



Mobilitätsausschuss

am 11. Oktober 2023

Öffentlicher Teil

TOP 1



Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Öffentlicher Teil

TOP 2



Feststellung der Tagesordnung

Öffentlicher Teil

TOP 3



Genehmigung des Protokolls vom 16.05.2023

Öffentlicher Teil

TOP 4



Genehmigung des Protokolls vom 07.09.2023

Öffentlicher Teil

TOP 5



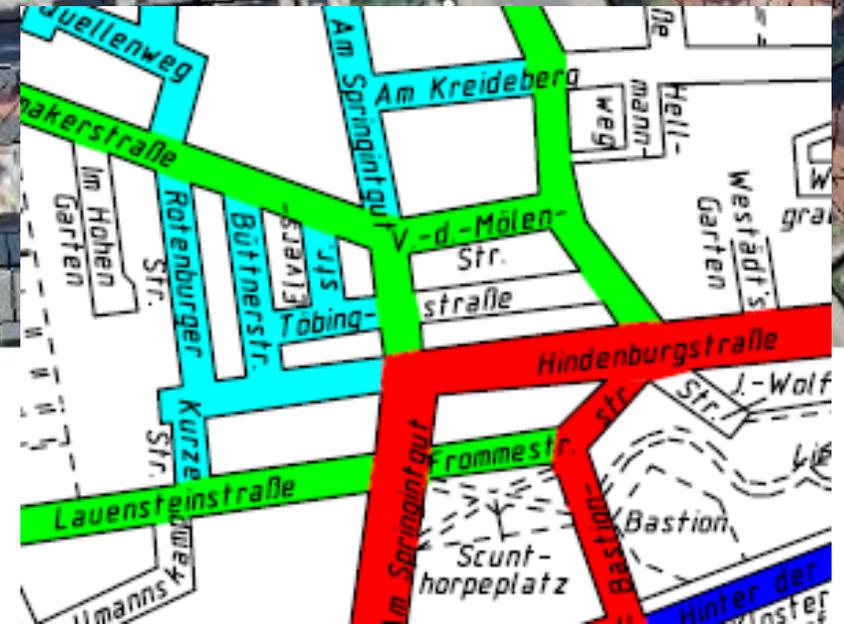
Mitteilung der Verwaltung im öffentlichen Teil



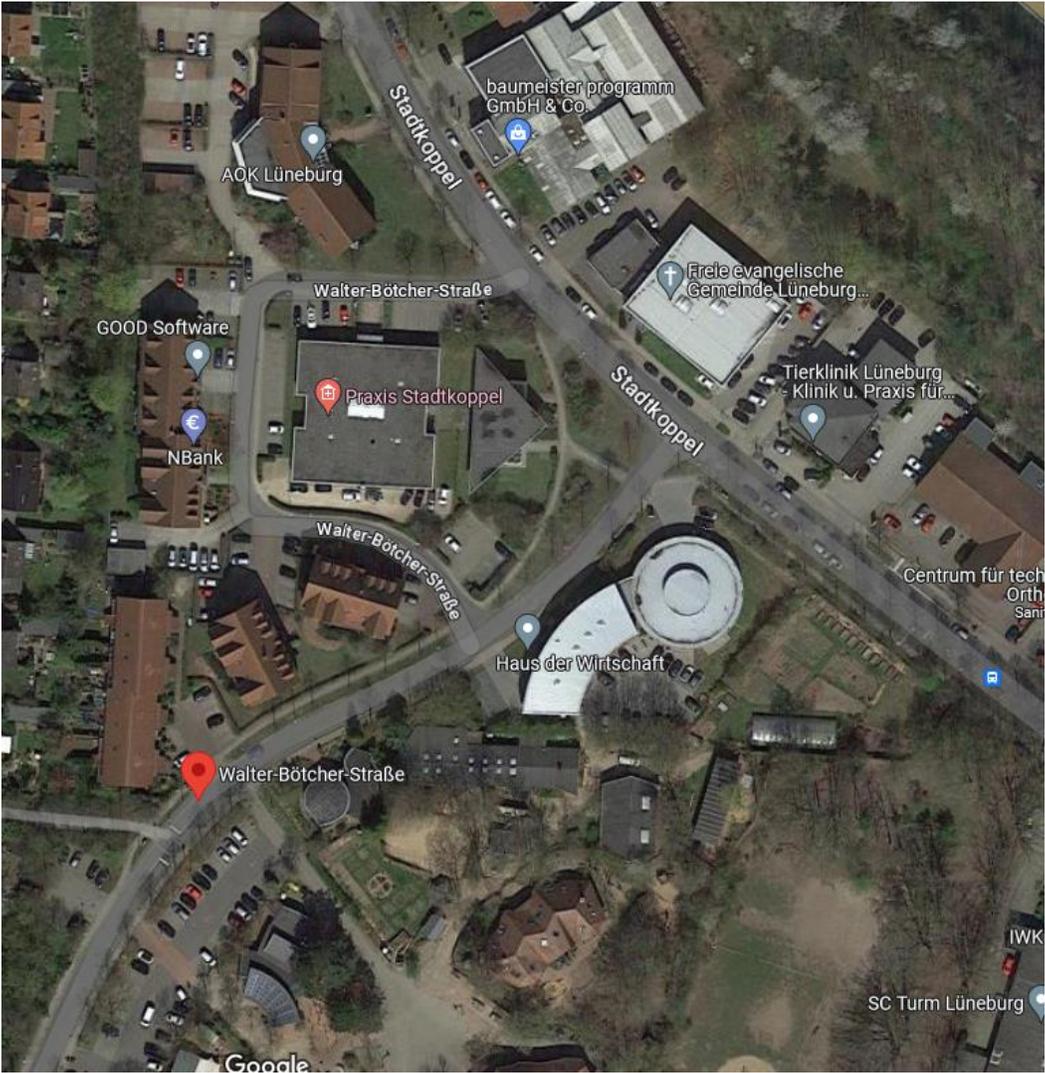
Informationen zu Verkehrsänderungen



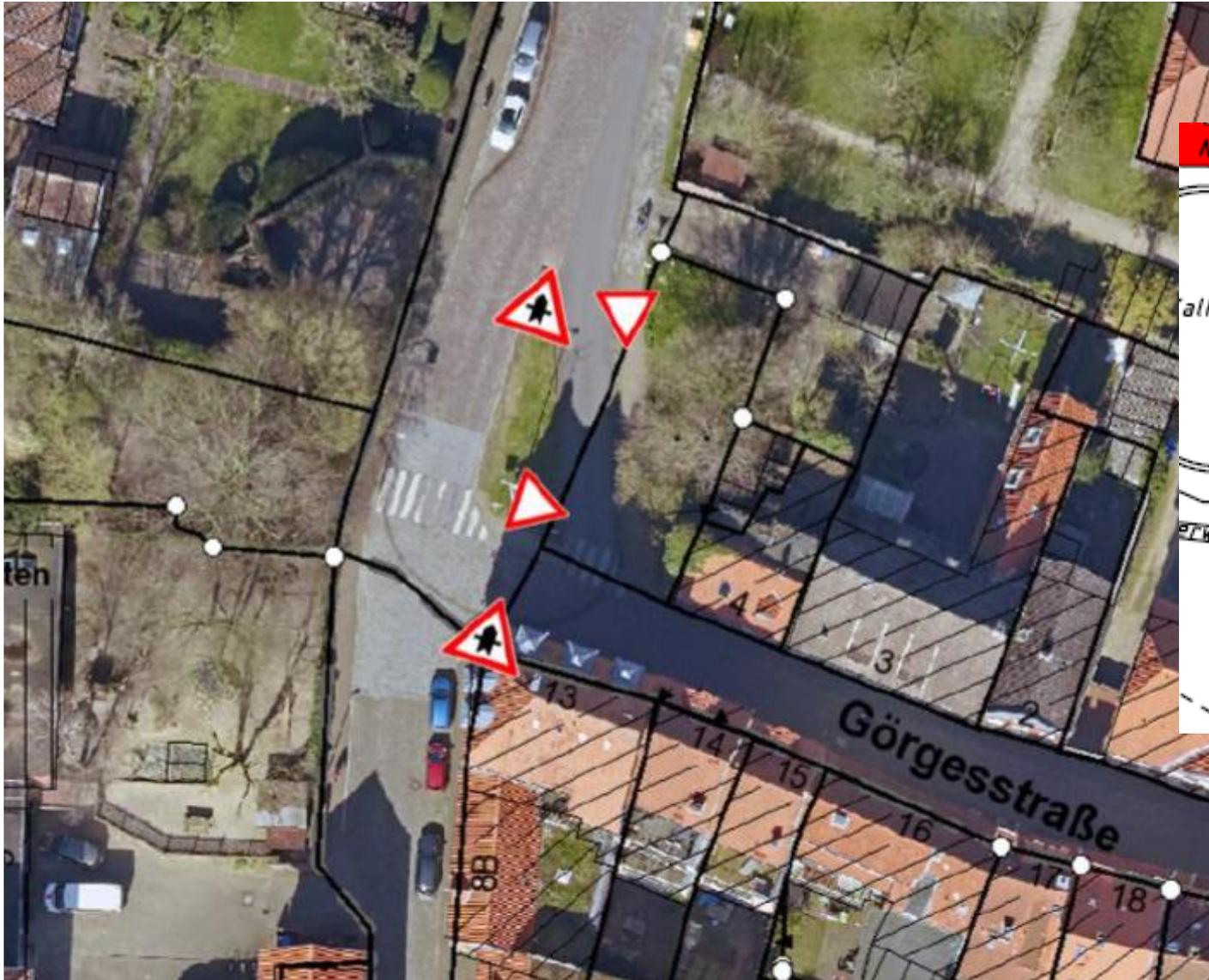
Ausweisung 30er-Zone und Freigabe Radverkehr entgegen der Einbahnstraße – Töbingstraße Ost



Einrichtung einer 30er-Zone als Einbahnstraße und Freigabe Radverkehr entgegen der Einbahnstraße – Walter-Bötcher-Straße



Überprüfung der Vorfahrtsregelung in 30er-Zone – Salzbrückerstraße



Freigabe für den Radverkehr „Auf dem Meere“





Verkehrsberuhigung Wasserviertel



Maßnahmen ab dem 16. Oktober 2023 zur Verkehrsberuhigung im Wasserviertel



-
- Ausweitung der Tempo-30-Zone
 - Gilt nicht für Spielstraßen und Fußgängerzonen
 - Durch die Tempo-30-Regelung ergibt sich „rechts vor links“





-
- Aufpflasterung in der Straße Auf dem Kauf auf das Niveau des Gehweges
 - Unterbindung von Durchfahrtsverkehr durch Modalfilter
 - Einbahnstraßenführung Lünertorstraße geändert
 - Fußgängerzone Am Stintmarkt
 - Ausweitung von Ladezonen



-
- Informationsschreiben zu allen Maßnahmen für Anwohnende und Gewerbetreibende, Verteilung ab dem 10. Oktober 2023
 - Persönlicher Kontakt und Information gezielt zur Baumaßnahme Auf dem Kauf durch den Baubereich



Rückblick auf die Europäische Mobilitätswoche

Rückblick auf die Europäische Mobilitätswoche



Rückblick auf die Europäische Mobilitätswoche



Auftakt am 16. September:

- Zugshuttle (Bahnhof Lüneburg - Bahnhof Rettmer) mit über 600 Fahrgästen



Rückblick auf die Europäische Mobilitätswoche



- weitere Veranstaltungen, u.a. Filmvorstellung „Why We Cycle“ mit Preisverleihung zum STADTRADELN 2023



Rundgang zum Thema Barrierefreiheit mit dem Behindertenbeirat Lüneburg

Rückblick auf die Europäische Mobilitätswoche



- Insgesamt nahmen rund 800 Besucherinnen und Besucher an den verschiedenen Veranstaltungen teil



Lesung „Unsere Überlebensformel“ von Ulrich Eberl, Literaturbüro Lüneburg



Workshop „Nachhaltige Mobilität in Lüneburg geschlechtergerecht gestalten“, organisiert durch die Gleichstellungsbeauftragte der Hansestadt Lüneburg

Mobile Geschwindigkeitsmessgeräte (sog. Smiley-Geräte)

- Übergabe der Geräte an die AGL ist erfolgt
- AGL wird Aufbau, Betreuung und Betrieb der Geräte zum 31.12.2023 beenden



Öffentlicher Teil

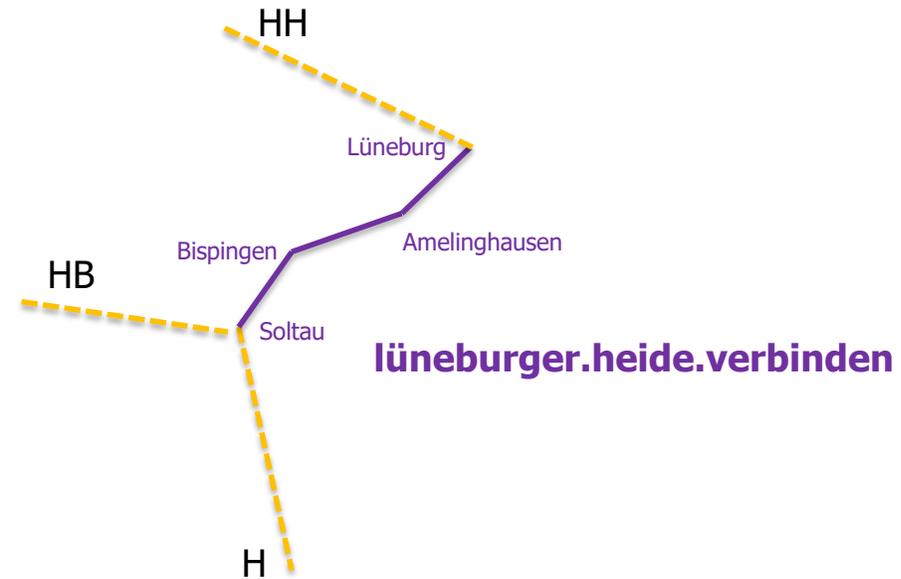
TOP 6



Einwohnendenanfragen



Vortrag der SINON zum aktuellen Planungsstand der Reaktivierung



Reaktivierung Strecke Lüneburg – Soltau

Planungsstand

Mobilitätsausschuss Stadt Lüneburg 11.10.2023

Dipl. Ing. Sebastian Schülke

Technischer Leiter, Prokurist

Umsetzungsstand:

- Das Land untersucht alle wesentlichen Strecken in Niedersachsen auf Reaktivierungswürdigkeit. Aufgrund der Ergebnisse von Machbarkeitsstudien wurde Lüneburg – Soltau und Bremervörde – Stade aus der Untersuchung herausgenommen und sind direkt in die Stufe IV (Entwurfsplanung) eingetreten.

