Sollte sich herausstellen, dass die Ausbaupläne verkehrs- und sicherheitstechnisch nicht haltbar sind und hohe Risiken bergen, können wir den Aus- und Umbau der Hindenburgstraße zu einem späteren Zeitpunkt stoppen.

Freundliche Grüße

Monika Scherf

01R

über Frau Oberbürgermeisterin und

über Dez. III

**Anfrage des ADFC vom 06.11.2022 zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 30.11.2022
„Gibt es nach dem Juli 2018 Änderungen in der Planung zur Hindenburgstraße, die dem ADFC
nicht mitgeteilt wurden?“**

und

**Antrag der Fraktionen SPD und FDP vom 22.11.2022 zur Sitzung des Rates am 08.12.2022
„Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße“ und diesbezüglicher Änderungsantrag der
CDU-Fraktion vom 22.11.2022 zur Sitzung des Rates am 08.12.2022**

Stellungnahme der Verwaltung

Die Planungen der Verwaltung, die bisherige hochbordgeführte Radverkehrsführung (getrennter Geh- und Radweg, Verkehrszeichen 241) an der Hindenburgstraße Süd im Abschnitt zwischen Julius-Wolff-Straße und Bürgeramt in eine straßengeführte Radverkehrsanlage umzuwandeln, hat ihre Grundlage in der Radverkehrsstrategie 2025. Diese wurde vom Verkehrsausschuss am 07.05.2019 verabschiedet. Unter Einbeziehung des Kreuzungsbereichs Stöteroggestraße und Teilen der Bastionstraße, wo in dem Abschnitt zwischen Am Graalwall und Frommestraße bereits ein Radfahrstreifen besteht, kann so eine lückenlose straßengeführte Radverkehrsanlage entstehen.

Die in der derzeitigen Diskussion um die „Radverkehrsmaßnahme Hindenburgstraße“ gegen die Maßnahme eingebrachten Argumente sind im Wesentlichen

- das Vorhandensein einer gut ausgebauten Radroute auf der Nebenroute durch den Liebesgrund sowie
- die höhere Sicherheit der Radfahrer:innen auf dem jetzt hochbordgeführten getrennten Geh- und Radweg.

Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass die Nebenstrecke nur in Abhängigkeit vom jeweiligen Quell- bzw. Zielort eine gut angenommene Verbindung auf einer Nebenroute darstellt, aber für Strecken mit Ziel-/Quellort östlich oder nörderlich der Achse Hindenburgstraße Umwege bedeutet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für alle Verkehrsträger der Grundsatz gilt, dass diese auf Umwege und Zeitverzögerungen grundsätzlich sensibel reagieren. Die wassergebundene Decke der Nebenroute ist zudem nicht winterdiensttauglich („Sommerweg“).

Wie in Abbildung 1 ersichtlich, genügen die Anschlüsse und Wegeführung der Nebenroute im westlichen und östlichen Bereich auch nicht den Ansprüchen an eine schnelle, komfortable und konfliktfreie Routenführung. Insbesondere die östliche Ausfahrt aus dem Liebesgrund führt zu einer unklaren Verkehrssituation, Querungsverkehren mit dem in Richtung Innenstadt führenden Fuß- und Radverkehr und zu konfliktträchtigen Querungsnotwendigkeiten (Bardowicker Straße) bei östlich und nördlich gelegenen Fahrtzielen.

Der Status Quo der Fuß- und Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße genügt den Anforderungen an eine sichere, schnelle und komfortable Verkehrsführung nicht. Die der Stellungnahme beigefügte Fotoreihe veranschaulicht, dass

- der auf der Südseite eingerichtete Parkstreifen regelmäßig zu einem „Überparken“ des Radwegs auf dem Hochbord führt und damit neben der Gefahr von Dooring-Unfällen das Ausweichen des Radverkehrs auf den Fußweg zwangsläufige Folge ist,
- die zahlreichen Grundstückszufahrten – einhergehend mit weiterer Innenverdichtung – und die Gestaltung des Einmündungsbereichs Garlopstraße ständiges Konfliktpotential zwischen Rad- und Autoverkehr bergen.

Diese Situation ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass die für Rad- und Fußverkehrsanlagen geltenden Maßempfehlungen (s.u.) nicht eingehalten werden.

Andere, mit der fahrbahngeführten Radverkehrsanlage gleichwertige Umsetzungsoptionen für die Achse Hindenburgstraße werden durch den Bereich Mobilität im Sinne einer Anhebung der Sicherheit für **alle** Verkehrsteilnehmer:innen und des Komforts für Radfahrende nicht gesehen. Denn eine Führung auf dem Hochbord genügt **bei Beibehaltung des Baumbestandes** in keinem Fall den aktuellen Regel- oder Mindestmaßen für Radverkehrsanlagen.

Unabhängig vom Ausgang der aktuellen Diskussion und eventueller politischer Entscheidungen, die die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie aufgezeigten Lösungen in Frage stellen, wird bezüglich der Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße in dem Abschnitt Bastionsstraße bis Höhe Bürgeramt folgender **Handlungsbedarf** gesehen:

- Der Radfahrstreifen wird von der Bastionsstraße bis zum Anschluss des vorhandenen Radweges an der Südseite der Hindenburgstraße fortgeführt. Hier ist die Situation aufgrund der geringeren Verkehrsstärke im Einbahnsystem planerisch einfacher umzusetzen. Zudem ist der Fußweg im Ampelbereich, am Ende des Gemeinsamen Geh- und Radweges, lediglich einen guten Meter breit.
- An der Kreuzung zur Stöteroggestraße wird eine Aufstelltasche für den abbiegenden Radverkehr markiert.
- Die Parkplätze auf der Südseite müssen zur Vermeidung von Dooring-Unfällen bei jeder Führung entfallen.

Zur Umsetzung der Planungen der Radverkehrsstrategie in Bezug auf die Hindenburgstraße besteht folgender Sachstand:

Die Vorplanung der Radverkehrsstrategie, deren Erstellung extern beauftragt wurde, sieht eine Verteilung des zurzeit zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes von **circa** 8 m wie folgt vor: Neben der Anlage eines Radfahrstreifens in 1,85 m Breite steht dem Kfz-Verkehr eine Breite von 6,15 m zur Verfügung. Zu berücksichtigen ist aber, dass seitens des Büros PGV Dargel Hildebrandt GbR der Begegnungsfall Pkw-Pkw angenommen wurde und damit planerisch den tatsächlichen Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs auf der Hindenburgstraße nicht Rechnung getragen wurde. Die Hindenburgstraße ist Teil der Landesstraße 216 und wegen des tatsächlichen Verkehrs ist der Begegnungsfall Lkw-Lkw in die planerischen Überlegungen einzubeziehen. Damit können nicht ohne Weiteres die geltenden Regelmaße eingehalten werden. Mit dieser Ausgangslage erfolgte – abgesehen von ihrer Mitwirkung im Rahmen der Aufstellung der Radverkehrsstrategie – die Beteiligung der Polizei bei dem innerbehördlichen Austausch u.a. im Rahmen des im Oktober durchgeführten Ortstermins.

Aktuell steht auf der Südseite der Hindenburgstraße für den Radverkehr ein Radweg in der Breite von 1 m zur Verfügung; ein Überholen ist nur bei Inanspruchnahme des 1,95 m breiten Gehweges möglich. Laut der Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen sowie der Empfehlungen (ERA) und der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sind für Radwege 2 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsdichte) bzw. 2,5 m für Gehwege vorzusehen.