2 Punkte müssen zur Reaktivierung noch gelöst werden:

- Die Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Verhältnis) muss mit der Entwurfsplanung nachgewiesen werden. D.h. nach der Entwurfsplanung wird die SinON noch einmal eine standardisierte Bewertung durchführen lassen. Erst dann kann die Bundesförderung beantragt werden.

Das Planverfahren kann aber bereits parallel durchgeführt werden.

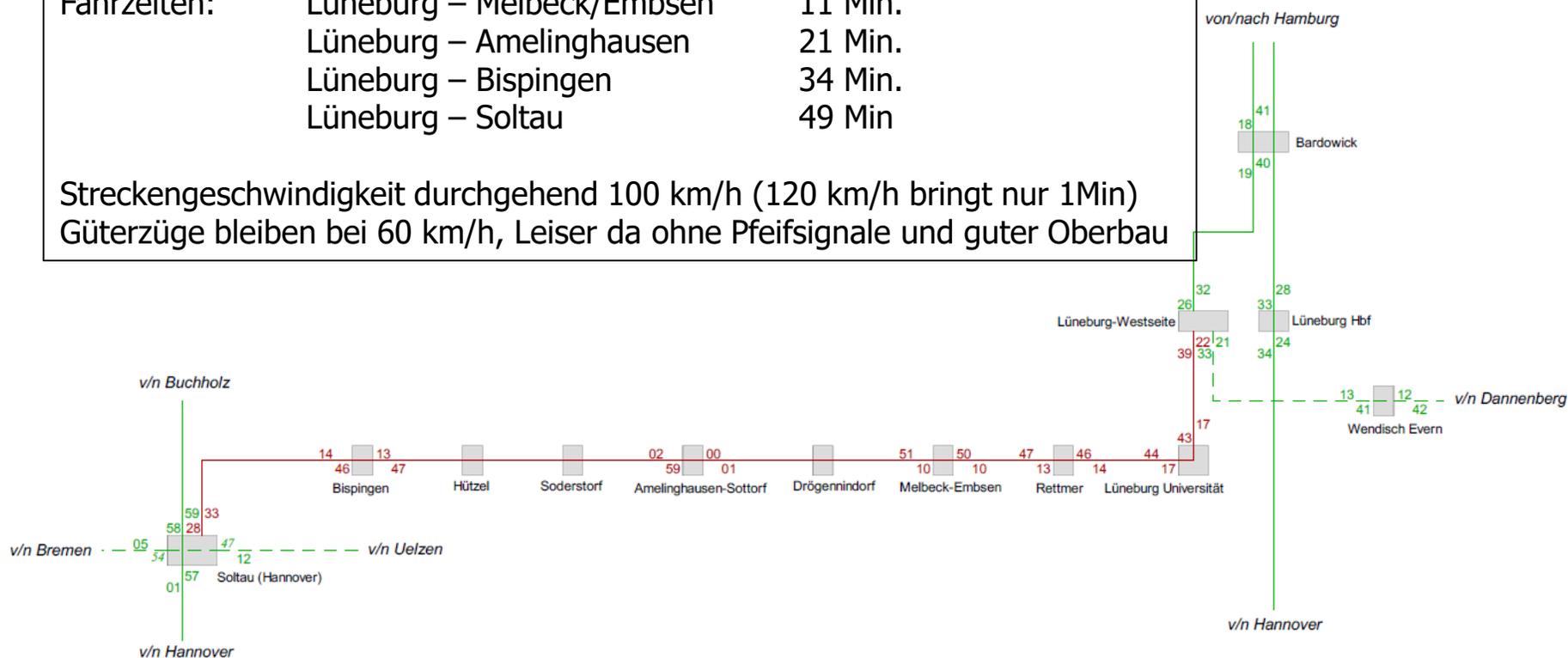
- Die LNVG betont, dass es noch keine Finanzmittel für den Betrieb der Strecke bereitgestellt sind, um eine 20-jährige Bestellgarantie abgeben zu können. Diese Garantie der LNVG ist eine Voraussetzung für die Beantragung der Bundesförderung.

Betriebskonzept:

Mehrere Varianten wurden intensiv Bahnbetrieblich untersucht, und in einem Variantenvergleich wurde das Betriebskonzept mit der LNVG für die Umsetzung in der Entwurfsplanung beschlossen.

| | | |
|-------------|---------------------------|---------|
| Fahrzeiten: | Lüneburg – Melbeck/Embsen | 11 Min. |
| | Lüneburg – Amelinghausen | 21 Min. |
| | Lüneburg – Bispingen | 34 Min. |
| | Lüneburg – Soltau | 49 Min |

Streckengeschwindigkeit durchgehend 100 km/h (120 km/h bringt nur 1Min)
Güterzüge bleiben bei 60 km/h, Leiser da ohne Pfeifsignale und guter Oberbau



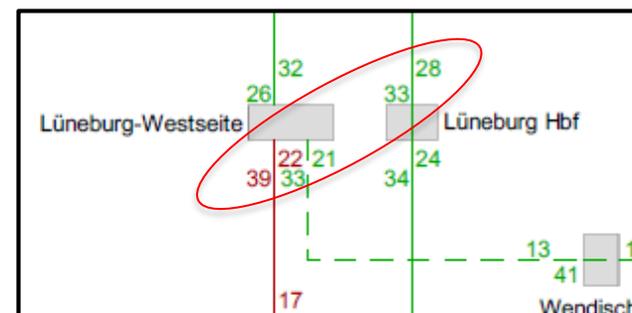
Betriebskonzept:

| | | |
|-------------------------------|--------------------|------------|
| <u>Übergänge in Lüneburg:</u> | RE Richtung HH | 6 Min. |
| | RB Richtung HH | 10-13 Min. |
| | RE Richtung Uelzen | 12-15 Min. |
| | RB Richtung Lübeck | 6-7 Min. |

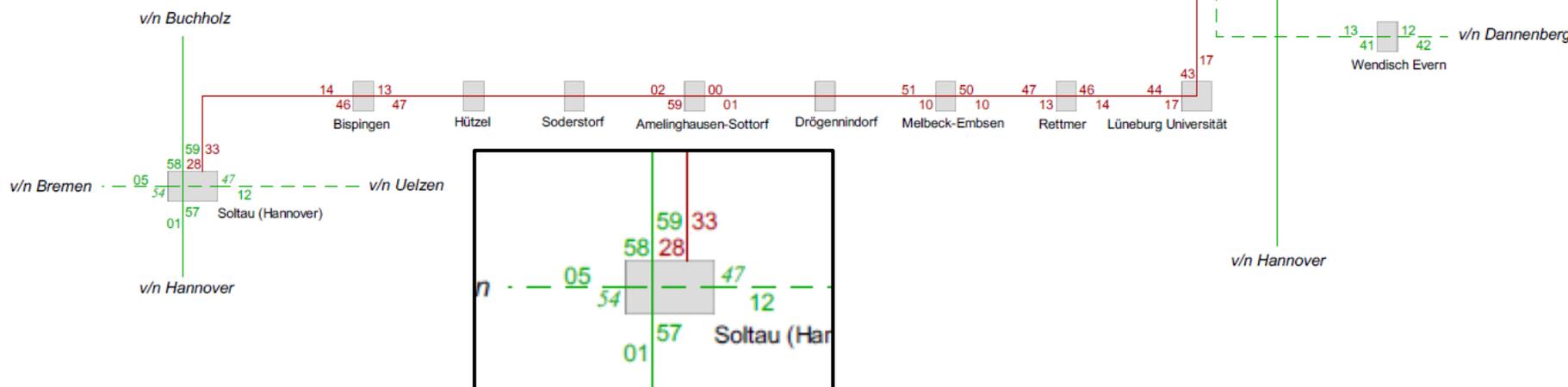
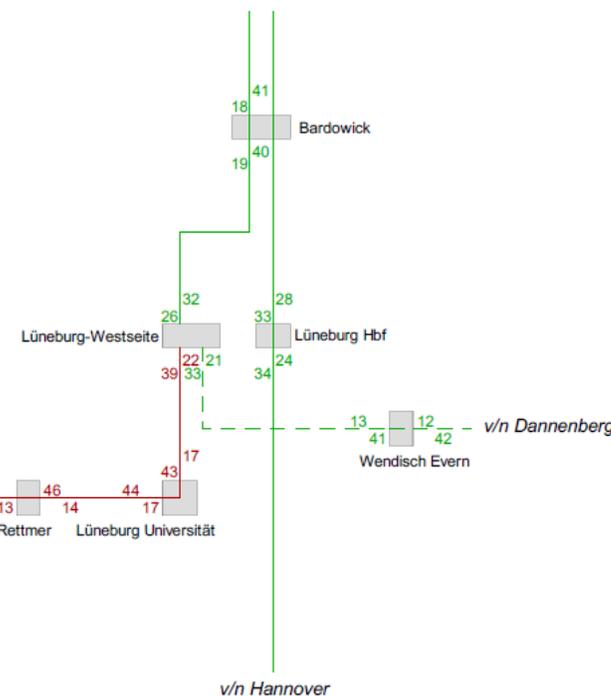
Info: 6 Min. ist Mindestübergangszeit in Lüneburg, könnten beim neuen Bahnsteig in Lüneburg West 7 Min. werden

| | | |
|-----------------------------|----------------|---------|
| <u>Übergänge in Soltau:</u> | RE Richtung H | 33 Min. |
| | RB Richtung HH | 31 Min. |
| | RE Richtung HB | 37 Min. |
| | RB Richtung Ue | 44 Min. |

Für die Züge Richtung H ist mittelfristig (~2035) ein Halbstundentakt geplant, ggf. mit Durchbindung H – Lüneburg geplant.



von/nach Hamburg



Betriebskonzept:

Fahrzeuge: Akkutriebwagen, 3 teilig, 63m lang, Lieferdatum 2029 (evtl. 2028)

Oberleitung: Ggf. 5-10 km Oberleitung von Lüneburg oder Soltau - wird von LNVG geprüft

Melbeck/Embsen, Hützel, Hambostel bleiben Kreuzungsbahnhöfe.

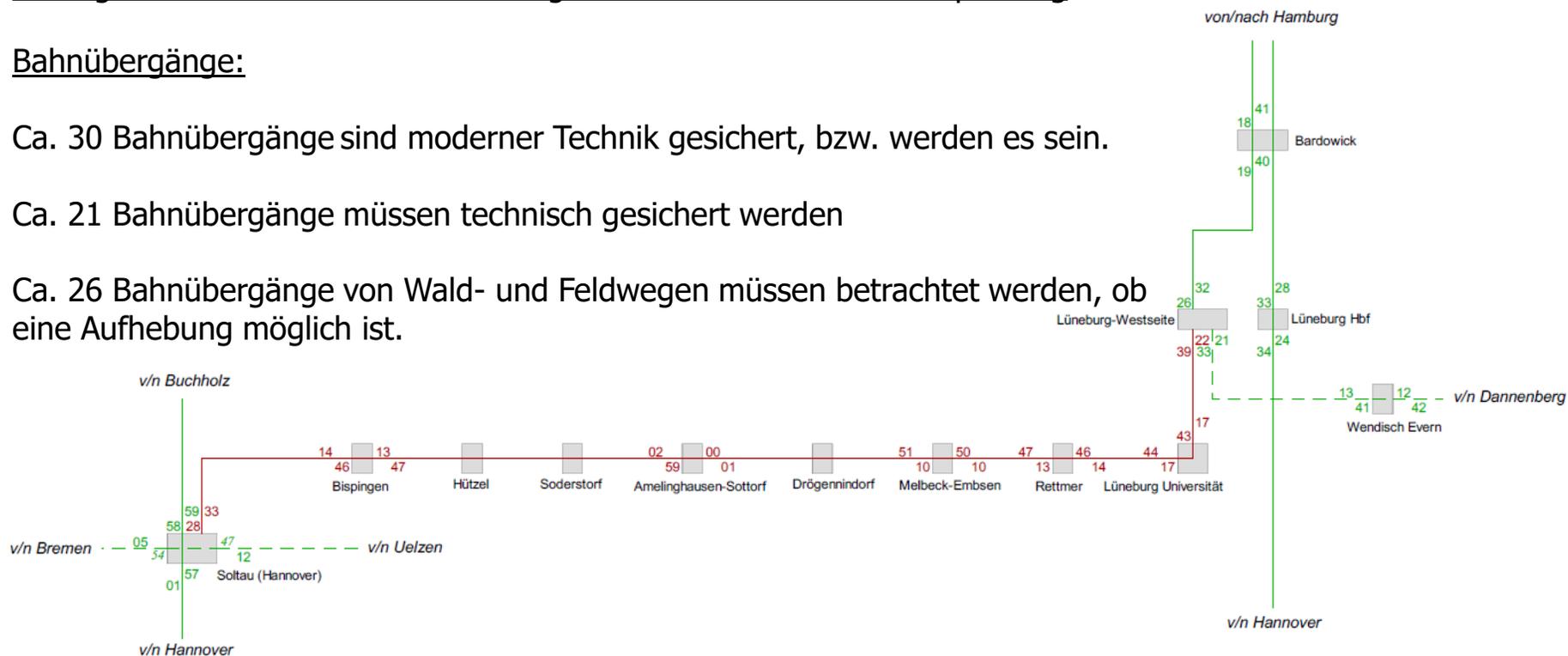
Aussagen zum Lärm und Erschütterungsschutz erst in der Entwurfsplanung

Bahnübergänge:

Ca. 30 Bahnübergänge sind moderner Technik gesichert, bzw. werden es sein.

Ca. 21 Bahnübergänge müssen technisch gesichert werden

Ca. 26 Bahnübergänge von Wald- und Feldwegen müssen betrachtet werden, ob eine Aufhebung möglich ist.



Haltepunkte im Einzelnen: Lüneburg Westbahnhof

DB Netz hat die Planungsleistung für den Umbau von Lüneburg Westseite ausgeschrieben.

-> Ziel 2029, bis dahin Kompromiss mit Dannenberg Zug notwendig.

Der Umbau der Westseite wird unabhängig von der Reaktivierung verfolgt.

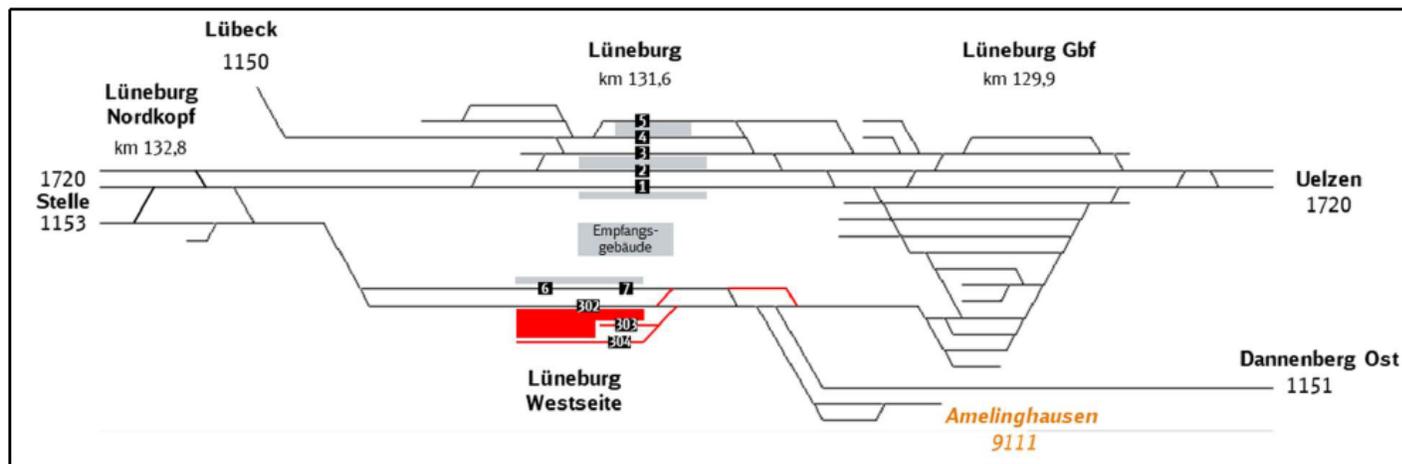
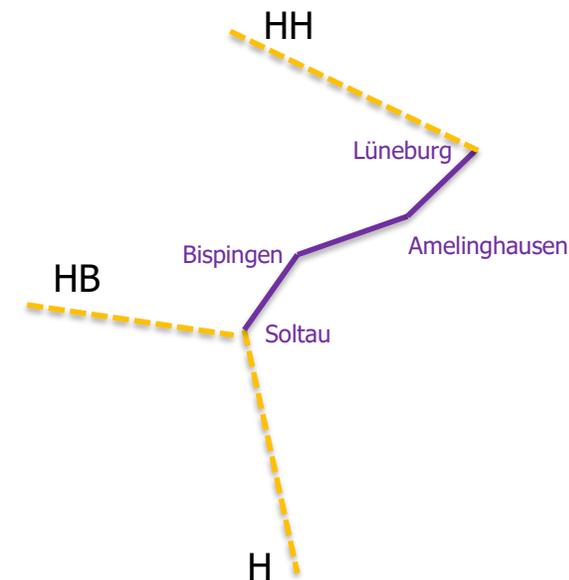
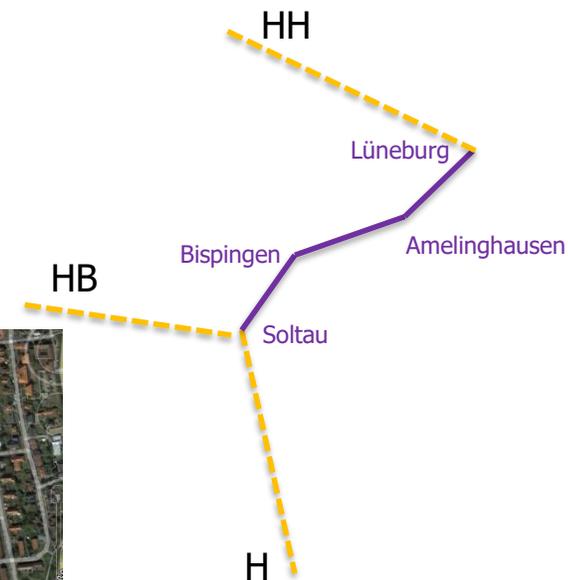
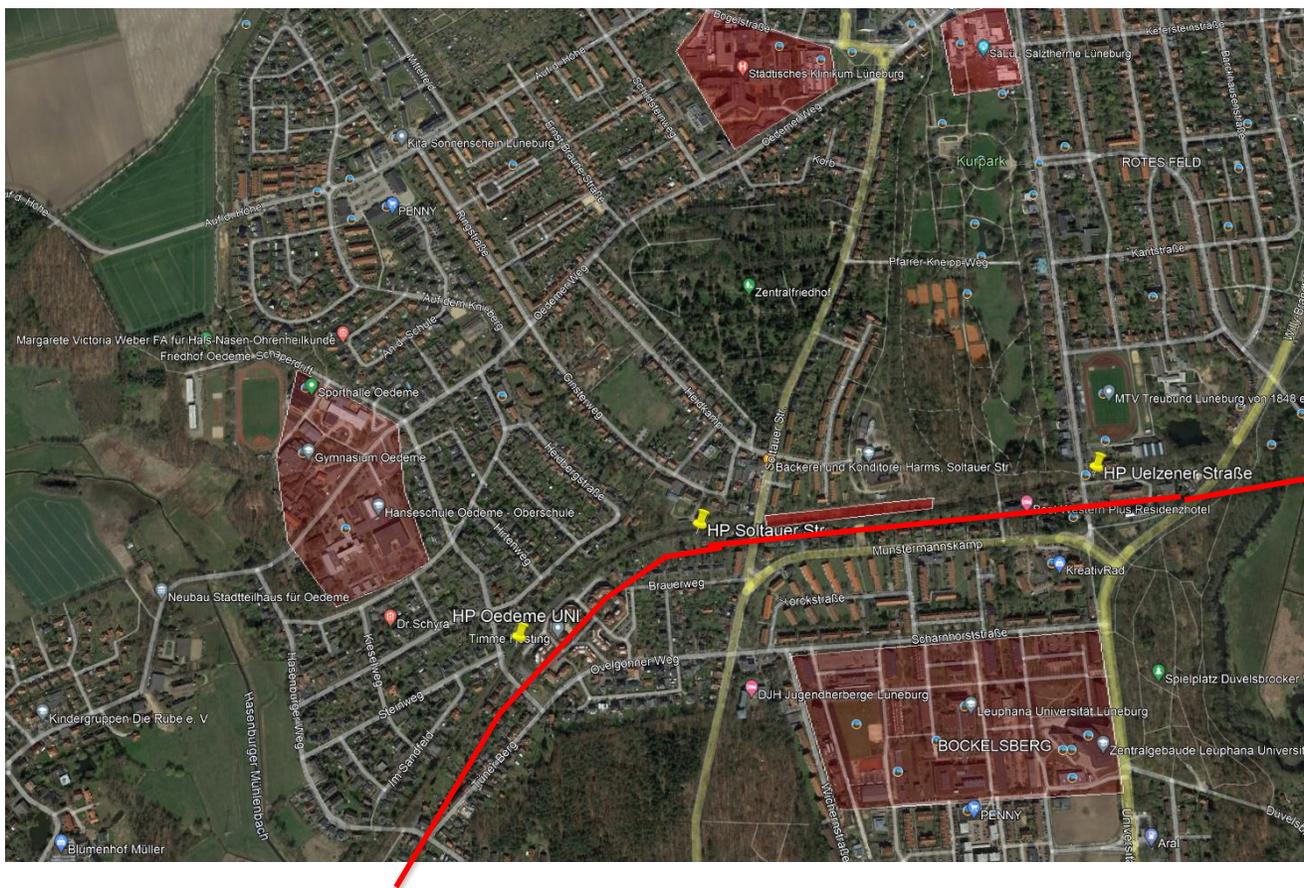


Abbildung 20: Zusätzlicher Mittel- oder Zungenbahnsteig an Gleis 302 in Lüneburg Westseite

Haltepunkte im Einzelnen: Lüneburg 1

Alternative: Halt an Uelzener Straße und Halt in Oedeme

- Entfernung nur etwa 1 km, von daher nicht konform zu LNVG regeln.
- Keine Möglichkeit 2 Halte in Betriebskonzept zu integrieren



| Anwohner nach Radius: | |
|-----------------------|--------|
| 1,5 km: | 17.333 |
| 2,0 km: | - |
| 3,0 km: | - |

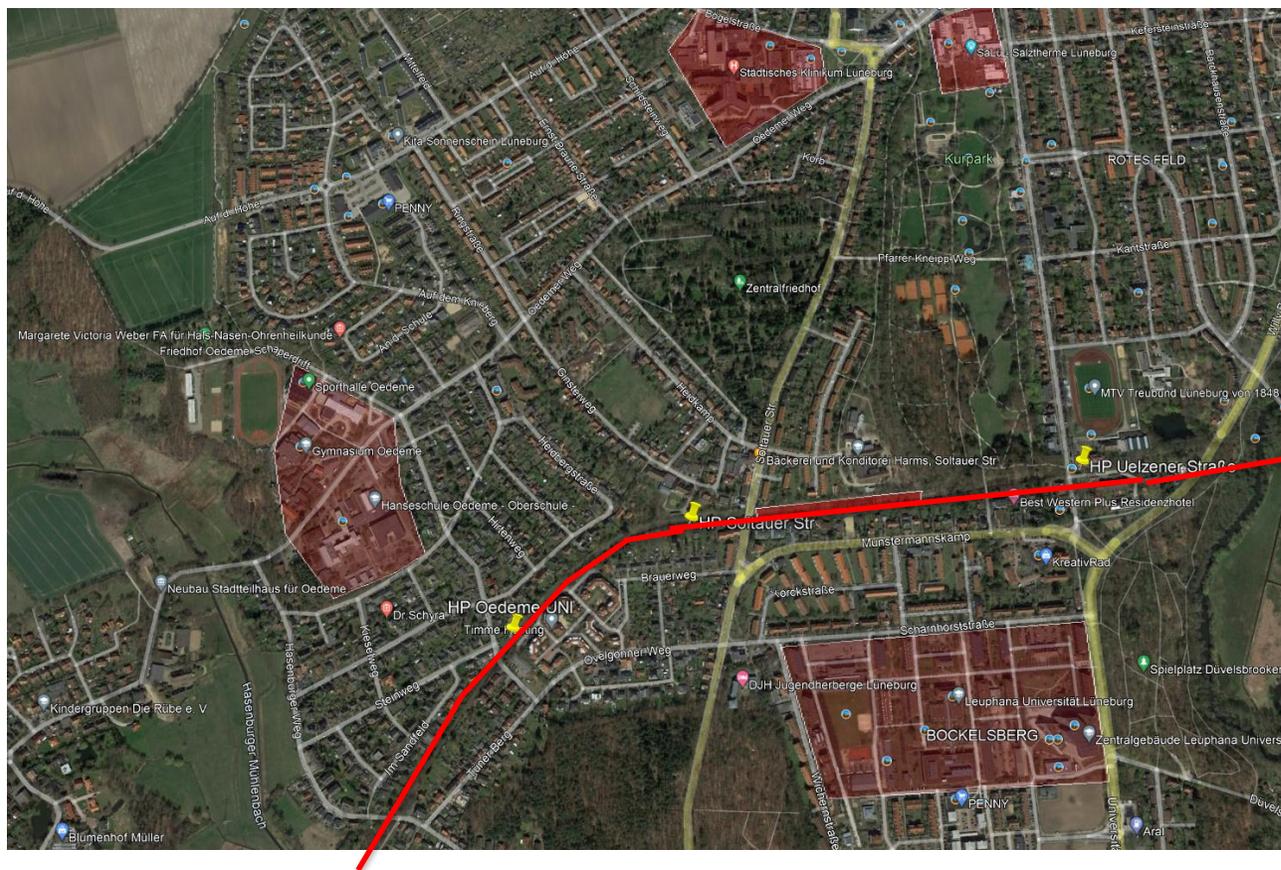
Zusätzlich:

- Uni
- Schulzentrum
- Krankenhaus
- Salü-Therme
- Jugendherberge

Haltepunkte im Einzelnen: Lüneburg 1

Viel spricht für die Soltauer Straße: Zentral für wesentliche Ziele. Brücke wird eh neu gebaut, Lage im Einschnitt gibt opt. Lärmschutz, Erschließung auch in Richtung Kurpark möglich.

Nachteil: Teuer durch notwendigen Aufzug, 13,4 %o Steigung erfordert gesondertes Sicherheitskonzept.



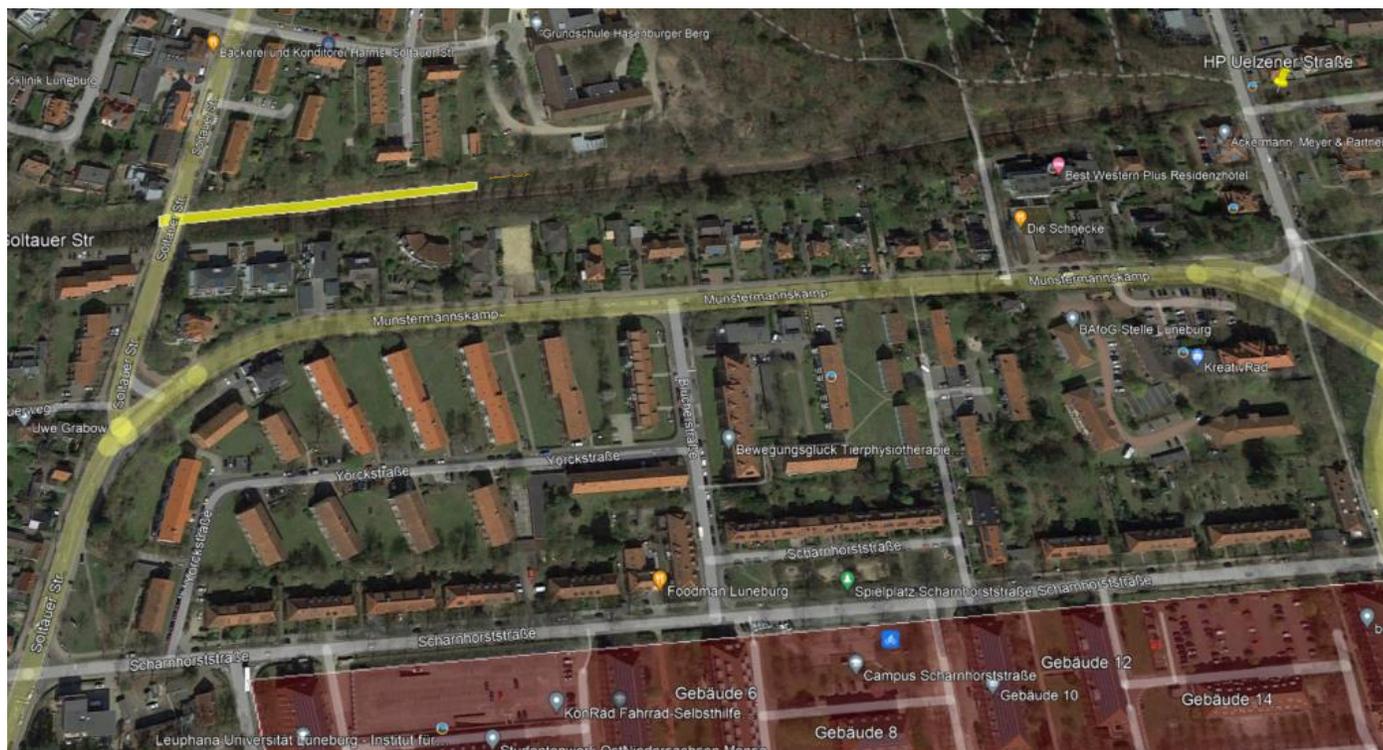
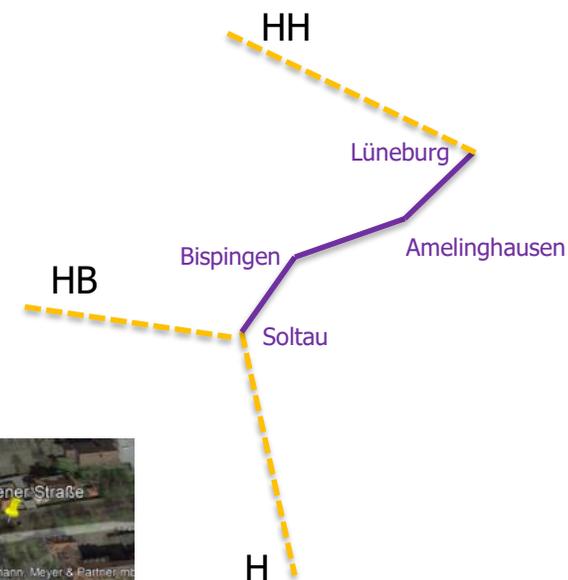
| Anwohner nach Radius: | |
|-----------------------|--------|
| 1,5 km: | 17.333 |
| 2,0 km: | - |
| 3,0 km: | - |

Zusätzlich:
 Uni
 Schulzentrum
 Krankenhaus
 Salü-Therme
 Jugendherberge

Haltepunkte im Einzelnen: Lüneburg 1

140 m Bahnsteig an Soltauer Straße mit Treppe und Aufzug

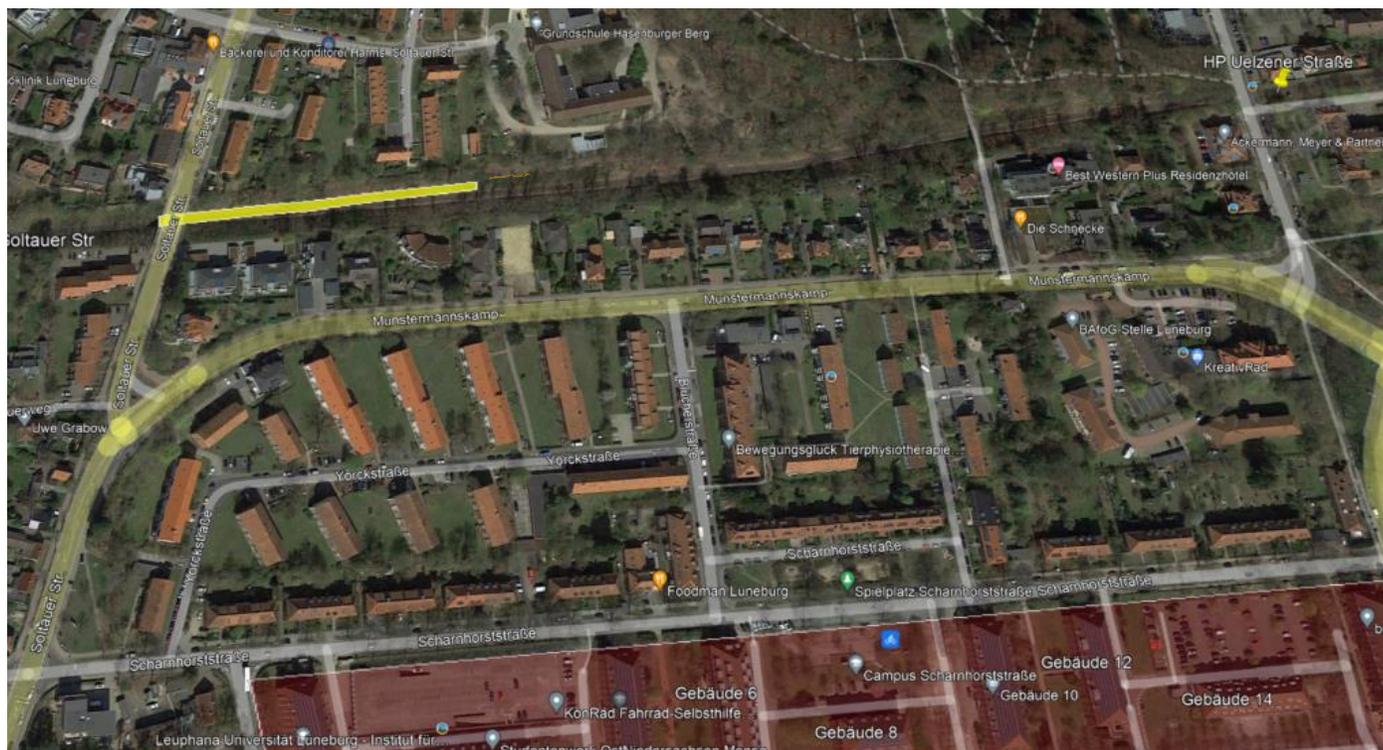
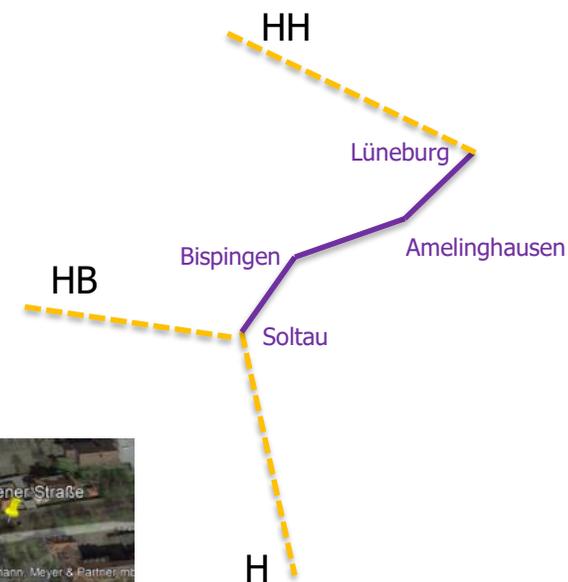
Mit der (theoretischen) Möglichkeit für ein Verlängerung (Metronom)



Haltepunkte im Einzelnen: Lüneburg 1

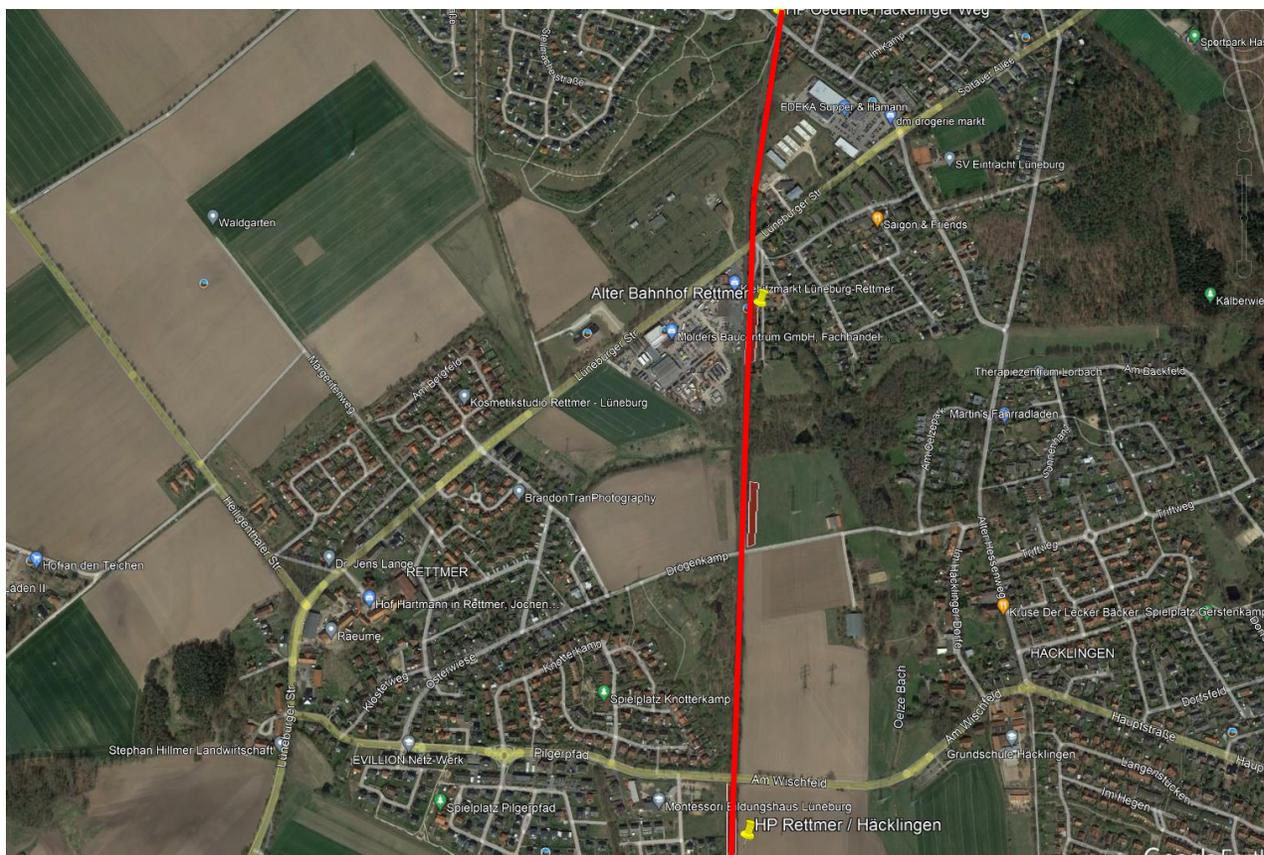
140 m Bahnsteig an Soltauer Straße mit Treppe und Aufzug

Mit der (theoretischen) Möglichkeit für ein Verlängerung (Metronom)



Haltepunkte im Einzelnen: Rettmer/Häcklingen

3 Positionen möglich: Rettmer Alter Bhf., Drögenkamp, Wischfeld. Eisenbahntechnisch gibt es keinen Favoriten.



| | |
|-----------------------|-------|
| Anwohner nach Radius: | |
| 1,5 km: | 6.152 |
| 2,0 km: | - |
| 3,0 km: | - |
| Zusätzlich: | |
| - | |

Haltepunkte im Einzelnen: Melbeck / Embesen

Der Standort am alten Bahnhof ist eindeutig, große Flächen in Bahn- und LK- Besitz für P+R

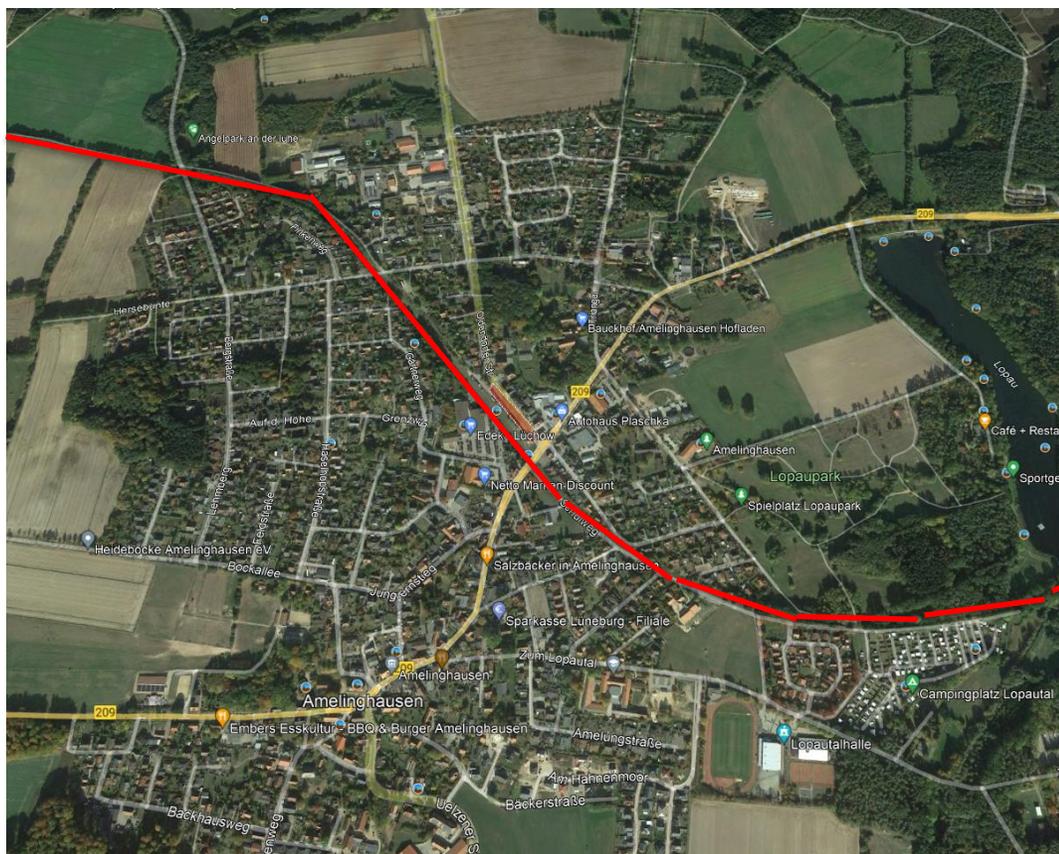


| | |
|-----------------------|-------|
| Anwohner nach Radius: | |
| 1,5 km: | 1.449 |
| 2,0 km: | 2.698 |
| 3,0 km: | 4.777 |

Zusätzlich:
Großes Industrie-/Gewerbe-
Gebiet
P+R große Flächen vorh.

Haltepunkte im Einzelnen: Amelinghausen

Amelinghausen wird Kreuzungspunkt mit zwei Bahnsteigen, große Flächen im Besitz der SinON.



| | |
|------------------------------|-------|
| Anwohner nach Radius: | |
| 1,5 km: | 3.684 |
| 2,0 km: | 3.784 |
| 3,0 km: | 4.477 |
| Zusätzlich: | |
| ÖPNV Infrastruktur vorhanden | |
| Touristisches Ziel | |

Haltepunkte im Einzelnen: Bispingen

Haltepunkt: Bispingen

70m bestehender Bahnsteig, im Bahnhofsgebäude ist Tourismusinfo, Große Flächen gehören der SinON



Anwohner nach Radius:

| | |
|---------|-------|
| 1,5 km: | 2.750 |
| 2,0 km: | 2.958 |
| 3,0 km: | 3.682 |

Zusätzlich:
Enormes touristisches
Potential

Haltepunkte im Einzelnen:

Quelle für Einwohnerzahlen: <http://atlas.zensus2011.de>

Nicht bedient werden:

Drögnendorf:

Anwohner nach Radius:

| | |
|---------|-----|
| 1,5 km: | 688 |
| 2,0 km: | 883 |
| 3,0 km: | 912 |

Zusätzlich:

-

Soderstorf:

Anwohner nach Radius:

| | |
|---------|------|
| 1,5 km: | 709 |
| 2,0 km: | 831 |
| 3,0 km: | 1361 |

Zusätzlich:

Etwas Tourismus
Gewerbeflächen?

Hützel:

Anwohner nach Radius:

| | |
|---------|------|
| 1,5 km: | 1099 |
| 2,0 km: | 1518 |
| 3,0 km: | 1806 |

Zusätzlich:

-

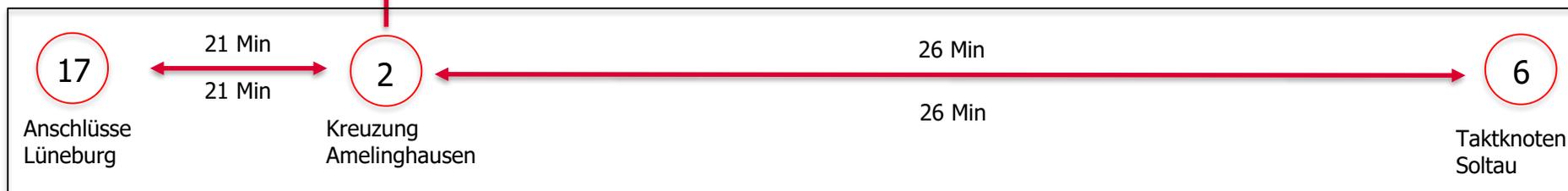
Höpenhof:

Anwohner nach Radius:

| | |
|---------|------|
| 1,5 km: | 394 |
| 2,0 km: | 595 |
| 3,0 km: | 1759 |

Zusätzlich:

Heidepark (bereits bahntechn.
erschlossen)



Maximale Fahrzeiten bei vorgesehenen Anschlüssen und einem Kreuzungsbahnhof

LNVG Mindestanforderungen für neue Haltestellen im SPNV

- mindesten 2.000 Anwohner im 1,5 km Radius
- mindestens 2 km Abstand zum nächsten Haltepunkt

Zusammenfassung für Variante 1:

- Die schnelle Variante ergibt ein sehr attraktives Angebot für die, die an den Haltepunkten wohnen auch für Strecken über die Endpunkte Soltau und Lüneburg hinaus. Der Erschließungsgrad beträgt 91%.
- Die gute überregionale Einbindung in Lüneburg und Soltau ist auch für das touristische Potential wichtig. Für Touristen nach Bispingen und Amelinghausen und für Touristen aus Bispingen für Ausflüge nach Amelinghausen, Lüneburg und Hamburg wird eine sehr gute Anbindung erreicht.
- Gegenüber der Machbarkeitsstudie können 2(3) Orte nicht erschlossen werden (9%) – diese müssen mit einem Buskonzept weiter angebunden bleiben/werden. Besonders für den Bereich zwischen Bispingen und Amelinghausen sollte das Landkreisübergreifend sein.

Für die Anzahl der Fahrgäste und das Ergebnis der standardisierten Bewertung ist diese Variante die vrstl. die Beste. Endgültige Bewertung erst mit dem Buskonzept möglich

Zeitplan:

- > **frühestens Ende 2026 mit Übergangsfahrplan,**
- > **Fahrzeuge / Lüneburg DB 2028/2029**

Weitere wesentliche untersuchte Varianten:

- *Variante 1: Schnelles Konzept mit einer Kreuzung in Amelinghausen – Fahrzeit ~49 Min.*
- Variante 1a: Wie Variante 1, aber mit abweichenden Vormittags- und Nachmittagsplänen zur Realisierung eines weiteren Halts im Abschnitt Lüneburg – Amelinghausen ~50 Min
- Variante 2: Langsames Konzept mit 2 Kreuzungen in Drögennindorf und Bispingen ~65 Min

Landesstudie 2015:

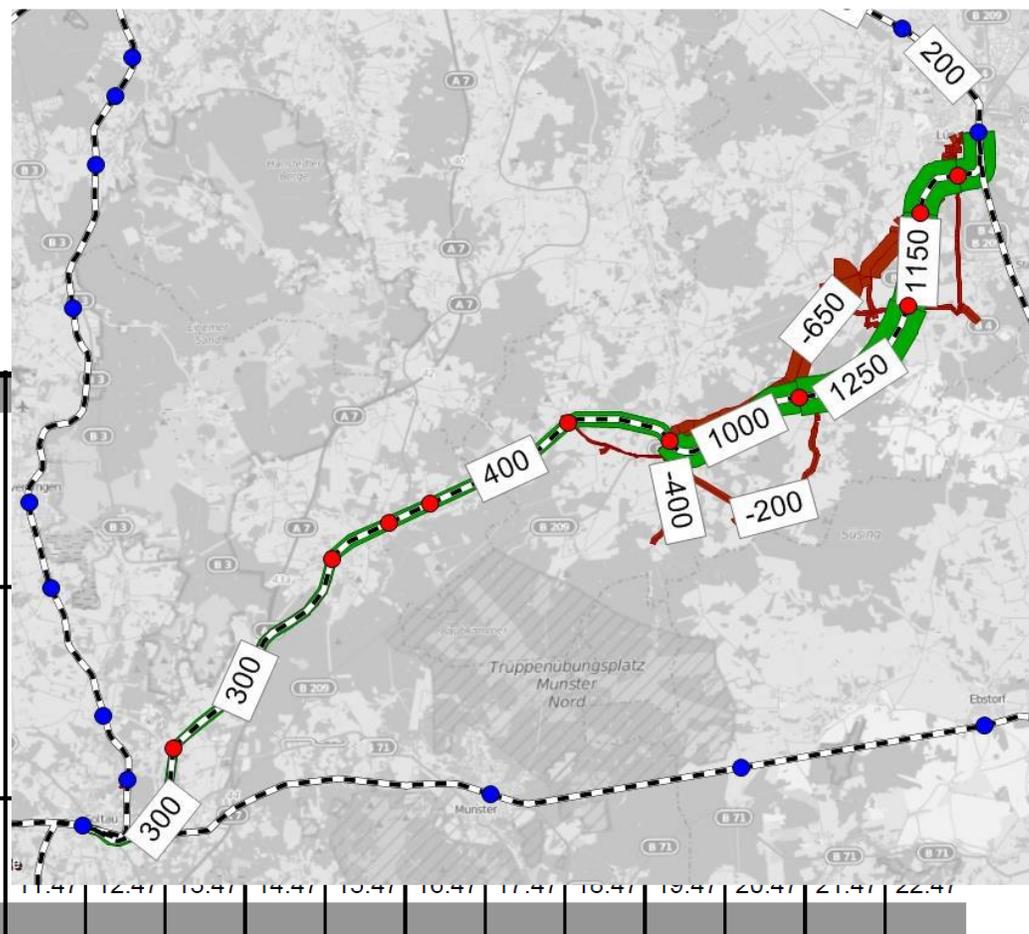
- Langsames Betriebskonzept (**66 Min.** Lüneburg – Soltau, 29 Min. Lüneburg - Amelinghausen) mit vielen Unterwegshalten
 - Gute Anbindungen in Lüneburg, in Soltau außerhalb der Knotenzeiten
 - Parallel Busverkehre auf altem Niveau!

Diese Kombination hat zu vergleichsweise niedrigen Fahrgastzahlen geführt!

Weitere Änderungen bei den Investitionen, Fahrzeug Nutzung, geänderter Standi führen dazu, das ein direkter Vergleich nicht passt.

Kosten-Nutzen-Indikator -0,7

| km | Von: | | | | | |
|----|-----------------------|------|------|------|------|-------|
| 0 | Lüneburg | 5:41 | 6:41 | 7:41 | 8:41 | 9:41 |
| 2 | Lüneburg-Kurpark | 5:45 | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:45 |
| 5 | Rettmer | 5:48 | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:48 |
| 9 | Melbeck-Embsen | 5:53 | 6:53 | 7:53 | 8:53 | 9:53 |
| 16 | Drögnendorf | 5:59 | 6:59 | 7:59 | 8:59 | 9:59 |
| | Drögnendorf | 6:03 | 7:03 | 8:03 | 9:03 | 10:03 |
| 22 | Amelinghausen-Sottorf | 6:10 | 7:10 | 8:10 | 9:10 | 10:10 |
| 27 | Soderstorf | 6:16 | 7:16 | 8:16 | 9:16 | 10:16 |
| 34 | Steinbeck | 6:22 | 7:22 | 8:22 | 9:22 | 10:22 |
| 36 | Hützel (Lüneburg) | 6:26 | 7:26 | 8:26 | 9:26 | 10:26 |
| 40 | Bispingen | 6:29 | 7:29 | 8:29 | 9:29 | 10:29 |
| | Bispingen | 6:31 | 7:31 | 8:31 | 9:31 | 10:31 |
| 49 | Hambostel | 6:39 | 7:39 | 8:39 | 9:39 | 10:39 |
| 57 | Soltau (Han.) | 6:47 | 7:47 | 8:47 | 9:47 | 10:47 |
| | Nach: | | | | | |



Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Schnelles Konzept mit vielen Halten (100 km/h), Kreuzung nur in Amelinghausen, Fahrzeit Lüneburg – Soltau 50 Min.

Lüneburg – Amelinghausen – Bispingen – Soltau

NKI 3,4

Stadtgebiet: 3.165 Fahrgäste
 Melbeck: 2.806 Fahrgäste
 Amelinghausen: 1.808 Fahrgäste
 Bispingen: 1.061 Fahrgäste
 Soltau: 926 Fahrgäste

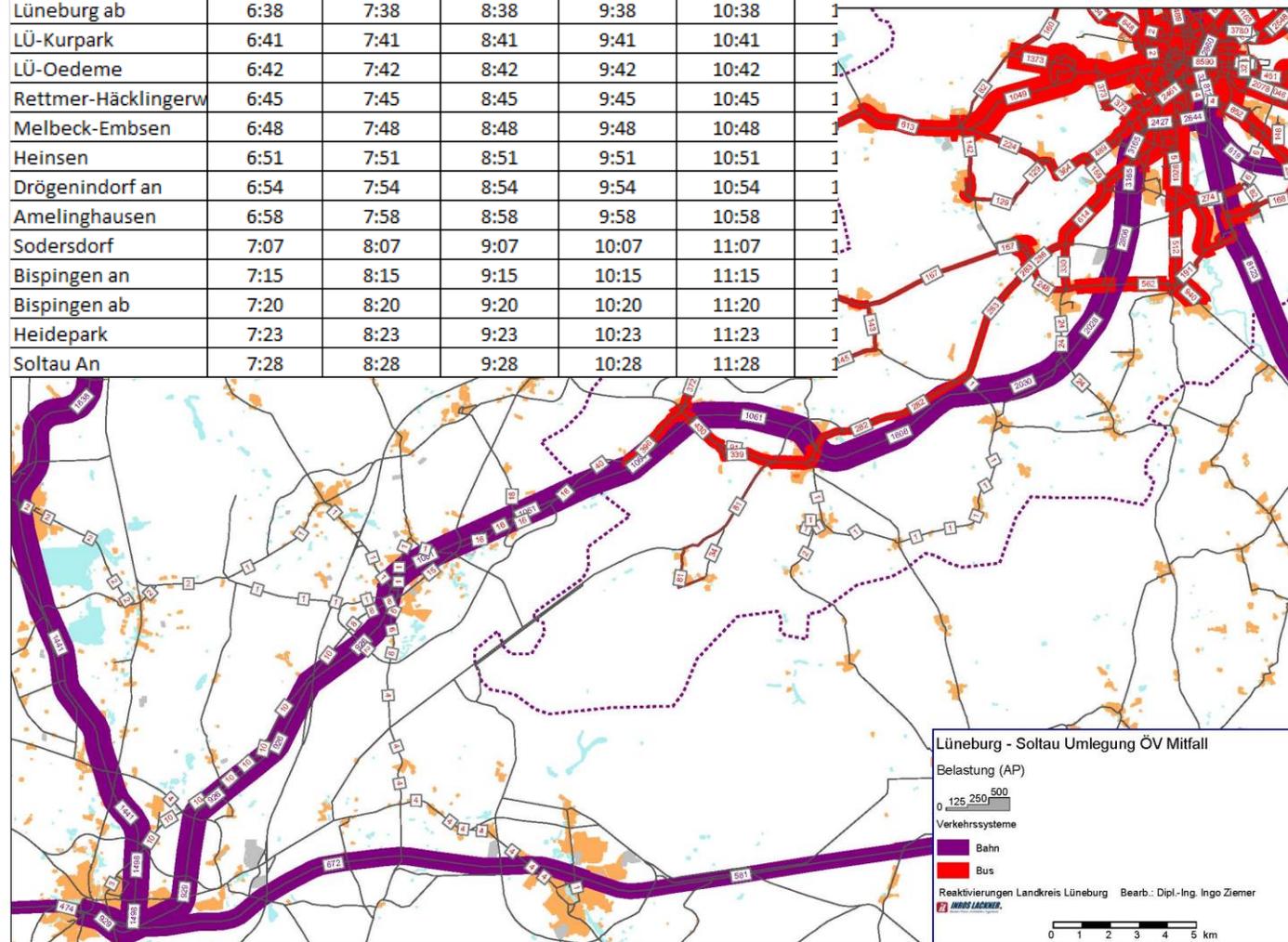
Gesamtstrecke: ~ 1500 Fahrgäste

Lüneburg - Amelinghausen

NKI 9,1

Stadtgebiet: 2.181 Fahrgäste
 Melbeck: 1.807 Fahrgäste
 Amelinghausen: 732 Fahrgäste

| aus Hamburg an | 6:33 | | | | | |
|---------------------|------|------|------|-------|-------|---|
| | RB 1 | RB 3 | RB 5 | RB 7 | RB 9 | F |
| | MF | tgl. | tgl. | tgl. | tgl. | |
| Lüneburg ab | 6:38 | 7:38 | 8:38 | 9:38 | 10:38 | 1 |
| LÜ-Kurpark | 6:41 | 7:41 | 8:41 | 9:41 | 10:41 | 1 |
| LÜ-Oedeme | 6:42 | 7:42 | 8:42 | 9:42 | 10:42 | 1 |
| Rettmer-Häcklingerw | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:45 | 10:45 | 1 |
| Melbeck-Embsen | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:48 | 10:48 | 1 |
| Heinsen | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:51 | 10:51 | 1 |
| Drögenindorf an | 6:54 | 7:54 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 1 |
| Amelinghausen | 6:58 | 7:58 | 8:58 | 9:58 | 10:58 | 1 |
| Sodersdorf | 7:07 | 8:07 | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 1 |
| Bispingen an | 7:15 | 8:15 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 1 |
| Bispingen ab | 7:20 | 8:20 | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 1 |
| Heidepark | 7:23 | 8:23 | 9:23 | 10:23 | 11:23 | 1 |
| Soltau An | 7:28 | 8:28 | 9:28 | 10:28 | 11:28 | 1 |



Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Schnelles Konzept mit vielen Halten (100 km/h), Kreuzung nur in Amelinghausen, Fahrzeit Lüneburg – Soltau 50 Min.

Lüneburg – Amelinghausen – Bispingen – Soltau

NKI 3,4

Stadtgebiet: 3.165 Fahrgäste
 Melbeck: 2.806 Fahrgäste
 Amelinghausen: 1.808 Fahrgäste
 Bispingen: 1.061 Fahrgäste
 Soltau: 926 Fahrgäste

Gesamtstrecke: ~ 1500 Fahrgäste

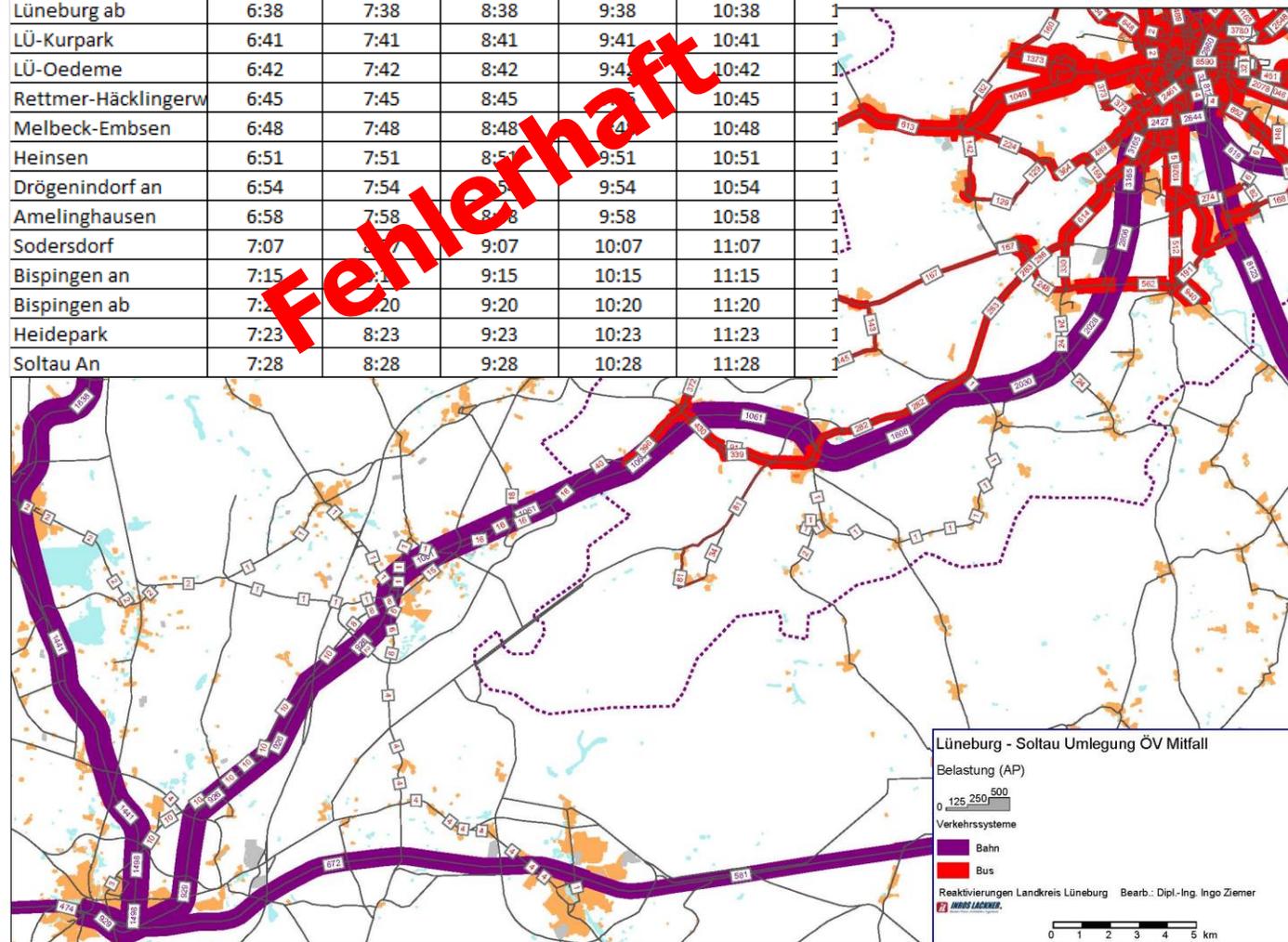
Lüneburg - Amelinghausen

NKI 9,1

Stadtgebiet: 2.181 Fahrgäste
 Melbeck: 1.807 Fahrgäste
 Amelinghausen: 732 Fahrgäste

| aus Hamburg an | 6:33 | | | | | |
|---------------------|------|------|------|-------|-------|---|
| | RB 1 | RB 3 | RB 5 | RB 7 | RB 9 | F |
| | MF | tgl. | tgl. | tgl. | tgl. | |
| Lüneburg ab | 6:38 | 7:38 | 8:38 | 9:38 | 10:38 | 1 |
| LÜ-Kurpark | 6:41 | 7:41 | 8:41 | 9:41 | 10:41 | 1 |
| LÜ-Oedeme | 6:42 | 7:42 | 8:42 | 9:42 | 10:42 | 1 |
| Rettmer-Häcklingerw | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:45 | 10:45 | 1 |
| Melbeck-Embsen | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:48 | 10:48 | 1 |
| Heinsen | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:51 | 10:51 | 1 |
| Drögenindorf an | 6:54 | 7:54 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 1 |
| Amelinghausen | 6:58 | 7:58 | 8:58 | 9:58 | 10:58 | 1 |
| Sodersdorf | 7:07 | | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 1 |
| Bispingen an | 7:15 | | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 1 |
| Bispingen ab | 7:20 | | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 1 |
| Heidepark | 7:23 | | 9:23 | 10:23 | 11:23 | 1 |
| Soltau An | 7:28 | | 9:28 | 10:28 | 11:28 | 1 |

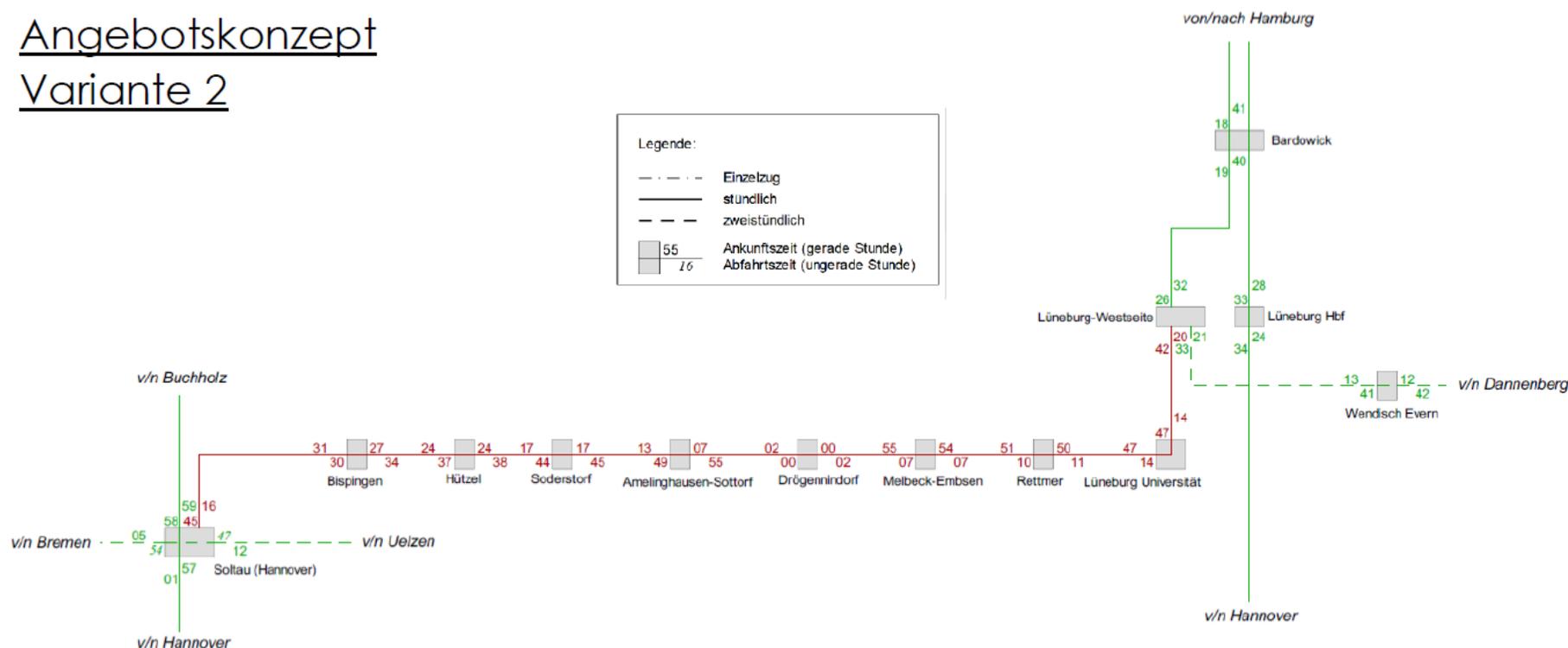
Fehlerhaft



Wesentliche Untersuchungsvarianten: Variante 2

- Verlängerung der Fahrzeit, Verlust eines zukünftigen guten Anschlusses Richtung Hannover
 - Lüneburg – Amelinghausen 25 Min. statt 21 Min.
 - Amelinghausen ~5 Min. Aufenthalt
 - Lüneburg – Bispingen 46 Min. statt 34 Min.
 - Lüneburg – Soltau 64 Min. statt 49 Min.
 - Bispingen - HH 91 Min. statt 76 Min.
- Höhere Investitionen (2 Kreuzungsbahnhöfe), höhere Betriebskosten (2 statt 3 Fahrzeuge) (Bei Batterietechnik wegen Ladezeiten ggf. kein Nachteil).

- Angebotskonzept
Variante 2



Variantenvergleich: Gesamt

| | Basisdaten | Variante 1 | Variante 1a | Variante 2 |
|----------------------|------------|------------|-------------|------------|
| Einwohner | 100 | 91 | 94 | 100 |
| Tourismus | 100 | 75 | 75 | 81 |
| Arbeitsplätze | 75 | 62 | 62 | 65 |
| Anschlüsse+Reisezeit | 250 | 226 | 192 | 151 |
| Puffer | 53 | 53 | 51 | 44 |
| | 578 | 507 | 474 | 441 |
| | | 100% | 93% | 87% |

- Variante 1: Bestes Konzept für die Nutzer, mit perspektivisch großer Netzwerkung auch in Richtung Hannover. Lässt etwa 9% der Anwohner nicht direkt teilhaben (Nur über P+R oder Busanbindung). In der standardisierten Bewertung wird die Variante deutlich besser ausfallen als Variante 2.
- Variante 1a: Nur 3% mehr Nutzer, gegen verschlechterte Anschlussbeziehungen für ~~91% der Nutzer~~ und weitere 5% Nichtnutzer gegenüber Variante 2.
- Variante 2: Langsames Konzept für 91% der Nutzer mit etwa 9% mehr direktem Anwohnernutzern. Vollständigem Verlust des perspektivischen Taktknoten in Soltau Richtung Hannover.

Kosten:

- Die Kosten für Bau und Betrieb liegen in der Variante 2 etwas höher als in den Variante 1

Planungsunterschiede nach Varianten

Große Teile der bevorstehenden Planungsaufgaben unterscheiden sich in den Varianten nicht:

In allen Varianten ist es sinnvoll, dass in der Trassierung und in der Signalisierung alles für eine minimale Fahrzeit getan wird. Auch auf andere Faktoren wie Bahnübergänge, Streckenausrüstung und die meisten Bahnsteige hat die Entscheidung keine Auswirkung.

In der Variante 1a ist der einzige Unterschied den Haltepunkt Drögennindorf mit zu projektieren. Dies kann bei geänderten Randbedingung im Planungsprozess oder zu einem Termin nach der Inbetriebnahme jederzeit nachgeholt werden. Mehrkosten durch spätere Ausführung ergeben sich kaum. Gleiches gilt für Hützel und Soderstorf sollte durch geänderte Randbedingungen dort Halte möglich werden.

Variante 2 benötigt die Kreuzungsbahnhöfe an anderer Stelle und einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof. Damit sind Drögennindorf, Amelinghausen und Bispingen je nach Variante 1 oder 2 komplett anders zu projektieren.

Die Entscheidung Variante 1 oder 2 lässt sich später nicht mehr ändern.

Sollten in der Variante 1 in der Planung oder im späteren Betrieb mehr Zeitreserven aufgedeckt werden, ist die Nachrüstung eines Bahnsteiges an allen drei Standorten schnell möglich. Das ist Wissenstand heute aber eher unwahrscheinlich.



Vielen Dank !

Dipl. Ing. Sebastian Schülke
Technischer Leiter, Prokurist
sebastian.schuelke@sinon-gmbh.de

Öffentlicher Teil

TOP 8



**Umgestaltung Lüner Weg:
Anmeldung für das Förderprogramm „Anpassung in urbanen Räumen“
VO/10792/23**

Lüner Weg

1. Lüner Weg-KluG
2. Projektaufruf
3. Projektidee

Lüner Weg

1. Lüner Weg-KluG
2. Projektaufruf
3. Projektidee

1. Lüner Weg-KluG

UmweltA 04.10.2022 und MobilitätsA 16.05.2023

KluG ▶ KLIMA UND GRÜN Entsiegelung

Geplante **Entsiegelung** von Radwegen

| |
|-------------------|
| Radweg |
| Lüner Weg |
| Gaußstraße |
| Deutsch-Evern-Weg |
| Spechtsweg |

*Radwege, die seit 1997 keine Benutzungspflicht mehr haben

 UmweltA 04.10.2022 - Dez VI/FB7 - 13

1. Lüner Weg-KluG

UmweltA 04.10.2022 und MobilitätsA 16.05.2023

KluG ▶ KLIMA UND GRÜN Entsiegelung

Beispiel Entsiegelung: Radweg Lüner Weg Nord



vorher

LÜNEBURG
die HANSEstadt.

UmweltA 04.10.2022 - Dez VI/FB7 -

KluG ▶ KLIMA UND GRÜN Entsiegelung

Beispiel Entsiegelung: Radweg Lüner Weg Nord



nachher

LÜNEBURG
die HANSEstadt.

UmweltA 04.10.2022 - Dez VI/FB7 -

15

Warum keine Umsetzung über KluG in 2023?

- Personalkapazitäten
- Grüne Oasen
- Neuer Projektauftrag zu Förderprogramm im Juni 2023

Lüner Weg

1. Lüner Weg-KluG
- 2. Projektaufruf**
3. Projektidee

2. Projektaufruf



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Anpassung
urbaner Räume
an den
Klimawandel

Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel

Klima- und Transformationsfonds

Projektaufruf 2023

Inhalt des Förderprogramms:

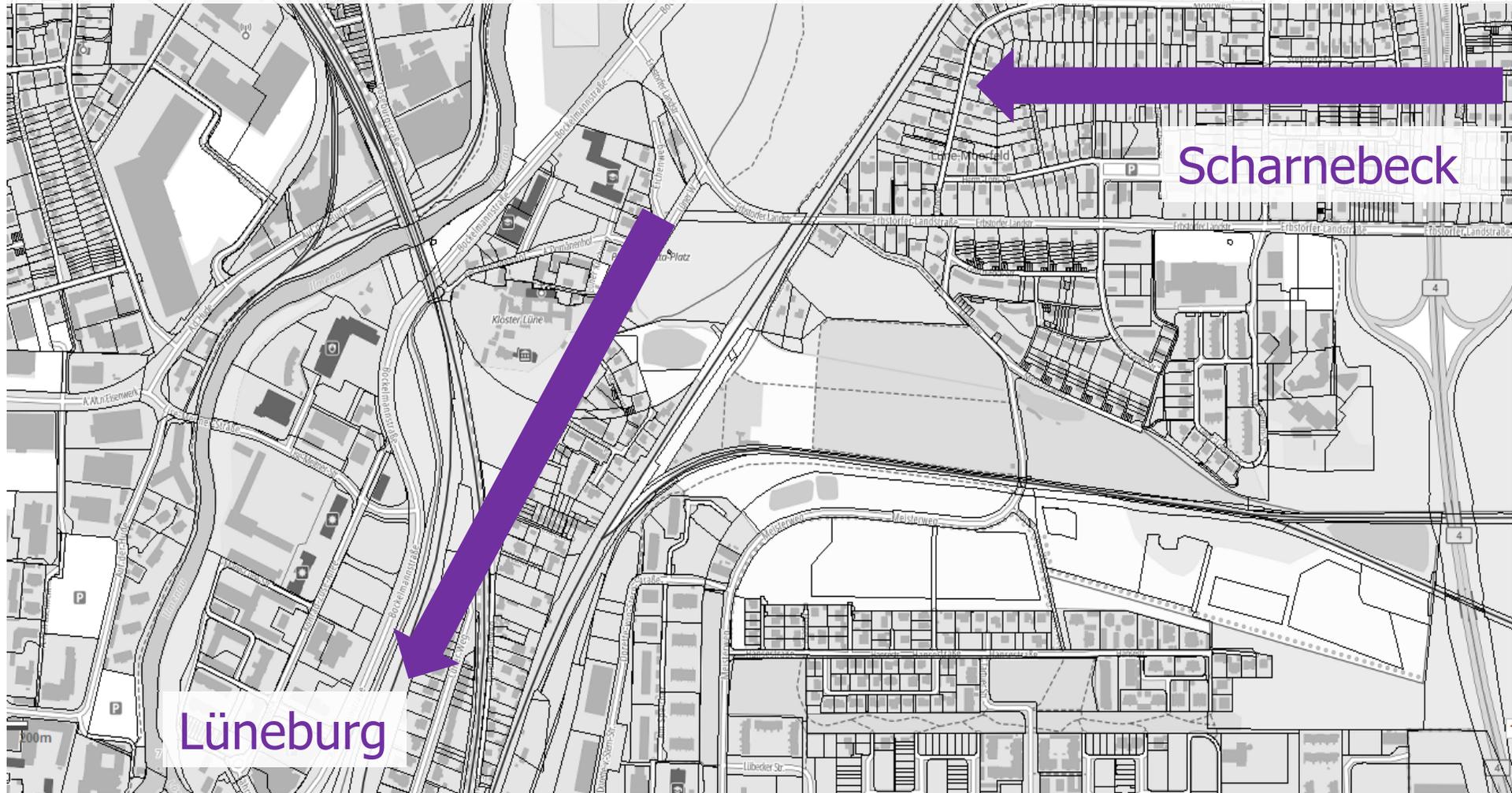
- Mittel 2023 bis 2026
- Projekte > 500.000€, Förderung ~75%
- Einreichung Projektvorschläge (1. Phase) bis 15.09.2023
 - Vernetzung bestehender Grün- und Freiräume
 - Gezielte Ergänzung mit wohnortnahen Freiräumen in klimatisch defizitären Stadträumen
 - Großräumige Projekte, die graue Infrastruktur in grünblaue umwandeln (z.B. Verkehrsflächen)
 - Umsetzung von Schwammstadt zur Erhöhung des Regenwasserrückhalts, der Verdunstungsleistung, der Grundwasserneubildung, etc.

Lüner Weg

1. Lüner Weg-KluG
2. Projektaufruf
- 3. Projektidee**

3. Projektidee

Fortsetzung der Premiumroute Scharnebeck-Lüneburg über den Lüner Weg



3. Projektidee

IST-Zustand



3. Projektidee

IST-Zustand



3. Projektidee

IST-Zustand



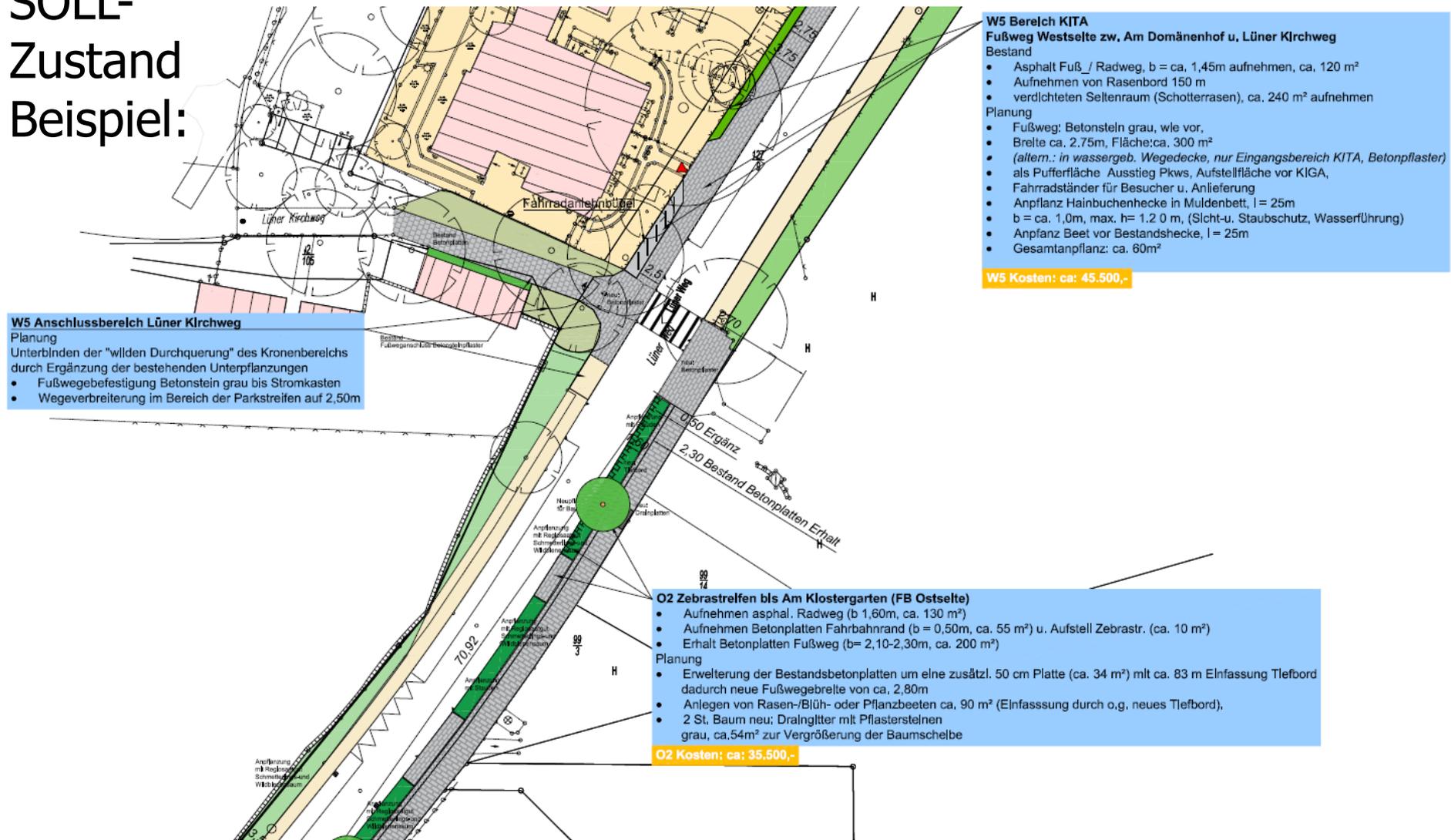
3. Projektidee

SOLL-
Zustand



3. Projektidee

SOLL-Zustand Beispiel:



SOLL-Zustand Lüner Weg, nördlich des Bahntunnels

Inhalte:

- Entsiegelungsmöglichkeiten im Bereich der nicht mehr benutzungspflichtigen Radwege und einiger Parkbuchten
- Neue und verbreiterte wassergebundene Wegedecken im Rahmen der Schulwegsicherheit entlang der Klostermauer
- Anlegen von Blühstreifen und Pflanzung von klimaresilienten Bäumen
- Schaffung von Schattenplätzen und Begegnungsorten
- Proklimatische helle Asphaltdecke im Bereich der Straße
- etc.
- Kosten ~800.000 Euro

3. Projektidee

Wie geht es weiter?

15.09.2023

Phase 1, Projektskizze **Lüner Weg**
eingereicht

11/2023

Sichtung und Vorprüfung durch das BBSR
(Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung)

ab 11/2023

Entscheidung des Haushaltsausschusses des
Deutschen Bundestages

2024

Eintritt in Phase 2 ?

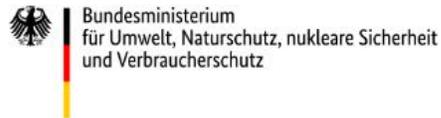
2025

Mögliche Umsetzung

Weitere Förderprogramme

Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz (ANK)

- bis 2026
- Flächenentsiegelungen
- Naturnahe Umgestaltung bestehender Grünflächen
- Pflanzen von Stadtbäumen



Das Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz (ANK) der Bundesregierung in Kürze



Weitere Projekte im Bereich Grünplanung

| PROJEKTLISTE (Stand: 02.10.2023) Bereich 74, Grünplanung und Forsten | FP 2022 | FP 2023 | FP 2024 | FP 2025 | Bemerkungen |
|---|------------|------------|------------|------------|--|
| Förderprogramme: | | | | | |
| Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel: Thorner Markt, Ostpreußenring, Entsiegelungen | 330.000 | 100.000 | 10.000 | | Ausschreibung in 2023, Umsetzung in 2024 |
| Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel: NEUANMELDUNG bis 15.09.23 Lüner Weg | | | | 800.000 | Förderantrag Phase 1 gestellt: Entsiegelungen (Rückbau Radwege und Parkbuchten, neue Bäume), Verwendung von neuen Materialien, Hauptradrouten Scharmebeck-Lüner Holz-Lüneburg |
| Resiliente Innenstädte: Umgestaltung Marienplatz | | | 50.000 | 550.000 | Bürgerbeteiligung in 2024 |
| Resiliente Innenstädte: Zugänglichkeit Ilmenau | | 35.000 | 70.000 | | Machbarkeitsstudie beauftragen in 2023, weitere Förderanträge folgen für Umsetzung |
| Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren: Spielen und Verweilen in der Stadt | | 20.000 | 50.000 | | Machbarkeitsstudie beauftragt, weitere Förderanträge folgen für Umsetzung |
| Resiliente Innenstädte: NEUANMELDUNG für 2024 Grüne Oasen 2.0 | | | 400.000 | | Beteiligungen erfolgen zeitnah |
| Sanierungsgebiet Grünband Innenstadt: | | | | | |
| Pflege- und Entwicklungskonzepte Kalkberg, Bastion und Schifferwall | | 40.000 | 40.000 | 60.000 | |
| Aussichtspunkte Kreidebergsee Neugestaltung (Steg) | | 72.000 | | | |
| Aussichtspunkte und Treppenanlage Kalkberg, teilweise Neubau | | 105.000 | | 500.000 | |
| Wegebau Liebesgrund und Kleiner Wall | | | 180.000 | 180.000 | |
| Stadtmobiliar Grünband Innenstadt | 75.000 | 75.000 | 75.000 | | |

| PROJEKTLISTE (Stand: 02.10.2023) Bereich 74, Grünplanung und Forsten | FP 2022 | FP 2023 | FP 2024 | FP 2025 | Bemerkungen |
|--|------------|------------|------------|------------|--|
| Spielplätze | | | | | |
| Ersatzgeräte Spielplätze | 60.000 | 60.000 | 60.000 | 60.000 | Neubestellung von Kleingeräten |
| Spielplätze, Prioritätenliste SP Hans-Tönjes-Ring SP Salzbrückerstraße SP Eichenhain SP Auf der Rübekuhle SP An den Krummstücken | 75.000 | 75.000 | 0 | 75.000 | Aussetzen des Ansatzes in 2024 |
| SP Hanseviertel Bolzplatz | 300.000 | | | | Kinder- und Jugendbeteiligung erfolgt, Planungsstart |
| SP Liebesgrund | | 180.000 | | | Beteiligungsverfahren muss starten |
| SP Ilmenaugarten, 2. Spielplatz | | | | | Betreuung, Bauantrag gestellt, Finanzierung Investoren |
| Weitere Projekte: | | | | | |
| Stadteigener Klimafonds KluG/Klima und Grün | | 200.000 | 235.000 | 255.000 | Grüne Oasen, Rückbau Einmündungstrichter, Aufforstungen im Herbst einschl. Waldbaumpaten |
| Ausgleichsmaßnahme für den Schulneubau Johanneum: Entsiegelungen Parkplätze in der Gebrüder-Heyn- Straße und Baumpflanzungen | | | | | Finanziert durch den FB8, Bohrkerne ziehen, Entsiegeln, Bäume neu, etwa 16 Standorte |
| Baugebiet Wienebüttel: Landschaftsplanung für das Gesamtgebiet einschl. Spielplätze | | | | | Baustart |
| Baumschäden, Bearbeitung | | | | | Ermittlung der Schäden nach der Koch- Methode |
| Neufassung Baumschutzsatzung | | | | | AG hat getagt, Entwurf in Bearbeitung, letzte Absprachen laufen |
| Begleitung Bebauungsplanverfahren | | | | | Umweltberichte, Artenschutzgutachten, Vergabe |
| Monitoring Ausgleichsflächen | | | | | |

Öffentlicher Teil

TOP 9



Antrag „Sicherheit für radfahrende Kinder verbessern“
Antrag der FDP vom 05.07.2023
VO/10753/23-1

Öffentlicher Teil

TOP 10



Antrag „Verbesserung des Radverkehrs im Bereich Liebesgrund/Bardowicker Straße“

Antrag der FDP vom 05.07.2023

VO/10753/23-1

Öffentlicher Teil

TOP 11



Anfrage „Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Meisterweg“
Anfrage der CDU vom 12.09.2023
VO/10894/23

Öffentlicher Teil

TOP 12



Antrag „Tempo 30 zwischen Einmündung Am Wienebütteler Weg bis zur Ortstafel am Ortsausgang in Richtung Reppenstedt/Vögelsen“

Antrag des ADFC vom 26.09.2023

VO/10901/23

Öffentlicher Teil

TOP 13



Anfragen im öffentlichen Teil

Nichtöffentlicher Teil

TOP 14



Mitteilungen der Verwaltung im nichtöffentlichen Teil

Nichtöffentlicher Teil

TOP 15



Anfragen im nichtöffentlichen Teil