Dabei ist die Abmarkierung eines Radfahrstreifens an der Hindenburgstraße, welche ohne Zweifel stark befahren ist, aus Sicht der Verwaltung eine notwendige Verbesserung der aktuellen Situation für Radfahrende und die beste mit dem vorhandenen Verkehrsraum mögliche Lösung für den Radverkehr entlang dieser Achse. Wenn die Maßnahme in Kombination mit dem **Entfall der Parkplätze** auf der Südseite, einer **Abgrenzung der Kfz-Spur mittels eines Radspurleitsystems** und einer

deutlichen roten Markierung des Radfahrstreifens ausgeführt wird kann bei Einhaltung der übrigen Vorschriften eine zukunftsorientierte und den Verkehrsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werdende Verteilung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes erfolgen.

Die Visualisierung des Hamburger Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) in Abbildung 2 zeigt die derzeitige Planung der Hansestadt Hamburg an der Elbchaussee. Hier liegt die tägliche Belastung bei etwa 27.000 Fahrzeugen, der Prognosefall für die Hindenburgstraße für das Jahr 2025 im Planungsnullfall der A39 weist eine Verkehrsbelastung von 23.000 Fahrzeugen pro Jahr auf.

Derzeit prüft die Verwaltung die Möglichkeiten, den Fahrbahnquerschnitt im Zuge der eingeplanten Erneuerung der Fahrbahndecke auf der Hindenburgstraße Nebenanlagen (Bordstein, Gosse) so zu überbauen, dass die damit entstehenden Fahrbahnquerschnitte zur Herstellung eines Radfahrstreifens unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsträger und der Regelwerke möglich ist. Eine Beteiligung der Polizei wird in der weiteren Planungsphase fortwährend sichergestellt. Bei Planungsreife unter Berücksichtigung der skizzierten Rahmenbedingungen wird die Maßnahme nach der fachlichen Diskussion im Arbeitskreis Verkehr dem Mobilitätsausschuss zur Umsetzung vorgeschlagen. Sollte sich die Umsetzung nicht realisieren lassen, wird die Verwaltung vorschlagen, von der Umsetzung Abstand zu nehmen und lediglich den oben skizzierten – von der Maßnahme unabhängigen Handlungsbedarf – zur Umsetzung vorschlagen.

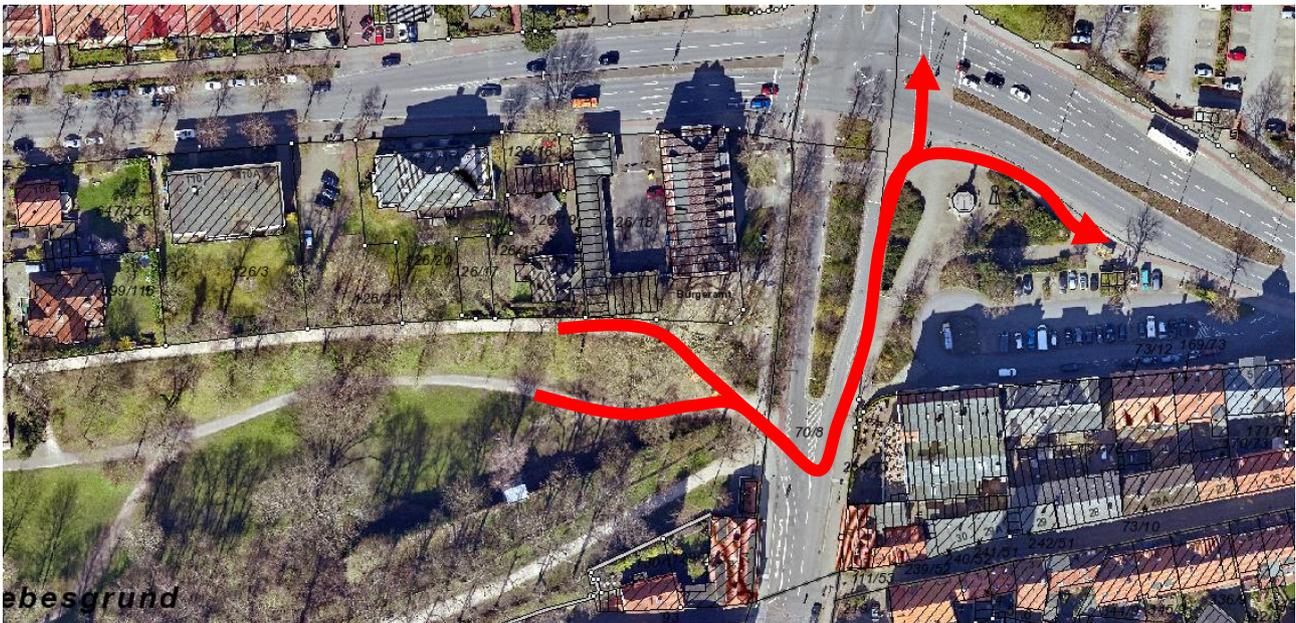


Abbildung 1 - Alternative Umwege durch den Liebesgrund



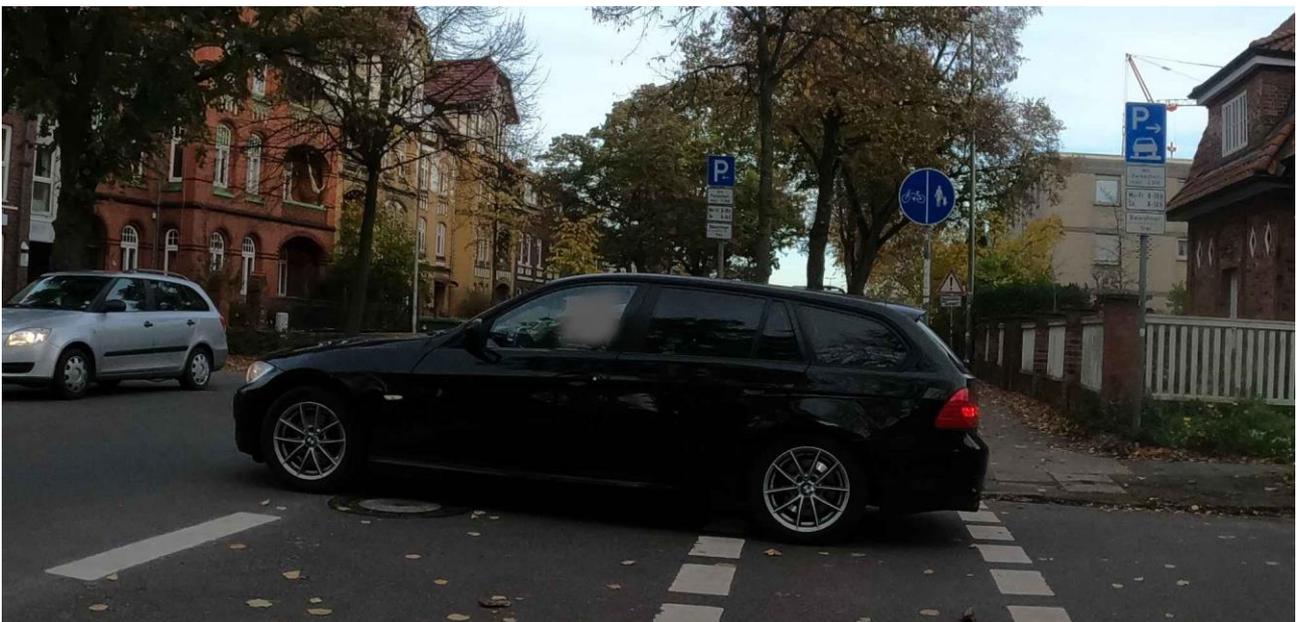
Abbildung 2 - Ausschnitt einer Visualisierung des Hamburger LSBG

Pusch

Pusch
Mobilitätsbeauftragter
Bereich 35

Anhang:

Geh- und Radwegeüberfahrten:



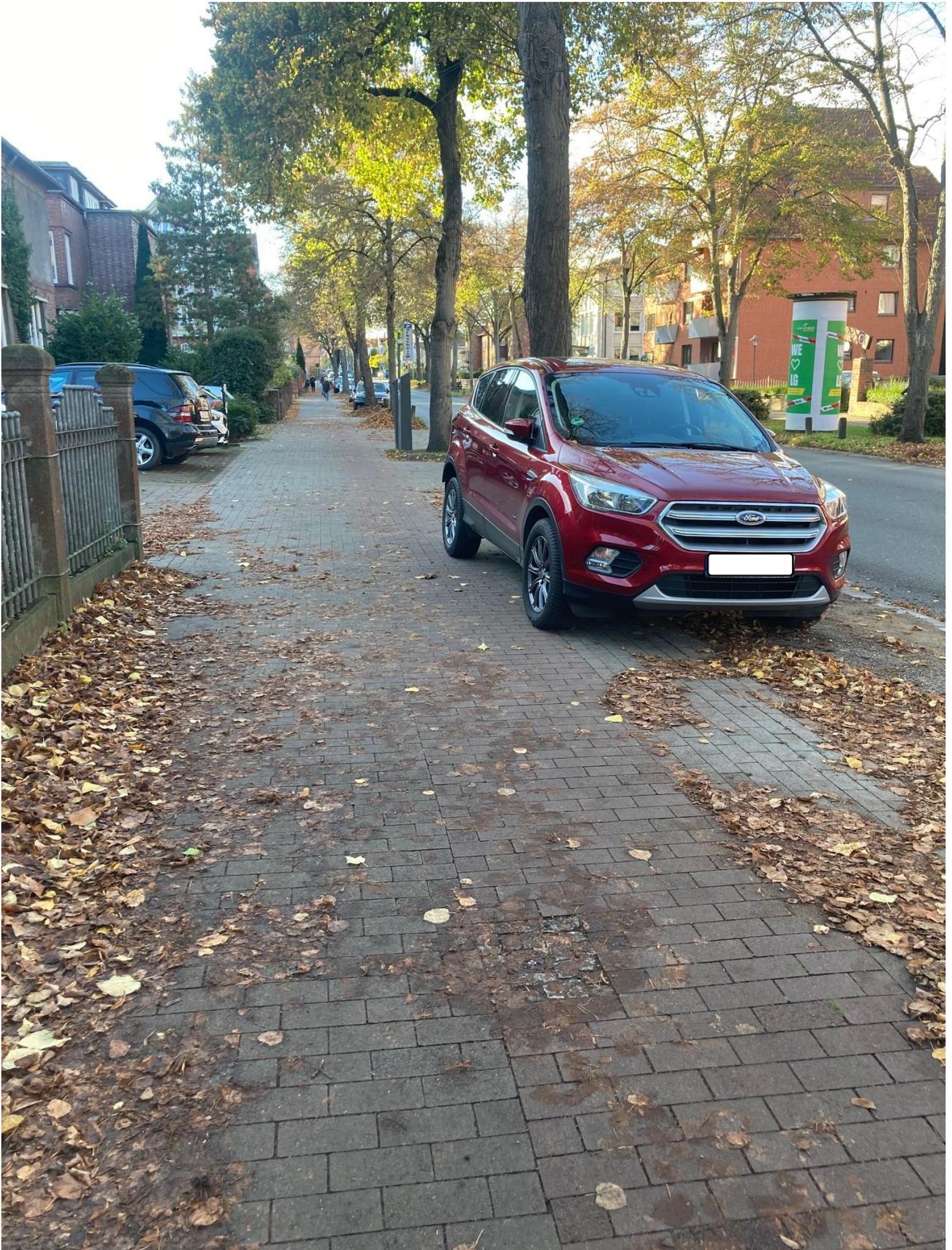
Dooring Unfälle:



Parken auf oder nahe des Radweges:







Verwendung Parkscheinautomat:

