



Mobilitätsausschuss

Mobilitätsausschuss der Hansestadt Lüneburg

Lüneburg, 17. April 2024



Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Öffentlicher Teil

TOP 2



Feststellung der Tagesordnung

Öffentlicher Teil

TOP 3



Genehmigung des Protokolls vom 14.02.2024



Mitteilung der Verwaltung im öffentlichen Teil

Öffentlicher Teil

TOP 5



Einwohnendenanfragen



Zwischenstand Radweg „Premiumroute Lüneburg – Adendorf – Scharnebeck“
im Abschnitt Lüner Holz

VO/10417/22-1

Mobilitätsausschuss 17.04.2024 Lüneburg



Hansestadt Lüneburg



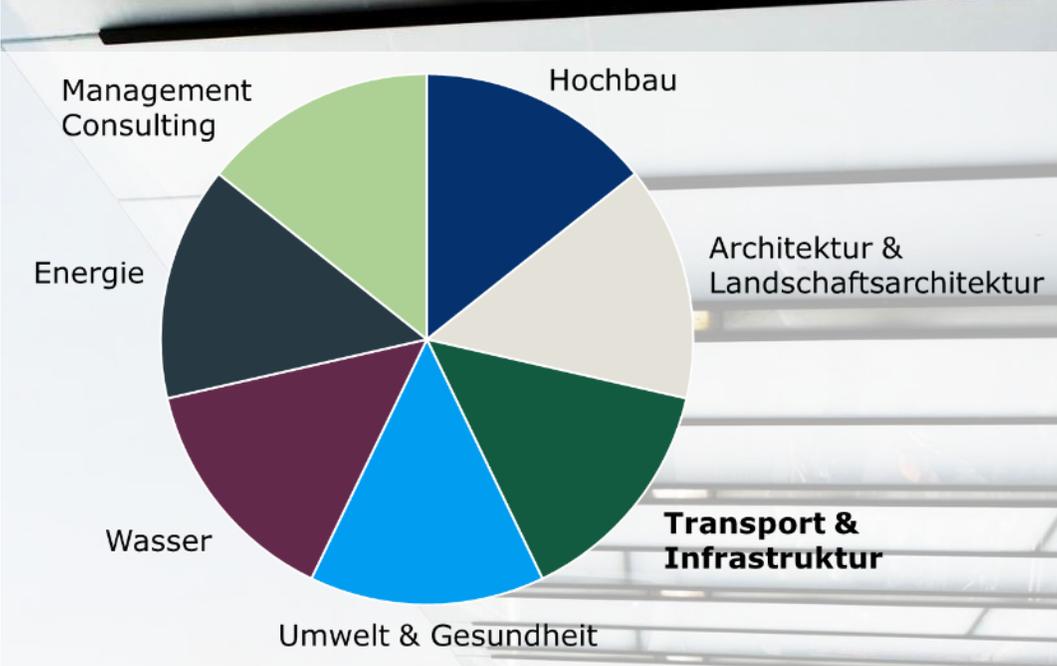
**Interkommunale Radpremiumroute
Lüneburg – Adendorf - Scharnebeck**

Inhalt

1. Vorstellung Rambøll
2. Vorstellung Projekt „Radpremiumroute“
3. Trassenführung
4. Fokuspunkte entlang der Trasse
5. Beteiligung

Vorstellung Ramboll

1



Rambøll auf einen Blick

- Unabhängige Ingenieur-, Architektur- und Managementberatung
- 1945 in Dänemark gegründet
- 17.500 Expert*innen (1.000 in Deutschland)
- 300 Büros in 35 Ländern
- Starke Präsenz in Skandinavien, Nordamerika, Deutschland, Großbritannien, Naher Osten und Asien-Pazifik
- Umsatz 2022: 2,2 Mrd. EUR
- Im Besitz der Rambøll Stiftung

Vorbild Skandinavien – wir nennen das Nordic Edge



Hohe **Lebensqualität** durch **intelligente, vernetzte Raumplanung** sowie konsequente Fokussierung auf **nachhaltige Lösungen**



Rambøll hat die Entwicklung Kopenhagens und anderer dänischer Städte und Regionen maßgeblich geprägt

Kopenhagen ist weltweit beachtetes **Vorbild** für lebenswerte Städte



Vernetzte Energieplanung, innovative Mobilitätslösungen, hoher Digitalisierungsgrad von Verwaltung und Bildung



Rambøll in Deutschland

15
Standorte

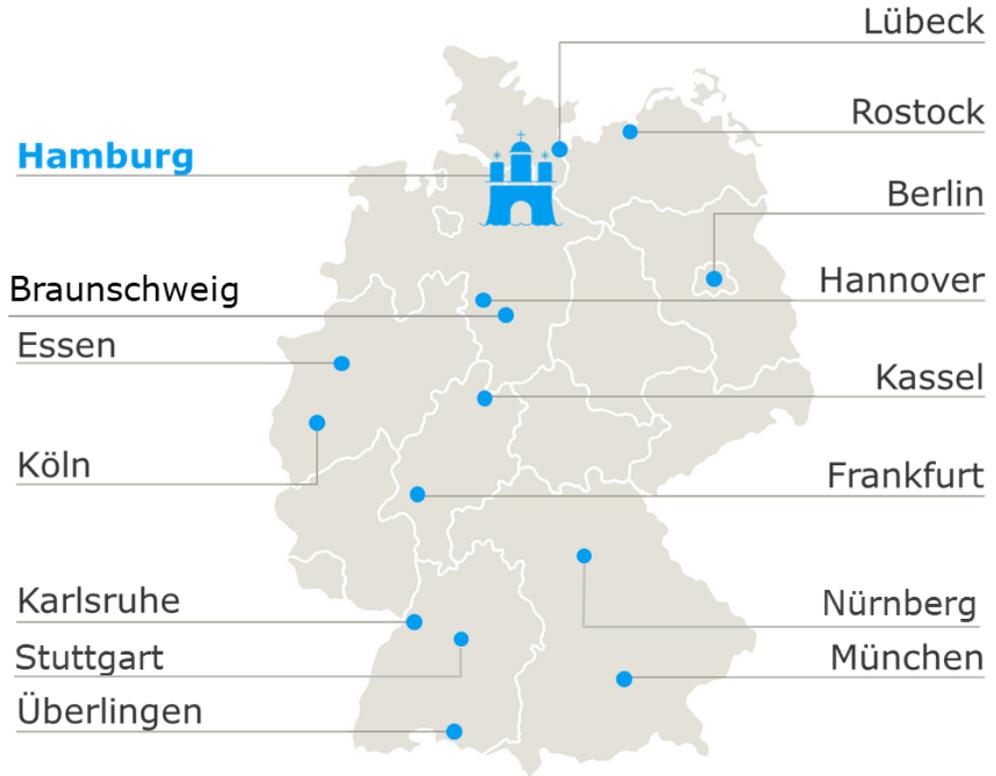
> 1.000
Fachleute



Seit 2000 Standorte
in Deutschland



Hauptsitz: Hamburg



Normalizing cycling – Fahrradverkehr normalisieren



Vorstellung Projekt „Radpremiumroute“

2

Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis Lüneburg

- Der Landkreis Lüneburg hat ein **landkreisweites Radverkehrskonzept (RVK)** erarbeiten lassen. Mit verschiedenen Maßnahmenpaketen bildet das RVK seit 2022 die Grundlage der Radverkehrsförderung im Landkreis Lüneburg.
- Die Maßnahme **A2 "Premiumroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck"** (Premiumroute) wird im RVK und von den beteiligten Kommunen als prioritär bewertet. Ziel ist es, durch eine Premiumroute die Radwegeverbindung zwischen der Hansestadt Lüneburg, der Gemeinde Adendorf und der Gemeinde Scharnebeck auszubauen, um den Radverkehrsanteil am bestehenden Verkehrsaufkommen zwischen den Kommunen zu steigern sowie zukünftige Radverkehrspotenziale zu aktivieren
- Auf Grundlage der im RVK vorgeschlagenen Trassen und den vorgeschlagenen Ausbau- und Qualitätsstandards (siehe nächste Folien) erfolgt die Planung für die Kooperationspartner durch das Büro Ramboll.



Qualitätsstandards

- Empfehlungen für Qualitätsstandards gängiger Führungsformen des Radverkehrs im Landkreis Lüneburg, insbesondere empfohlene Breitenmaße:

| Art der RVA | Grundstandard (ERA 2010) (größere Werte je nach Nutzungsintensität und Gefährdungslage möglich) | Premiumstandard (Entwurf) (herausgehobene Haupt- oder Veloroute / Radschnellverbindung) |
|--|--|---|
| Innerorts (Sämtliche Werte zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen neben park. Kfz) | | |
| 1-Rtg.-Radweg | 2,00 m | ≥ 2,00 m / ≥ 3,00 m |
| 2-Rtg.-Radweg (einseitig) | 3,00 m | ≥ 3,00 m / ≥ 4,00 m |
| gem. GRW (1-Rtg.-Führ.) | ≥ 2,50 m | ≥ 2,50 m (Fußg. mögl. sep.) / nicht zul. |
| gem. GRW (2-Rtg.-Führ.) | ≥ 2,50 m | 3,00 m (Fußg. mögl. sep.) / nicht zul. |
| Schutzstreifen | 1,50 m | 2,00 m / nicht zulässig |
| Radfahrstreifen | 1,85 m | 2,00 m / ≥ 3,00 m |
| Fahrradstraße (Fahrgasse) | ≥ 3,50 m | ≥ 3,50 m / ≥ 4,00 m |
| Selbständiger Radweg | ≥ 3,00 m | ≥ 3,00 m / ≥ 4,00 m |
| Außerorts (Sämtliche Werte zuzüglich 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Fahrbahn) | | |
| gem. GRW (2-Rtg.-Führ.) | 2,50 m | ≥ 2,50 m / nicht zulässig |
| Ldw. Weg | ca. 4,00 m | ca. 4,00 m / ≥ 4,00 m (Fußg. sep.) |



Die Premiumroute Lüneburg – Adendorf - Scharnebeck

- Zwischen der Gemeinde Adendorf und der Hansestadt Lüneburg bestehen ausgeprägte Verkehrsbeziehungen.
- Radfahrenden stehen die Radhauptroute entlang der stark belasteten B209 bzw. alternativ eine Direktroute durch das Lüner Holz zur Verfügung.
- Um den Radverkehrsanteil am Pendleraufkommen spürbar zu steigern, ist eine **durchgehende Qualitätsverbesserung der Alternativroute** vorgesehen, die eine **attraktive ganzjährige Befahrbarkeit („witterungsunabhängig“)** mit dem **Zeitvorteil** aufgrund ihrer direkten Führung verknüpft.
- Durch die Fortsetzung der Premiumroute bis Scharnebeck **sollen zusätzliche Radverkehrspotenziale** und Direktverbindungen zwischen Adendorf und Scharnebeck aktiviert werden.



Premiumroute - Kooperationsvertrag

- Eine **Kooperationsvereinbarung** und **Kostentragung** für Planung und Umsetzung der Premiumroute existiert, um straßenbaulasträgerübergreifend zügige und einheitliche Planung und Umsetzung zu erreichen.
- Durch eine **gemeinsame Planung** (für z.T. sehr unterschiedliche Streckenabschnitte) wird die **Einheitlichkeit der Route** sowie die Einwerbung von Fördermitteln für die spätere bauliche Umsetzung erreicht.
- Vertragspartner: **Hansestadt Lüneburg, Gemeinde Adendorf, Gemeinde Scharnebeck** und der **Landkreis Lüneburg**
- Alle Vertragspartner sind in Projektgruppe vertreten, die das Projekt kontinuierliche begleitet
- Kooperationsvertrag regelt: Vertragsgegenstand, Projektorganisation, Aufgabenverteilung, Kostentragung, Projektablauf, Umsetzungsverpflichtung, Ansprüche, Vertragslaufzeit



Premiumroute - Planungsblauf

- **Projektphase 1**
 - Erstellung der Planungen für die Premiumroute durch Ramboll
 - **Leistungsphase 1 bis 5 in Anlehnung an die HOAI - für die gesamte Strecke der Premiumroute.**
 - Beauftragung erfolgt stufenweise durch die Gemeinde Adendorf – als Vorhabenträger - in Vertretung der anderen Kooperationspartner.
- Projektphase 2
 - Leistungsphase 6 bis 9 in Anlehnung an die HOAI
 - Die Umsetzung der Planungen von Projektphase 2 wird nach erfolgreicher Beendigung von Projektphase 1 durch jeden Kooperationspartner selbst umgesetzt.
- Um eine zügige Realisierung des Projektes sicherzustellen formuliert § 5 Kooperationsvertrag für den Fall einer positiv festgestellten Machbarkeit in Projektphase 1 eine **Umsetzungsverpflichtung** sowie sich daraus ergebende Ansprüche.

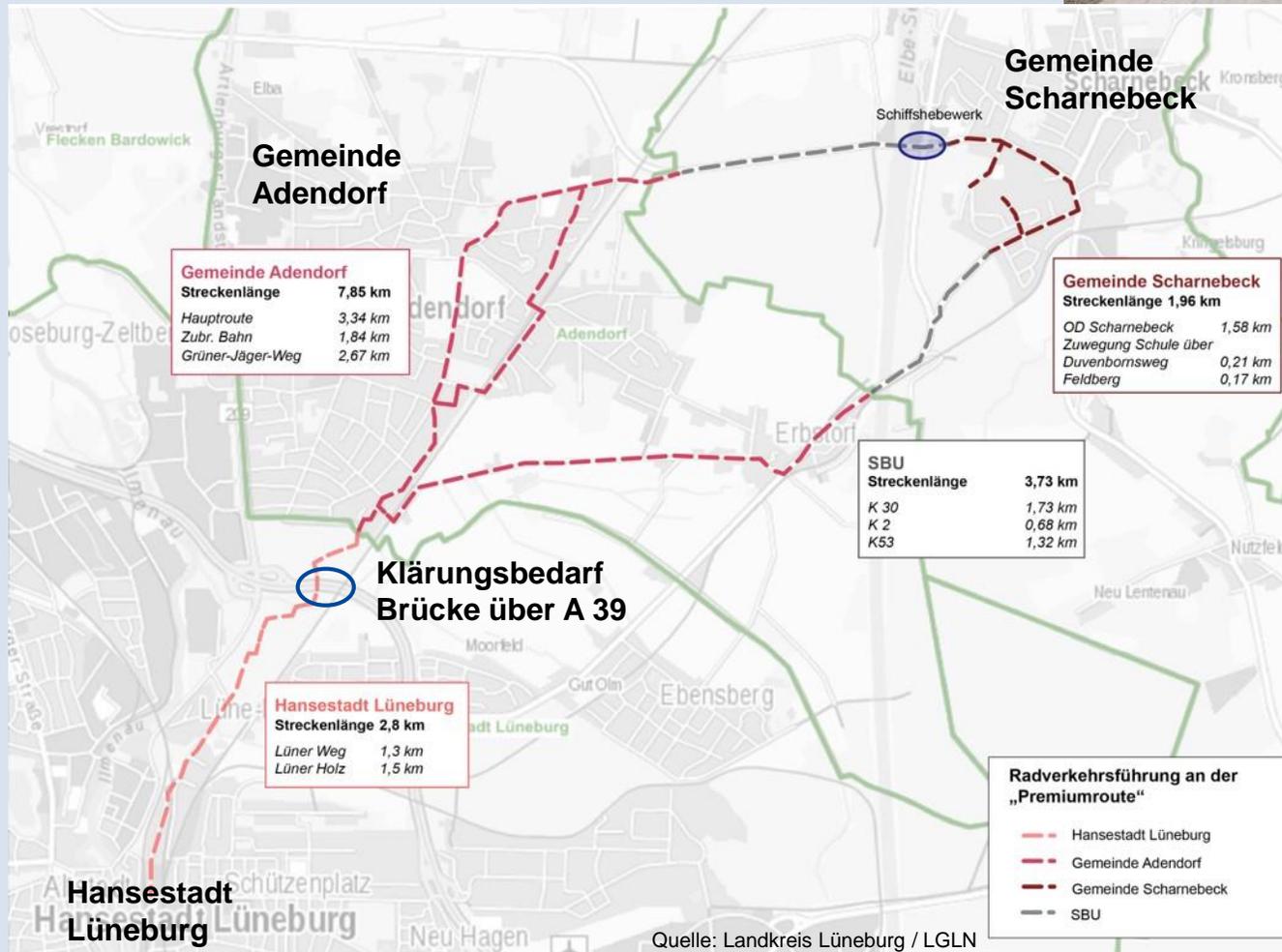


Trassenführung

3

Premiumroute - Trassenführung

Lüneburg – Adendorf – Scharnebeck gemäß Ausschreibung



Hohe Priorität im RVK

Route: Ca. 16 km

Heterogene Strecke

4 verschiedene
Straßenbulasträger

RVR-Standard

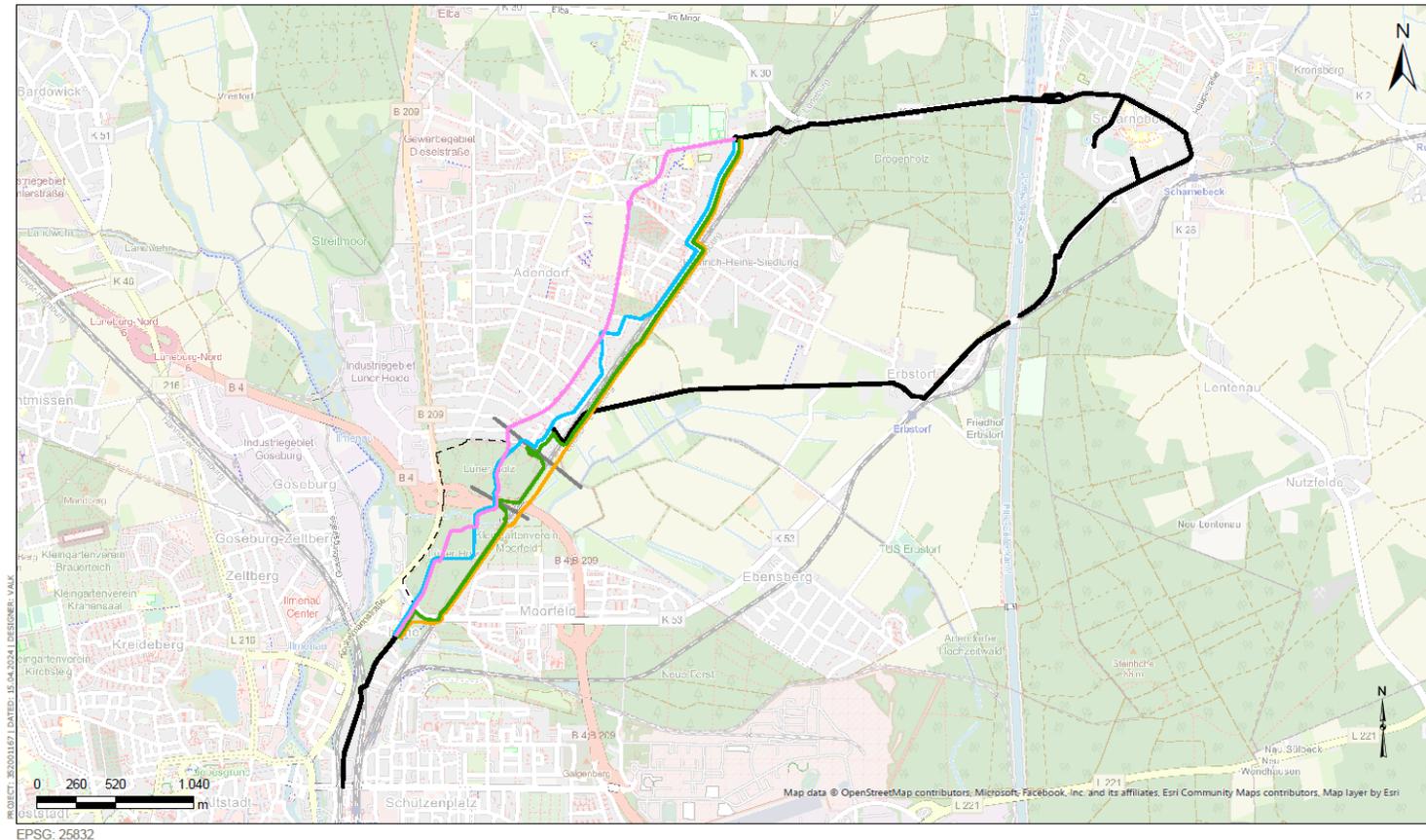
Anbindung der Bahnhöfe,
Sportmeile, Schulen

Sich ergänzende Strecken
über Adendorf und Erbstorf



Trassenvarianten in Lüneburg und Adendorf - Übersicht

- Über die Leistungsbeschreibung hinaus wurden in Lüneburg und Adendorf insgesamt 3 unterschiedliche Varianten untersucht
- Variante 3 innerhalb des nördlichen Lüner Holzes teilt sich in 2 Untervarianten auf



Landkreis Lüneburg
Mobilität
Gebäude 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Gesamtverlauf

Legende

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3 West
- Variante 3 Ost
- Abschnittsgrenzen
- Festgelegte Führung
- - Referenzführung

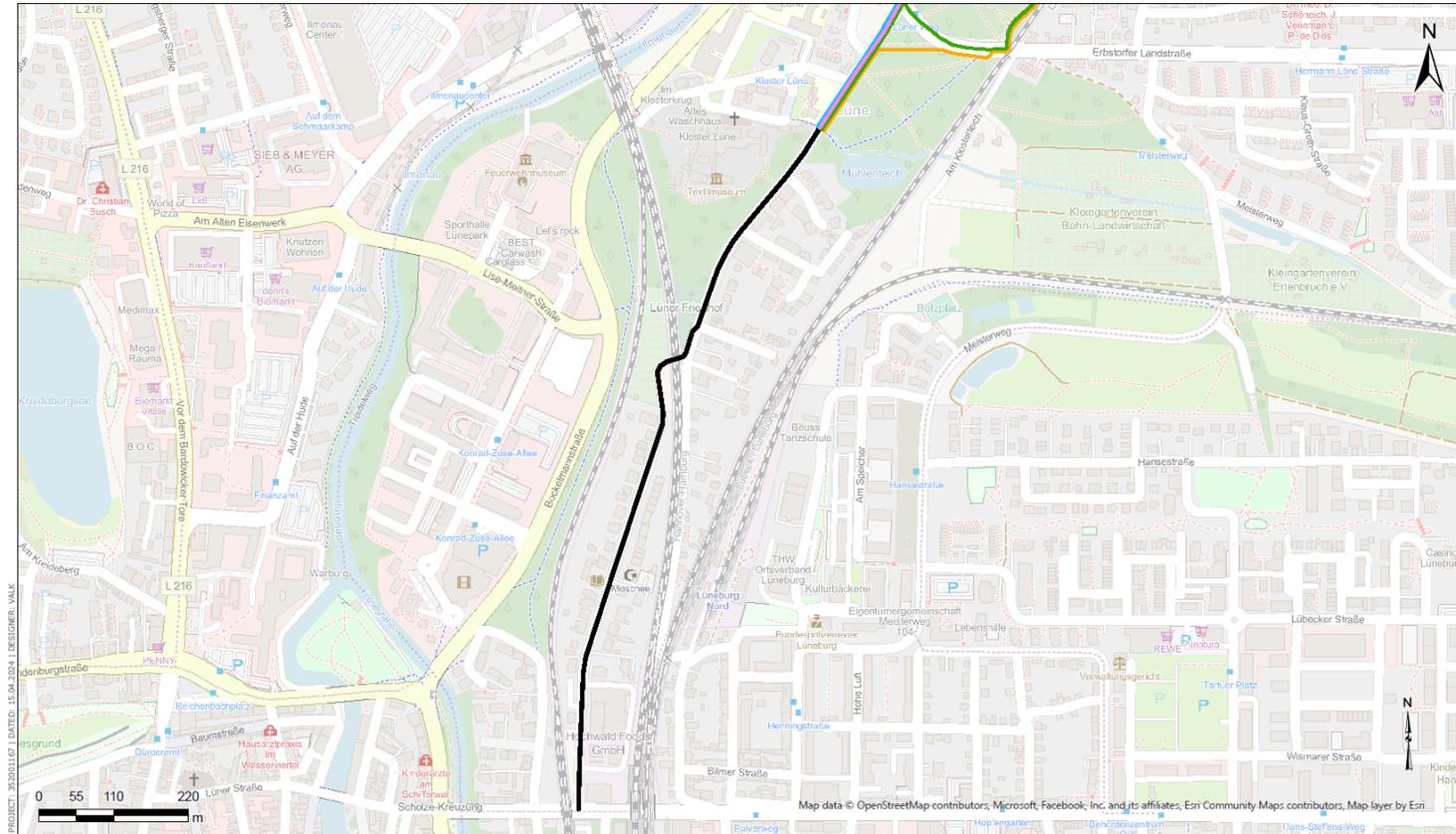
Premiumradroute
Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Trassenvarianten – Stadtgebiet Lüneburg

- Gemeinsame Führung aller Varianten auf dem Lüneburger Weg zwischen Bleckeder Landstraße und Erbstorfer Landstraße / Eichenweg



EPSG: 25832



Landkreis Lüneburg
Mobilität
Gebäude 12
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Gesamtverlauf

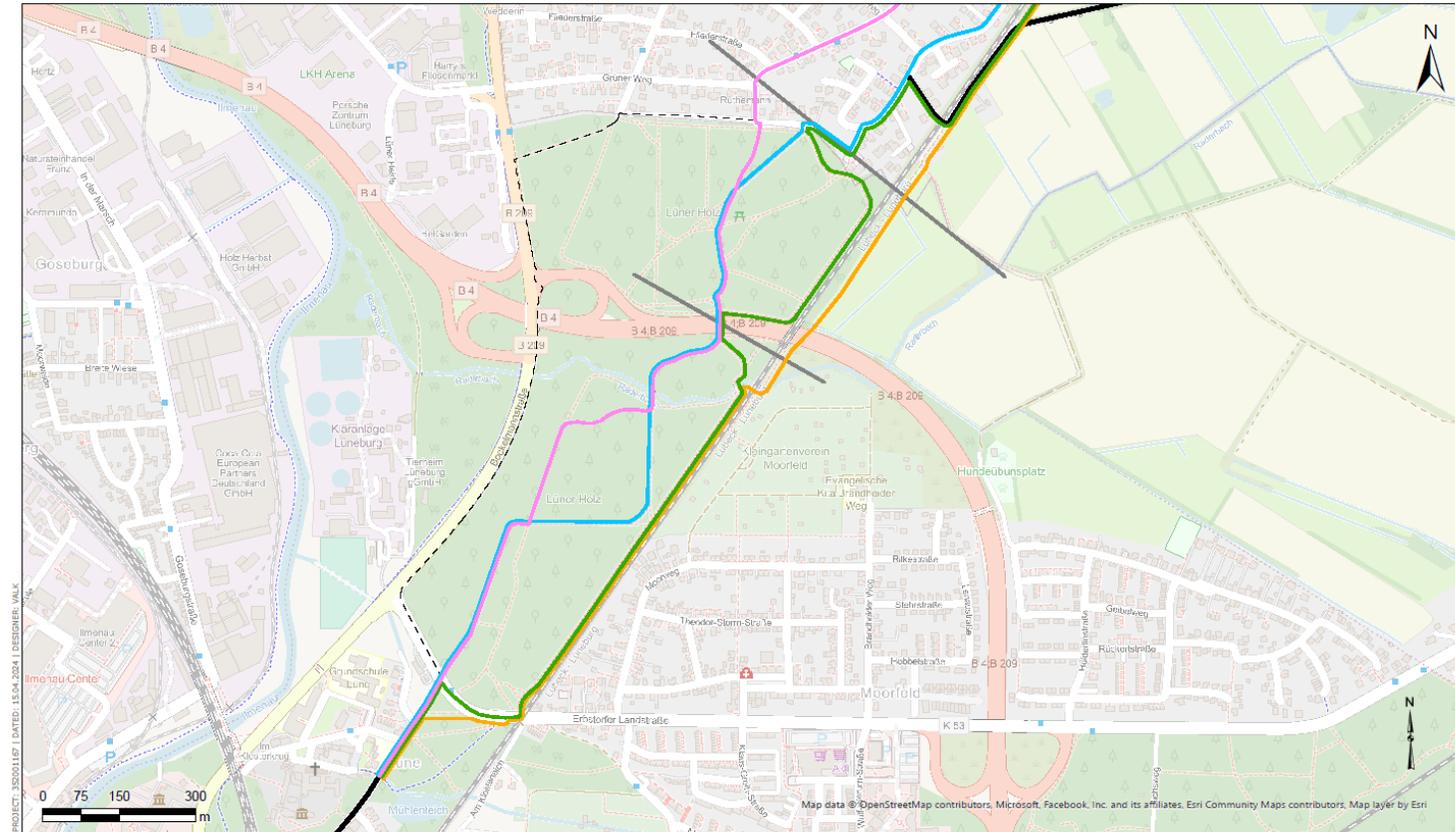
- Legende**
- Variante 1
 - Variante 2
 - Variante 3 West
 - Variante 3 Ost
 - Abschnittsgrenzen
 - Festgelegte Führung
 - - Referenzführung

Premiumradroute
Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL
Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Trassenvarianten – Lüner Holz

- Im Lüner Holz wurden insgesamt 4 Varianten untersucht
 - Varianten 1 und 2 greifen den Ansatz der Leistungsbeschreibung auf und führen zentral durch das Lüner Holz
 - Die Variante 3 bündeln Rad- und Bahnverkehr am östlichen Rand des Lüner Holzes
 - Die Variante 3 West orientiert sich stark am Bestand
 - Die Variante 3 Ost ermöglicht die kürzeste Streckenführung mit neuen Bauwerken und Querungen
- Die Referenzführung über die B209 wird gemäß Auftrag nicht bewertet,



EPSG: 25832

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|---|--|
| <p>Landkreis Lüneburg Mobilität Gebäude 12 Konrad-Zuse-Allee 10 21337 Lüneburg +49 4131 56 2099</p> | | <p>Gesamtverlauf</p> <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> — Variante 1 — Variante 2 — Variante 3 West — Variante 3 Ost — Abschnittsgrenzen — Festgelegte Führung - - Referenzführung | | <p>Premiumradroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebek</p> | | <p>RAMBOLL Ramboll Deutschland GmbH Kopenhagener Str. 60-68 Haus D 13407 Berlin www.ramboll.com/de-de</p> | |
|---|--|--|--|---|--|---|--|

Trassenvarianten in Lüneburg und Adendorf – Variante 1

- Variante 1 folgt einer Führung ganz westlich im Lüner Holz mit Anschluss an den Lindenweg und im Suren Winkel in Adendorf.
- In der Ortslage Adendorf verläuft die Variante dann weiter über die beiden Kreisverkehre, die Teichau und den Scharnebecker Weg
- Keine direkte Anbindung des neuen Bahnhalt punkts in Adendorf



Lüneburger Lüneburg
Mehldorf 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Karte 04 Übersicht Varianten

Legende

— Variante 1

→ Abschnitte ohne Variantenbetrachtung

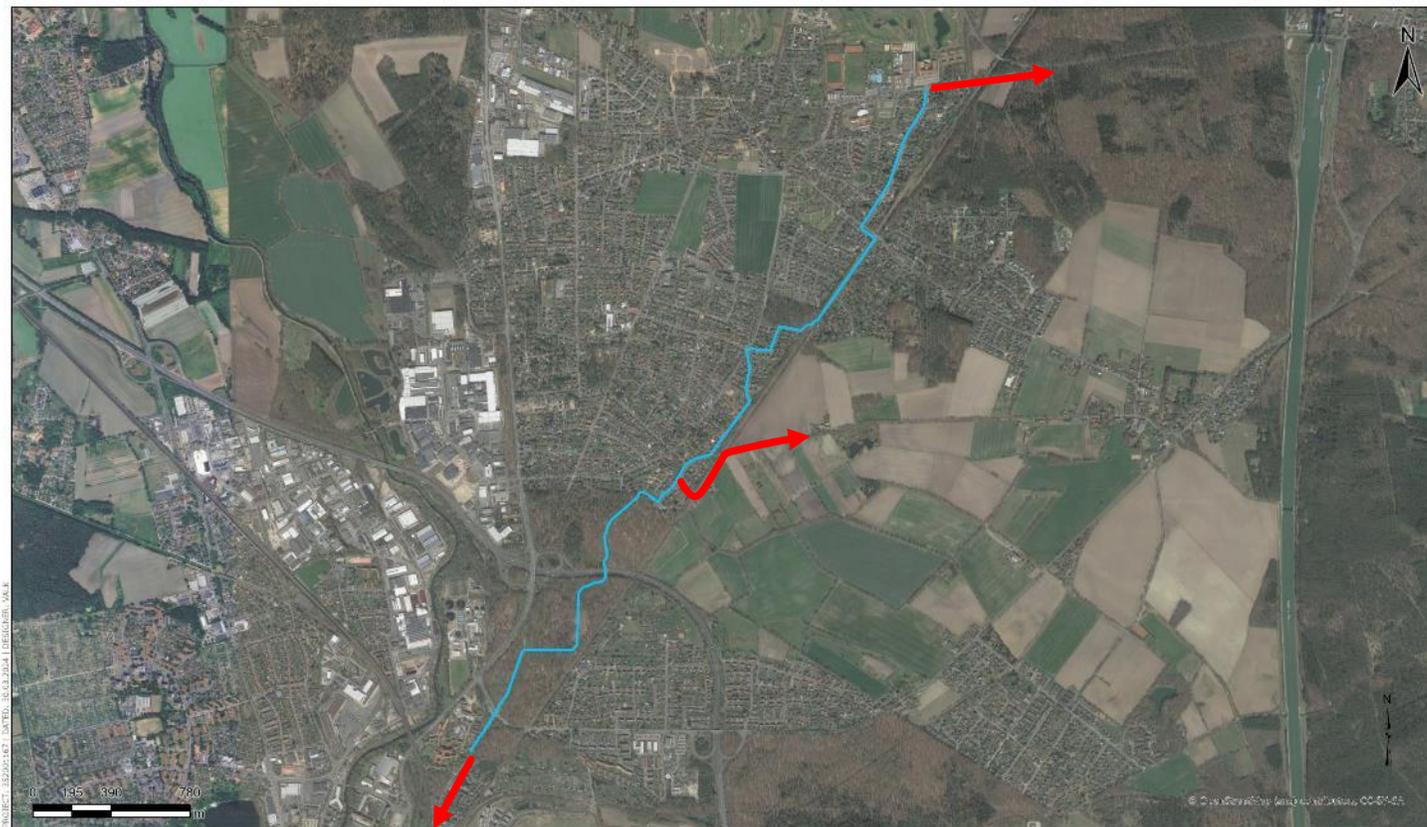
Premiumradroute
Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Trassenvarianten in Lüneburg und Adendorf – Variante 2

- Führung der Variante 2 im Süden ebenfalls vollständig im Lüner Holz, jedoch etwas weiter östlich als die Variante 1 mit Anschluss an Schwarzer Weg, Am Bahndamm, in der Stube, Waldwinkel in Adendorf.
- Unterquerung der Bahntrasse in Adendorf als Hindernis (Ersatzneubau oder Qualitätseinschränkungen, Fahrradfahren ist derzeit nicht gestattet)
- Direkte Anbindung des neuen Bahnhaltepunkts in Adendorf



Landkreis Lüneburg
Mehldorf 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Karte 04 Übersicht Varianten

Legende

— Variante 2

➔ Abschnitte ohne Variantenbetrachtung

Premiumradroute
Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Trassenvarianten in Lüneburg und Adendorf – Variante 3 West

- Führung bis zum Knoten Erbstorfer Landstraße (Umbau LSA), dann nach Osten abknickend bis zum Bahnübergang. Anschließend parallel zur Bahntrasse und über die aktuelle Bestandsbrücke bzw. über das neu geplante Brückenbauwerk.
- Direkte Anbindung des neuen Bahnhalt punkts in Adendorf



EPSG: 25832



Lüneburger Lüneburg
Mahlhaus
Gebäude 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Karte 04 Übersicht Varianten

Legende

— Variante 3 West

→ Abschnitte ohne Variantenbetrachtung

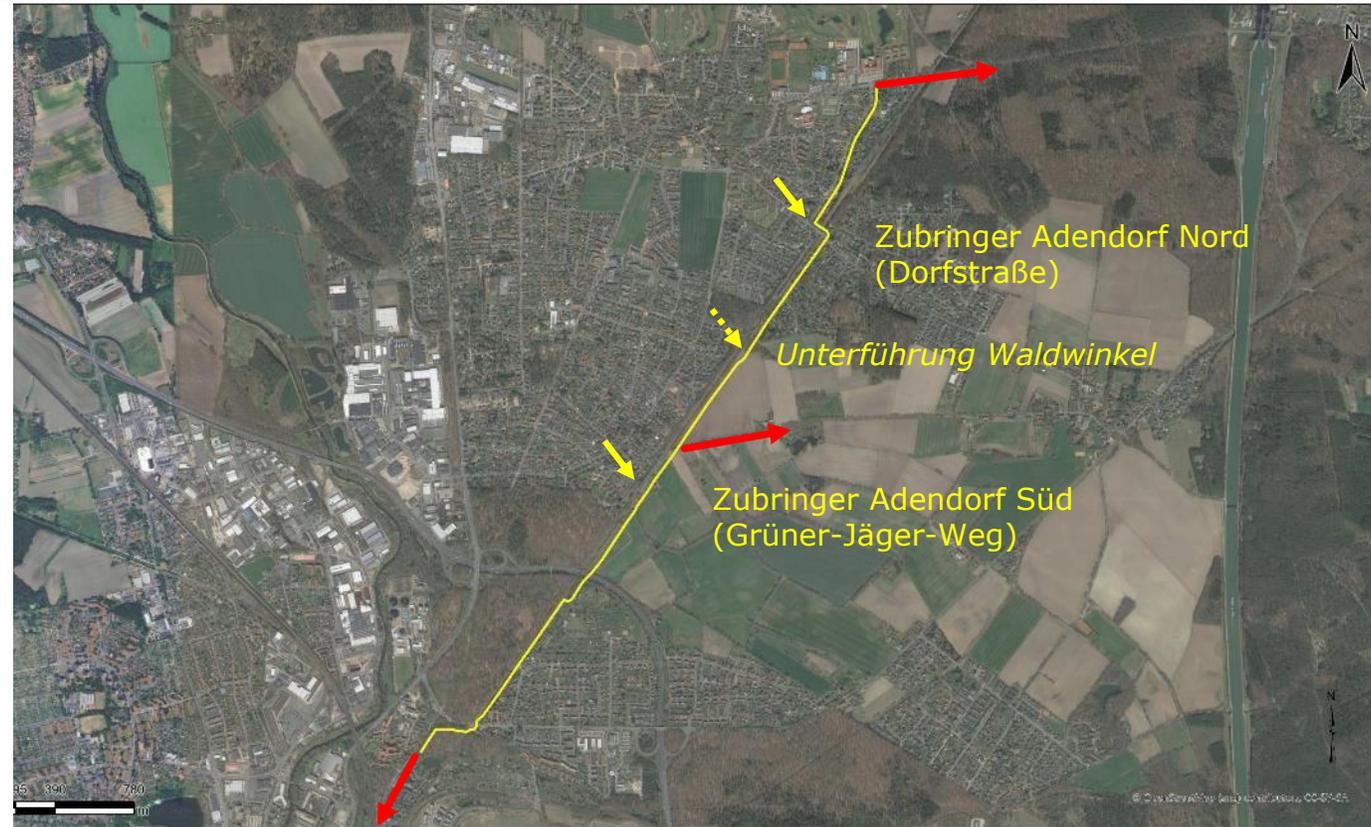
Premiumradroute
Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Trassenvarianten in Lüneburg und Adendorf – Variante 3 Ost

- Führung bis ca. 60 m vor dem Knoten Erbstorfer Landstraße, dann nach Osten abknickend über den asphaltierten Weg durch das Lüner Holz mit anschließender neuer LSA-Querung ca. 75 m vom Bahnübergang entfernt
- Anschließend parallel zur Bahntrasse; mit neuem Brückenbauwerk über die Schnellstraße incl. Unterquerung der Bahn
- Führung östlich der Bahnlinie mit 3 Anschlusspunkten zu den Siedlungsschwerpunkten westlich der Bahn
- Direkte Anbindung des neuen Bahnhofpunkts in Adendorf



Lüneburger Lüneburg
Mehlfuß 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Karte 04
Übersicht Varianten

Legende

— Variante 3 Ost

→ Abschnitte ohne Variantenbetrachtung

Premiumradroute
Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Trassenbewertung

16 Bewertungskriterien in unterschiedlicher Gewichtung in Natur- und Stadtraum

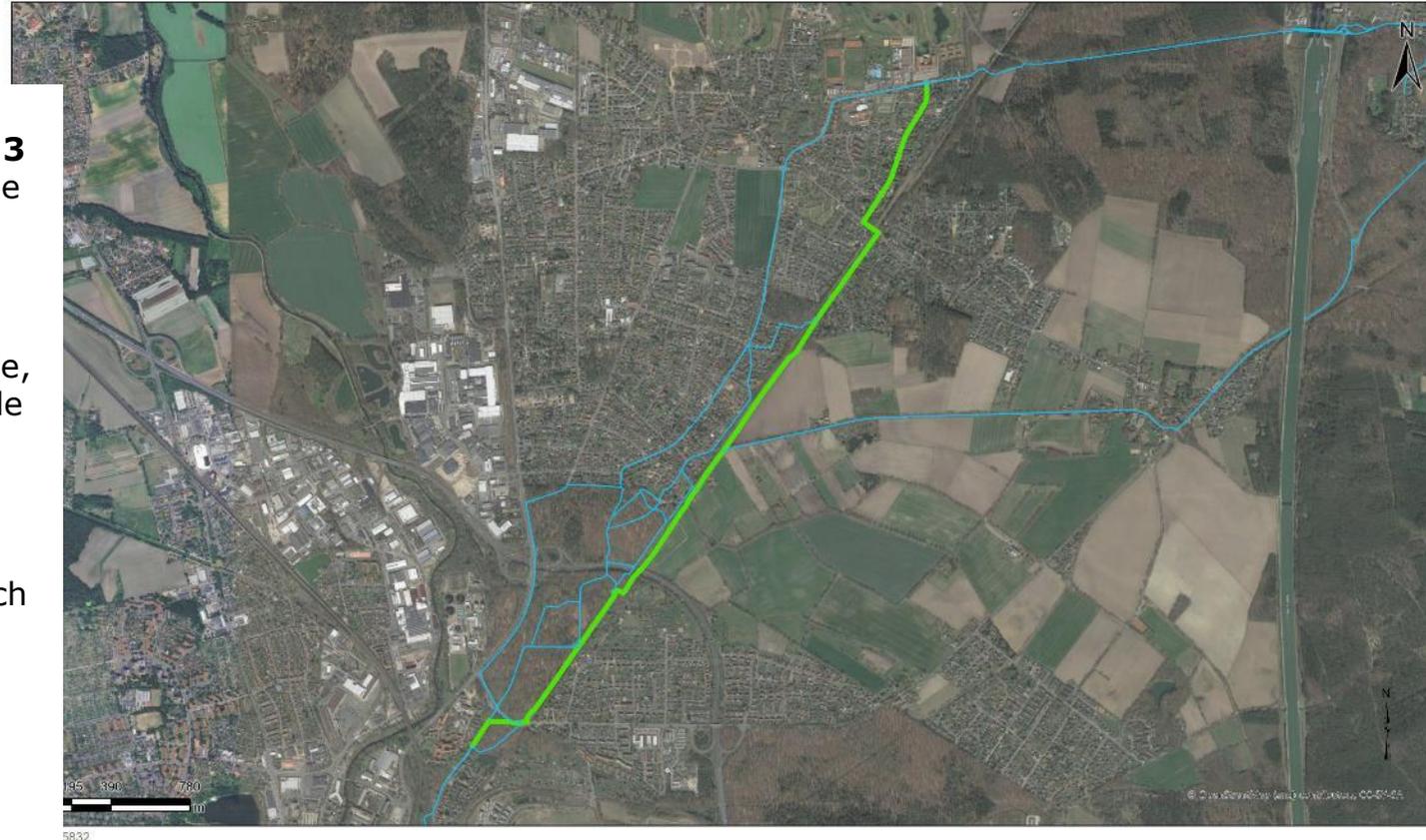
- Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Natur (60% / 20%)
 - Naherholung
 - Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete
 - Baumbilanz
 - Versiegelung
- Auswirkungen auf das Verkehrssystem (15% / 30%)
 - Fußverkehr
 - ÖPNV
 - MIV (fließend)
 - MIV (ruhend)
 - Wirtschaftsverkehr
- Streckenmerkmale (20% / 30%)
 - Direktheit bzw. Umwegefaktor
 - Anzahl und Wertung der Knotenpunkte
 - (Steigung)
 - Stressfaktor
 - Grunderwerb
- Potenziale (5% / 20%)
 - Einzugsbereich
 - Intermodalität zum SPNV
 - Verknüpfung im Radverkehrsnetz

Bewertungsmatrix

| Bewertungsmatrix Radpremiumroute Lüneburg | Gewichtung A: Naturraum | Gewichtung B: Stadtraum | Vergleichsraum 1 (Lüner Holz Süd) | | | | Vergleichsraum 2 (Lüner Holz Nord) | | | | Vergleichsraum 3 (Adendorf) | | | |
|--|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------|------------|-----------------|----------------|---------------------------------------|------------|-----------------|----------------|--------------------------------|------------|-----------------|----------------|
| | | | Gewichtung A (Naturraum) | | | | Gewichtung A (Naturraum) | | | | Gewichtung B (Stadtraum) | | | |
| | | | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 3 Ost | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 3 Ost | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 3 Ost |
| Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur | 60% | 20% | | | | | | | | | | | | |
| Naherholung | 20% | 5% | 4.24 | 4.27 | 1.38 | 1.36 | 4.51 | 3.41 | 2.91 | 1.82 | 1.02 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| Biotop, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete | 10% | 5% | 4.24 | 4.27 | 1.38 | 1.60 | 4.59 | 3.50 | 2.95 | 3.00 | 1.02 | 1.00 | 1.00 | 1.16 |
| Baumbilanz | 10% | 5% | 4.62 | 4.64 | 3.19 | 3.30 | 4.66 | 4.17 | 3.51 | 3.00 | 2.31 | 3.00 | 3.00 | 3.00 |
| Versiegelung | 20% | 5% | 4.24 | 4.27 | 1.38 | 1.60 | 4.51 | 3.45 | 2.95 | 3.00 | 1.02 | 1.00 | 1.62 | 1.76 |
| Auswirkungen auf das Verkehrssystem | 15% | 30% | | | | | | | | | | | | |
| Fußverkehr | 9% | 6% | 4.24 | 4.27 | 2.65 | 2.43 | 4.02 | 2.97 | 2.86 | 1.00 | 1.01 | 1.08 | 1.00 | 1.00 |
| ÖPNV | 0% | 6% | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.51 | 1.00 | 4.98 | 3.43 | 2.47 | 2.42 |
| MIV (fließend) | 3% | 6% | 1.38 | 1.36 | 1.72 | 1.92 | 1.00 | 1.66 | 1.52 | 1.00 | 2.99 | 2.96 | 2.29 | 2.16 |
| MIV (ruhend) | 3% | 6% | 1.38 | 1.36 | 1.35 | 1.29 | 1.00 | 2.25 | 1.98 | 1.00 | 4.98 | 4.77 | 3.40 | 3.32 |
| Wirtschaftsverkehr | 0% | 6% | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.02 | 1.00 | 1.62 | 1.49 | 1.00 | 2.40 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| Streckenmerkmale | 20% | 30% | | | | | | | | | | | | |
| Direktheit bzw. Umwegfaktor | 10% | 8% | 1.00 | 1.00 | 3.00 | 1.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 1.00 | 3.00 | 3.00 | 1.00 | 1.00 |
| Anzahl und Wertung der Knotenpunkte | 0% | 8% | 5.00 | 5.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 5.00 | 3.00 | 3.00 | 3.00 |
| Steigung | 0% | 0% | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| Stressfaktor | 0% | 6% | 3.00 | 3.00 | 1.89 | 1.36 | 2.02 | 2.30 | 2.45 | 1.00 | 4.98 | 3.67 | 2.32 | 2.19 |
| Grunderwerb | 10% | 8% | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 3.36 | 1.00 | 1.08 | 2.42 | 2.68 |
| Potenziale | 5% | 20% | | | | | | | | | | | | |
| Einzugsbereich | 0% | 7% | 1.00 | 1.00 | 2.65 | 2.73 | 1.00 | 1.00 | 1.78 | 3.00 | 1.00 | 2.32 | 3.61 | 3.68 |
| Intermodalität zum SPNV | 0% | 6% | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 3.01 | 2.60 | 2.68 |
| Verknüpfung im Radverkehrsnetz | 5% | 7% | 1.00 | 1.00 | 2.38 | 2.69 | 1.00 | 1.00 | 1.78 | 3.00 | 1.00 | 1.28 | 1.71 | 1.84 |
| | 100% | 100% | Ergebnis | | | | Ergebnis | | | | Ergebnis | | | |
| | | | 3.29 | 3.32 | 1.86 | 1.73 | 3.80 | 3.17 | 2.87 | 2.30 | 2.71 | 2.31 | 2.12 | 2.15 |

Vorzugsvariante

- Nach der Bewertungsmatrix ist die **Variante 3 Ost** die zu bevorzugende Variante (gefolgt von V. 3 West)
- Sie kann als die optimale, langfristig anzustrebende Variante verstanden werden, wenn ein Ersatzneubau für die Bahnbrücke über die Schnellstraße erforderlich wird (integrierte Brücke für den Bahn- und Radverkehr)



Ländliches Lüneburg
Mahlhaus 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Karte 04 Übersicht Varianten

Legende

- Vorzugsvariante
- Alle anderen Varianten

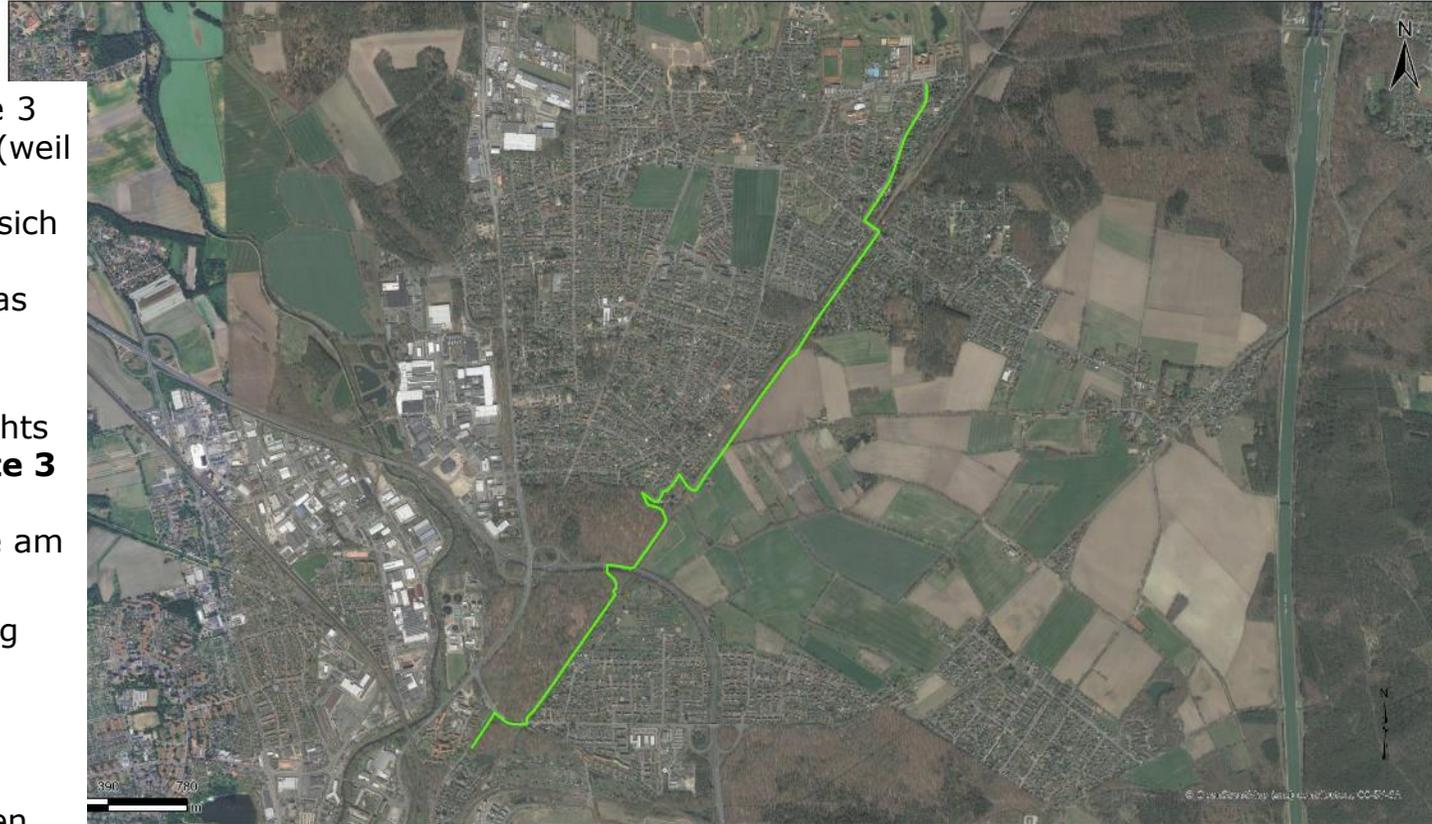
Premiumradroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Alternative

- Nimmt man die Variante 3 Ost aus der Bewertung (weil kurzfristige Umsetzung nicht machbar), ändert sich in der Matrix nur das Merkmal „Direktheit“, das immer in Relation zur kürzesten Route steht.
- Dennoch ändert sich nichts daran, dass die **Variante 3 West** unter den 3 Verbleibenden, dann die am besten bewertete wäre.
- Die Hansestadt Lüneburg steht einer zusätzlichen Querung der Erbstorfer Landstraße kritisch gegenüber, alternativ Nutzung der bestehenden LSA und Führung nördlich der Erbstorfer Landstraße.



Ländliches Lüneburg
Mahlhaus
Gebäude 12
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
+49 4131 56 2099

Karte 04 Übersicht Varianten

Legende

— Variante 3 West

Premiumradroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebek

RAMBOLL

Ramboll Deutschland
GmbH
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Alternative (Exkurs Streckenmerkmal Direktheit)

- Laut Bewertungsmethodik
 - Umwegfaktor 1,0 bis 1,1 -> Note 1,0
 - Umwegfaktor 1,1 bis 1,2 -> Note 3,0
 - Umwegfaktor > 1,2 -> Note 5,0

- Die V2 erhält im Lüner Forst eine 3,0 beim Streckenmerkmal „Umwegfaktor“ . Allerdings würde sie bei einer 5 m kürzeren Route eine 1,0 erhalten und wäre damit die Vorzugstrasse im Vergleichsraum 2.

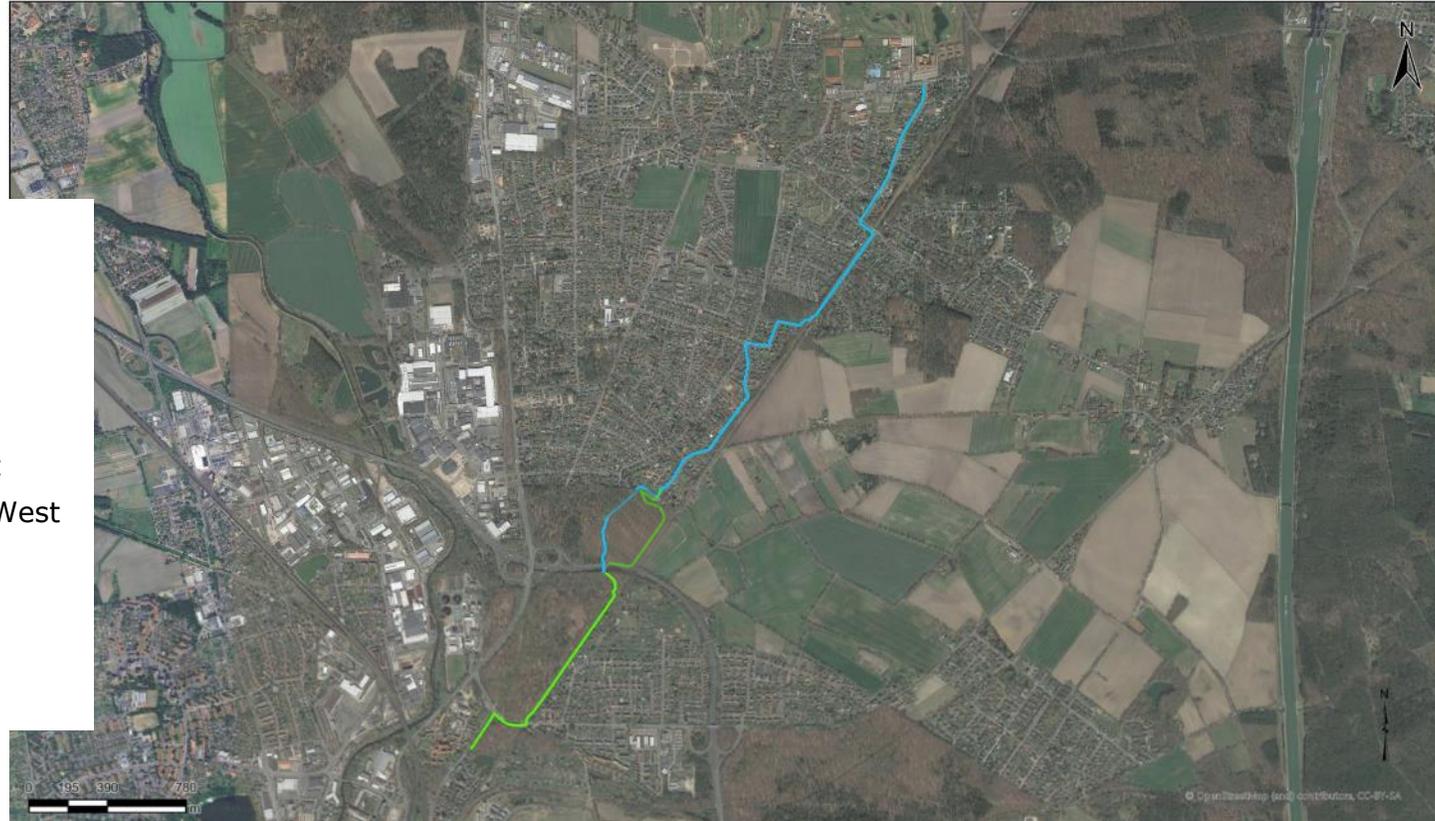
Alternative II

- Im Vergleichsraum 3 ist es fraglich, ob kurzfristig die Grundstücksfrage zur Realisierung der V3 West gelöst werden könnte
- Nimmt man daher auch die V3 West aus der Bewertung im Vergleichsraum 3, stellt sich die Bewertungsmatrix wie folgt dar:

| Bewertungsmatrix Radpremiumroute Lüneburg <i>(Reduziert)</i> | Gewichtung A: Naturraum | Gewichtung B: Stadtraum | Vergleichsraum 1 (Lüner Holz Süd) | | | Vergleichsraum 2 (Lüner Holz Nord) | | | Vergleichsraum 3 (Adendorf) | |
|--|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------|------------|-----------------|---------------------------------------|------------|-----------------|--------------------------------|------------|
| | | | Gewichtung A (Naturraum) | | | Gewichtung A (Naturraum) | | | Gewichtung B (Stadtraum) | |
| | | | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 1 | Variante 2 |
| Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur | 60% | 20% | | | | | | | | |
| Naherholung | 20% | 5% | 4,24 | 4,27 | 1,38 | 4,51 | 3,41 | 2,91 | 1,02 | 1,00 |
| Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete | 10% | 5% | 4,24 | 4,27 | 1,38 | 4,59 | 3,50 | 2,95 | 1,02 | 1,00 |
| Baumbilanz | 10% | 5% | 4,62 | 4,64 | 3,19 | 4,66 | 4,17 | 3,51 | 2,31 | 3,00 |
| Versiegelung | 20% | 5% | 4,24 | 4,27 | 1,38 | 4,51 | 3,45 | 2,95 | 1,02 | 1,00 |
| Auswirkungen auf das Verkehrssystem | 15% | 30% | | | | | | | | |
| Fußverkehr | 9% | 6% | 4,24 | 4,27 | 2,65 | 4,02 | 2,97 | 2,86 | 1,01 | 1,08 |
| ÖPNV | 0% | 6% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,51 | 4,98 | 3,43 |
| MIV (fließend) | 3% | 6% | 1,38 | 1,36 | 1,72 | 1,00 | 1,66 | 1,52 | 2,99 | 2,96 |
| MIV (ruhend) | 3% | 6% | 1,38 | 1,36 | 1,35 | 1,00 | 2,25 | 1,98 | 4,98 | 4,77 |
| Wirtschaftsverkehr | 0% | 6% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,62 | 1,49 | 2,40 | 1,00 |
| Streckenmerkmale | 20% | 30% | | | | | | | | |
| Direktheit bzw. Umwegfaktor | 10% | 8% | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 5,00 | 1,00 | 1,00 |
| Anzahl und Wertung der Knotenpunkte | 0% | 8% | 5,00 | 5,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 5,00 | 3,00 |
| <i>Steigung</i> | 0% | 0% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Stressfaktor | 0% | 6% | 3,00 | 3,00 | 1,89 | 2,02 | 2,30 | 2,45 | 4,98 | 3,67 |
| Grunderwerb | 10% | 8% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,08 |
| Potenziale | 5% | 20% | | | | | | | | |
| Einzugsbereich | 0% | 7% | 1,00 | 1,00 | 2,65 | 1,00 | 1,00 | 1,78 | 1,00 | 2,32 |
| Intermodalität zum SPNV | 0% | 6% | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 3,01 |
| Verknüpfung im Radverkehrsnetz | 5% | 7% | 1,00 | 1,00 | 2,38 | 1,00 | 1,00 | 1,78 | 1,00 | 1,28 |
| | 100% | 100% | Ergebnis | | | Ergebnis | | | Ergebnis | |
| | | | 3,29 | 3,32 | 1,86 | 3,40 | 2,97 | 2,87 | 2,55 | 2,15 |

Alternative II

- Demnach könnte eine Vorzugsvariante mit kurzfristigem Umsetzungshorizont so aussehen:
- Vergleichsraum 1: V3West
- Vergleichsraum 2: V2 /V3West
- Vergleichsraum 3: V2



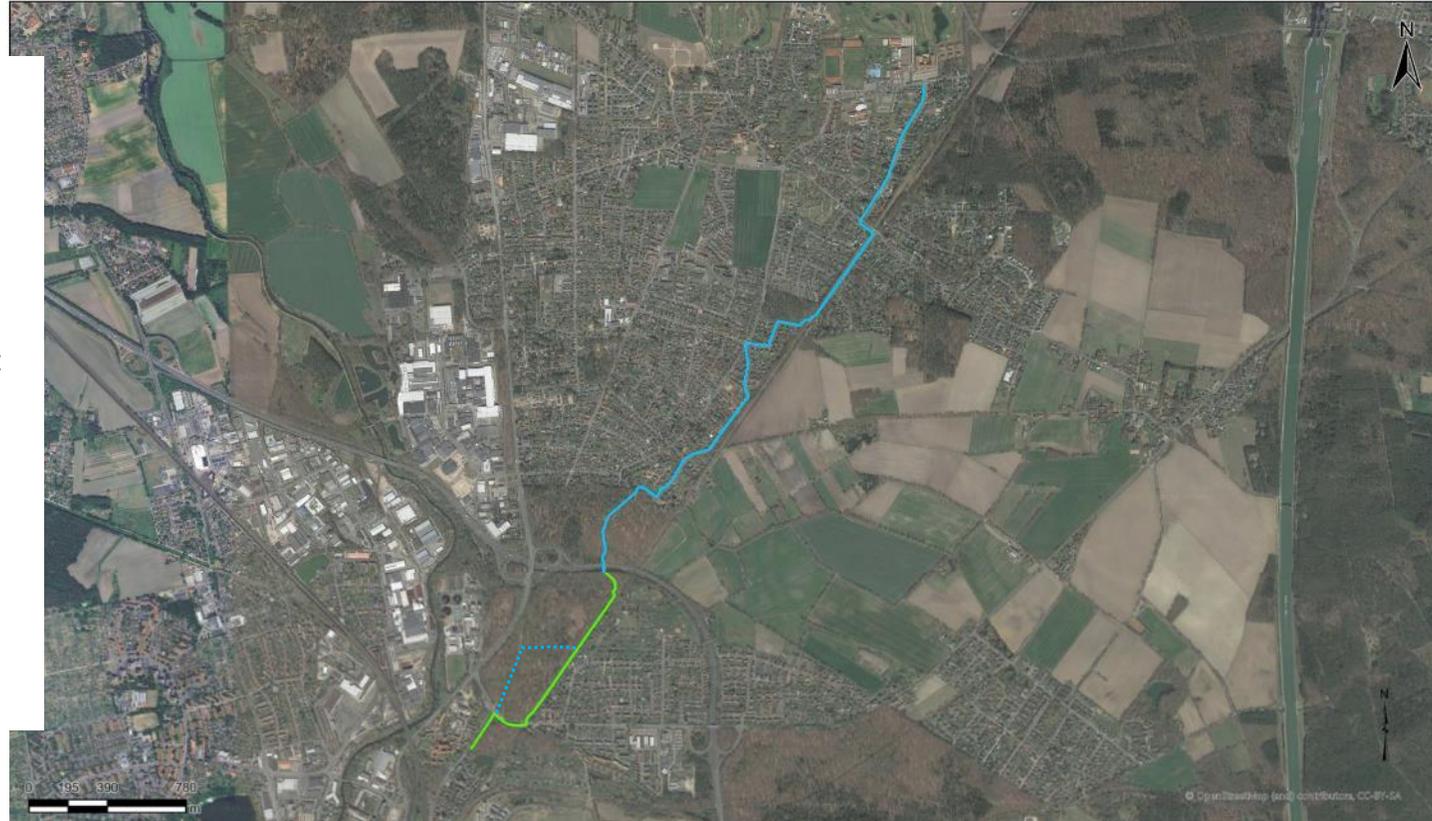
Alternative III

- Im Vergleichsraum 2 erhalten die Varianten 2 und 3 West eine sehr ähnliche Bewertungsnote. Sensitiv betrachtet sind 5 Meter Trassenlänge (über die Bewertung des Umwegefaktors) entscheidend über die Vorzugsvariante.
- Wird V2 mit einer 5m verkürzten Trasse angenommen, „rutscht“ die Variante 2 bei der Direktheit auf eine 1,0 und wird damit zur Vorzugsvariante im Vergleichsraum 2.

| Bewertungsmatrix Radpremiumroute Lüneburg <i>(Reduziert - Sensitiv)</i> | Gewichtung A: Naturraum | Gewichtung B: Stadtraum | Vergleichsraum 1 (Lüner Holz Süd) | | | Vergleichsraum 2 (Lüner Holz Nord) | | | Vergleichsraum 3 (Adendorf) | |
|---|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------|------------|-----------------|---------------------------------------|------------|-----------------|--------------------------------|------------|
| | | | Gewichtung A (Naturraum) | | | Gewichtung A (Naturraum) | | | Gewichtung B (Stadtraum) | |
| | | | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 West | Variante 1 | Variante 2 |
| Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur | 60% | 20% | | | | | | | | |
| Naherholung | 20% | 5% | 4,24 | 4,27 | 1,38 | 4,51 | 3,41 | 2,91 | 1,02 | 1,00 |
| Biotop, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete | 10% | 5% | 4,24 | 4,27 | 1,38 | 4,59 | 3,50 | 2,95 | 1,02 | 1,00 |
| Baumbilanz | 10% | 5% | 4,62 | 4,64 | 3,19 | 4,66 | 4,17 | 3,51 | 2,31 | 3,00 |
| Versiegelung | 20% | 5% | 4,24 | 4,27 | 1,38 | 4,51 | 3,45 | 2,95 | 1,02 | 1,00 |
| Auswirkungen auf das Verkehrssystem | 15% | 30% | | | | | | | | |
| Fußverkehr | 9% | 6% | 4,24 | 4,27 | 2,65 | 4,02 | 2,97 | 2,86 | 1,01 | 1,08 |
| ÖPNV | 0% | 6% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,51 | 4,98 | 3,43 |
| MIV (fließend) | 3% | 6% | 1,38 | 1,36 | 1,72 | 1,00 | 1,66 | 1,52 | 2,99 | 2,96 |
| MIV (ruhend) | 3% | 6% | 1,38 | 1,36 | 1,35 | 1,00 | 2,25 | 1,98 | 4,98 | 4,77 |
| Wirtschaftsverkehr | 0% | 6% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,62 | 1,49 | 2,40 | 1,00 |
| Streckenmerkmale | 20% | 30% | | | | | | | | |
| Direktheit bzw. Umwegfaktor | 10% | 8% | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 5,00 | 1,00 | 1,00 |
| Anzahl und Wertung der Knotenpunkte | 0% | 8% | 5,00 | 5,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 5,00 | 3,00 |
| Steigung | 0% | 0% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Stressfaktor | 0% | 6% | 3,00 | 3,00 | 1,89 | 2,02 | 2,30 | 2,45 | 4,98 | 3,67 |
| Gründerwerb | 10% | 8% | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,08 |
| Potenziale | 5% | 20% | | | | | | | | |
| Einzugsbereich | 0% | 7% | 1,00 | 1,00 | 2,65 | 1,00 | 1,00 | 1,78 | 1,00 | 2,32 |
| Intermodalität zum SPNV | 0% | 6% | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 3,01 |
| Verknüpfung im Radverkehrsnetz | 5% | 7% | 1,00 | 1,00 | 2,38 | 1,00 | 1,00 | 1,78 | 1,00 | 1,28 |
| | 100% | 100% | Ergebnis | | | Ergebnis | | | Ergebnis | |
| | | | 3,29 | 3,32 | 1,86 | 3,40 | 2,77 | 2,87 | 2,55 | 2,15 |

Alternative III (und mögliche Alternative IV)

- Demnach könnte die mit sensitiv betrachteten Werten erzeugte Vorzugsvariante mit kurzfristigem Umsetzungshorizont wie folgt aussehen:
 - Vergleichsraum 1: V3West bzw. Kombination mit V2
 - Vergleichsraum 2: V2
 - Vergleichsraum 3: V2

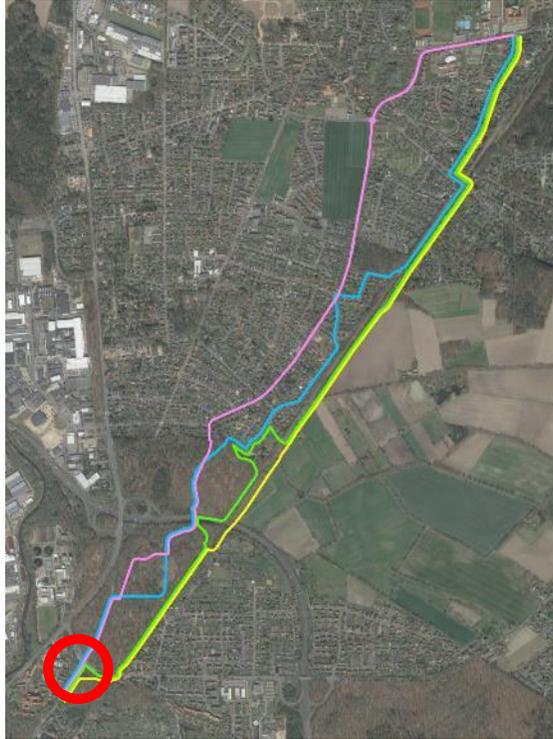


Fokuspunkte entlang der Trasse

4

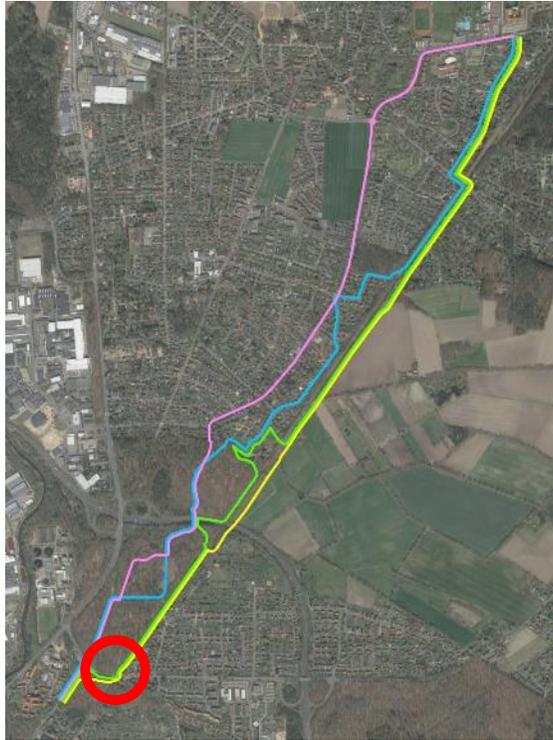
Lüner Weg /Erbstorfer Landstraße – Anpassung LSA

Detektion des Radverkehrs



Lüner Weg /Erbstorfer Landstraße – Neue Querung

Bündelung des Radverkehrs durch intuitive Führung



Gaststätte am Schwarzen Weg – keine Gestattung möglich



Lüner Holz:

(Adaptive) Beleuchtung vs. reflektierende Beleuchtungsänder
Witterungsunabhängige Oberfläche



Beteiligung

5

Beteiligung der Gremien und Öffentlichkeit

AP2: Vorplanung

Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit

- 1 Veranstaltung mit Themeninseln
- Information und Konsultation zur Vorplanung

Beteiligung der politischen Gremien

AP3: Entwurfsplanung

Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit

- 1 Veranstaltung Hansestadt Lüneburg/ Adendorf
- 1 Veranstaltung Scharnebeck
- Alternativ: 1 Veranstaltung mit Themeninseln
- Information und Konsultation zur Entwurfsplanung

Beteiligung der politischen Gremien

Planungsprozess zur Radpremiumroute

Breite Öffentlichkeit

Anwohner:innen,
Interessierte

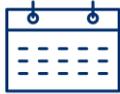
Fachöffentlichkeit

Initiativen,
Vereinigungen,
Interessensverbände
etc.

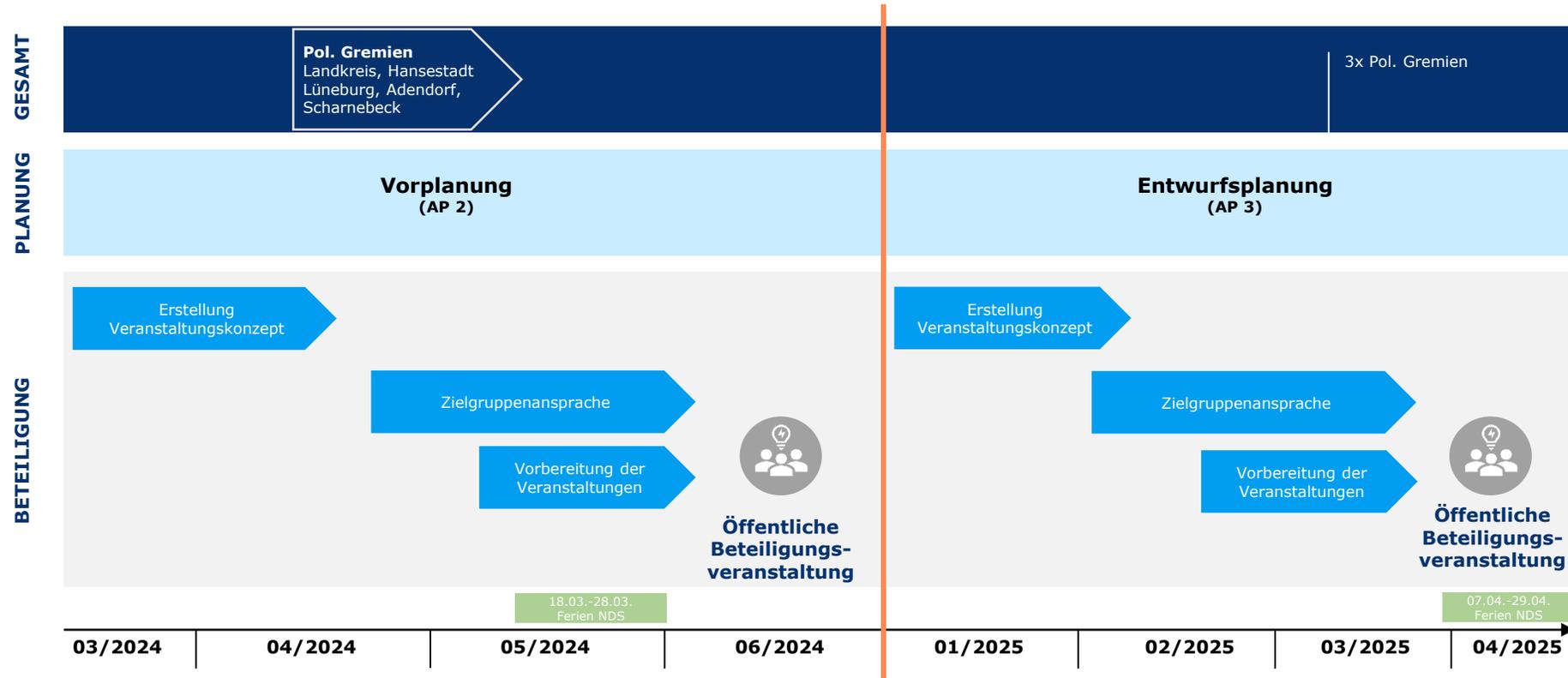
Externe Planungsbeteiligte

Einzelakteur:innen,
die im besonderen
Ausmaß von der
Planung betroffen
sind





Prozessfahrplan



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Kontakt:

Torsten Perner
Ramboll Deutschland GmbH
Smart Mobility

torsten.perner@ramboll.com

Ramboll, Büro Berlin
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

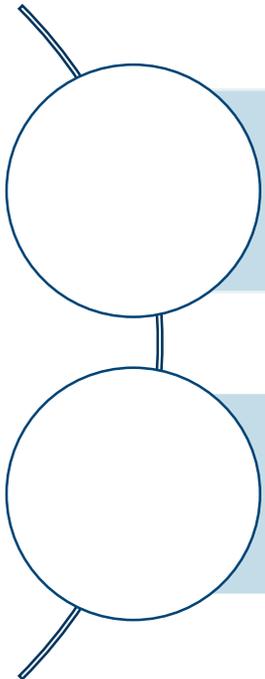


Umgang mit und Einbeziehung der E Klima in die Arbeit an verkehrsbezogenen Themen

VO/11193/24



= Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FSGV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen



Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen

Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FSGV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen – **Steckbriefe zu den E Klima**

FSGV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Erarbeitung von Dokumentationsbögen und Handreichungen für Verkehrsplanungen

- Übersicht und erste Einschätzung
- Grundlage der Zusammenarbeit
- Möglichkeit der Überarbeitung im laufenden Prozess

Gemeinsame Absprachen

- E Klima im Zusammenhang mit anderen Veröffentlichungen der FGSV
- Berücksichtigung, dass Inhalte anderer Veröffentlichungen teilweise veraltet sind bzw. sich in der Überarbeitung befinden
- Bei Flächenkonflikten Orientierung an übergeordneten Zielen und ggfs. neu festzulegenden Funktionalitäten
- Einbeziehung der Abschnittsumgebung
- Beschäftigung mit mindestens zwei Varianten einer Planung

Interne bereichsübergreifende Schulung zur Multiplikation in den beteiligten Bereichen



Radverkehrsförderung 3.0 – Zwischenstand zur Umsetzung von weiteren Maßnahmen

VO/10932/23-1

Radverkehrsförderung 3.0

Umsetzung konkreter Maßnahmen



- Förderbewilligung vom Landkreis Lüneburg über zwölf Maßnahmen, Umsetzungszeitraum: 3. April bis 15. Mai 2024
- weitere drei Maßnahmen wurden beim Landkreis Lüneburg beantragt
- Umsetzung von 15 Maßnahmen bis zur ersten Jahreshälfte 2024



vorher



nachher

Beispiel: Munstermannskamp
Demontage Betonpoller

Foto: Ingenieurbüro Beußel GmbH, Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsförderung 3.0

Umsetzung konkreter Maßnahmen



- Beispiele für weiteren 15 Maßnahmen, die in nächsten Wochen umgesetzt werden:
 - Bordsteinabsenkungen, z.B. in Scharnhorststraße, Wilhelm-Reinecke-Straße, Sülzwiesen, Uhlandstraße
 - weitere Demontage von Pfosten, z.B. Eichendorffstraße, Niklas-Luhmann-Straße, Sülzwiesen



vorher



nachher

**Beispiel: Elisabeth-Maske-Straße
Demontage Kipp-Absperrpfosten**

Foto: Ingenieurbüro Beußel GmbH, Mapillary



Einrichtung von Mobilitätsstationen als „hvv-switch-Punkte“

VO/11148/24

Mobilitätsstationen



Im Stadt- und Kreisgebiet Lüneburg werden hvv switch Punkte als Mobilitätsstationen errichtet



hvv switch Punkte fördern intermodales- und multimodales Verkehrsverhalten und stärken damit den Umweltverbund



Die Hansestadt Lüneburg geht zur Umsetzung eine Kooperation mit dem Landkreis Lüneburg und der Hamburger Hochbahn AG ein



Umsetzung der ersten Stationen in 2024



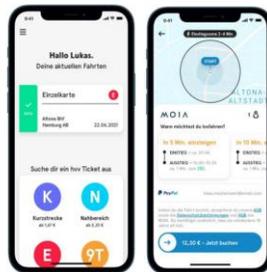
Die Kosten der Erstausrüstung lassen das Einrichten von mindestens 10 Stationen zu



Die Ausstattungselemente werden von der Hamburger Hochbahn AG zum Selbstkostenpreis zur Verfügung gestellt



Design- und Kommunikationskonzepte müssen nicht selbstständig entwickelt werden. Eine zeitnahe und kostengünstige Umsetzung ist somit möglich



hvv switch App bereits vorhanden. Hochbahn strebt die Integration der im Landkreis- und Stadtgebiet vorhandenen Sharing-Angebote an, bspw. StadtRAD

Mobilitätsstationen



Beispielbild einer hvv switch Mobilitätsstation in Hamburg

Ausstattungs-elemente:

Beschilderung

Bodenplatten

Bodennägel

Öffentlicher Teil

TOP 10



Umbau Dahlenburger Landstraße/ Lucia

VO/10076/22-1



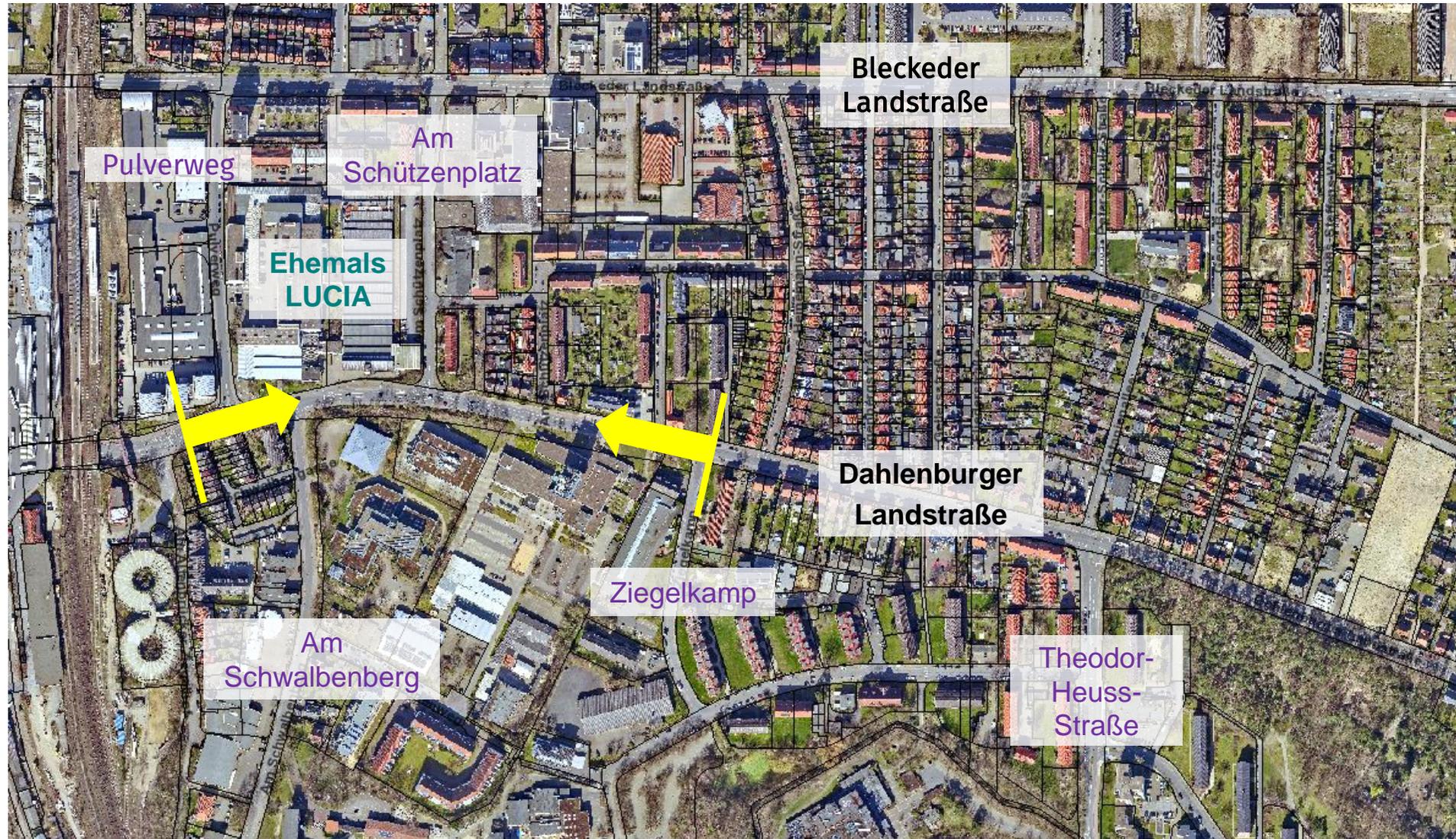
-
- 1 IST-Zustand Dahlenburger Landstraße
 - 2 Was ist Alles zu beachten bei der Umgestaltung?
 - 3 SOLL-Zustand Dahlenburger Landstraße
 - 4 Zeitschiene



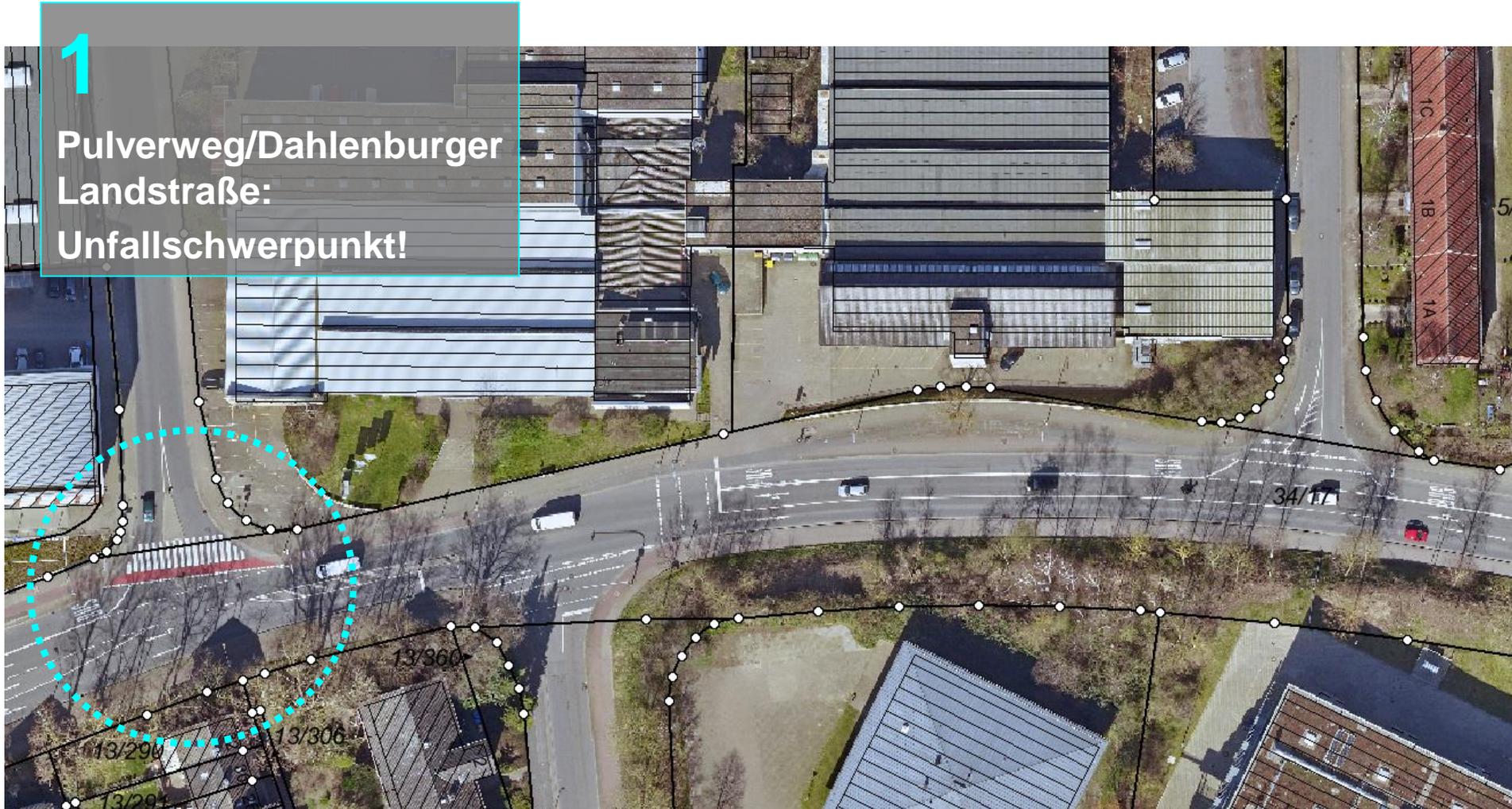
1

IST-ZUSTAND DAHLENBURGER LANDSTRAÙE

1 IST-Zustand Dahlenburger Landstraße









Pulverweg/Dahlenburger Landstraße: Unfallauswertung 5 Jahre

Unfallkategorien

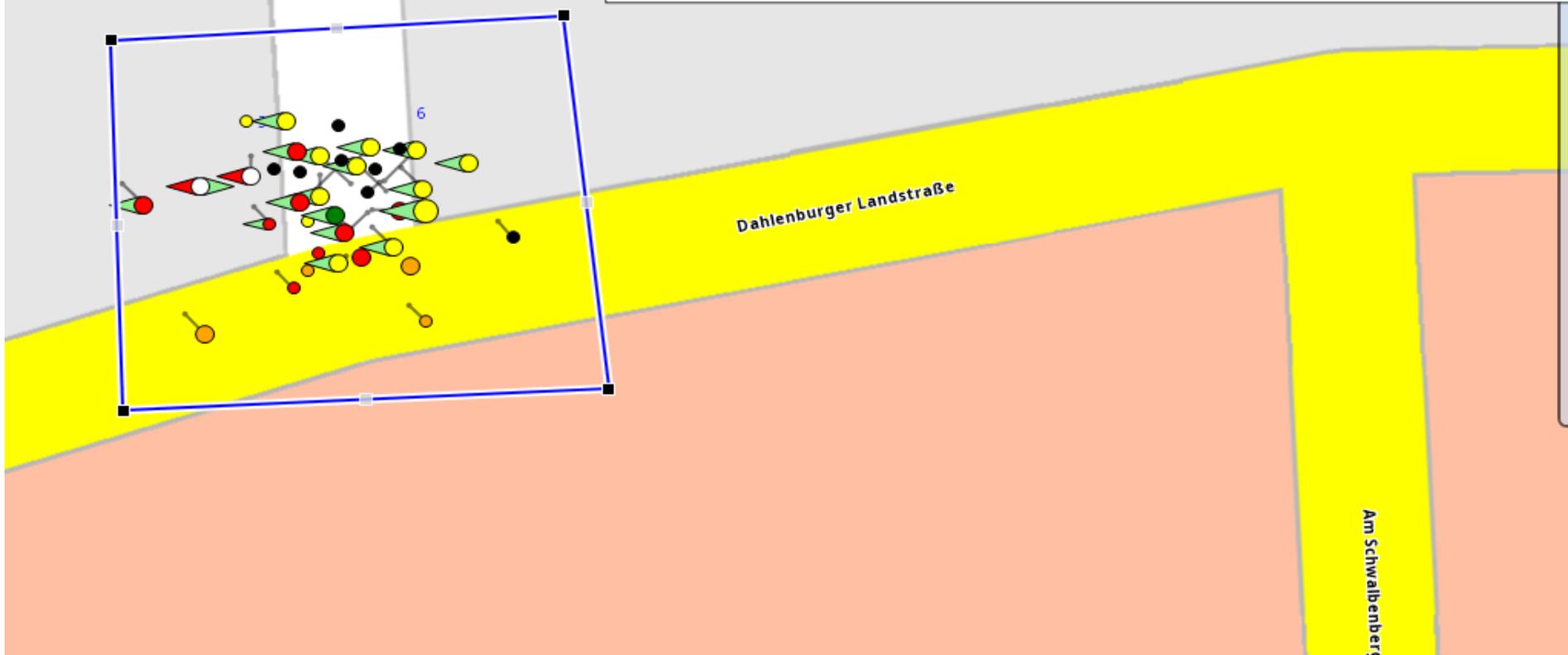
-  Unfall mit Getöteten
-  Unfall mit Schwerverletzten
-  Unfall mit Leichtverletzten
-  Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
-  Unfall mit Sachschaden

Unfalltypen

-  1 - Fahr Unfall (F)
-  2 - Abbiegeunfall (AB)
-  3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
-  4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)
-  5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
-  6 - Unfall im Längsverkehr (LV)
-  7 - Sonstiger Unfall (SO)

Unfallumstände

-  Fußgänger
-  Radfahrer
-  Kraftrad
-  Baumunfall
-  Alkohol oder Drogen
-  Überholunfall
-  Wildunfall





1 IST-Zustand Dahlenburger Landstraße -Pulverweg-

Pulverweg/Dahlenburger Landstraße:
Unfallauswertung 10 Jahre

Unfallkategorien

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
- Unfall mit Sachschaden

Unfalltypen

- 1 - Fahr Unfall (F)
- 2 - Abbiegeunfall (AB)
- 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)
- 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)
- 7 - Sonstiger Unfall (SO)

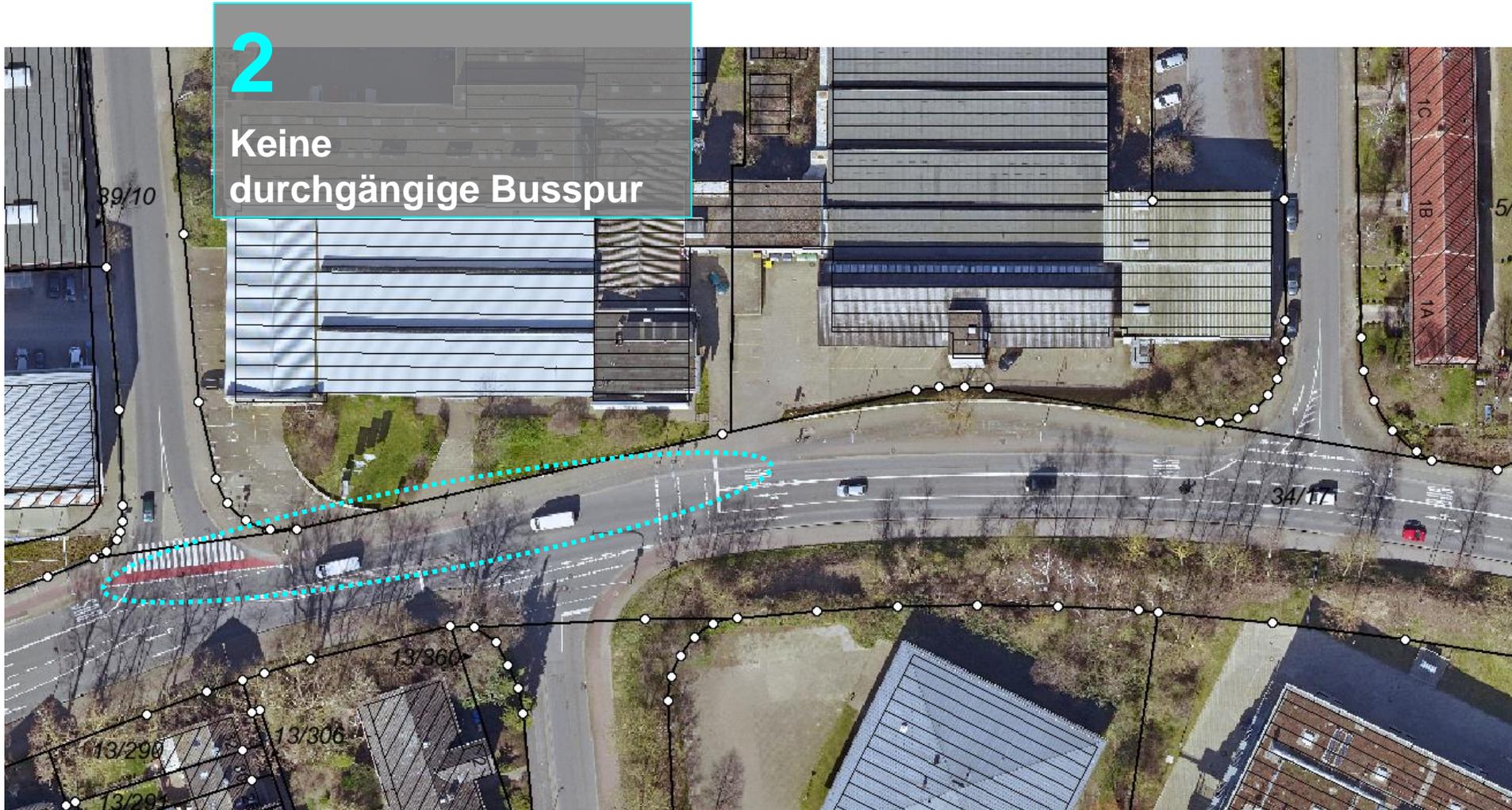
Unfallumstände

- ▲ Fußgänger
- ▲ Radfahrer
- ▲ Kraftrad
- ▲ Baumunfall
- ▲ Alkohol oder Drogen
- ▲ Überholunfall
- ▲ Wildunfall

Dahlenburger Landstraße

Am Sch

1 IST-Zustand Dahlenburger Landstraße -Busspur-



1 IST-Zustand Dahlenburger Landstraße -Am Schützenplatz-



3

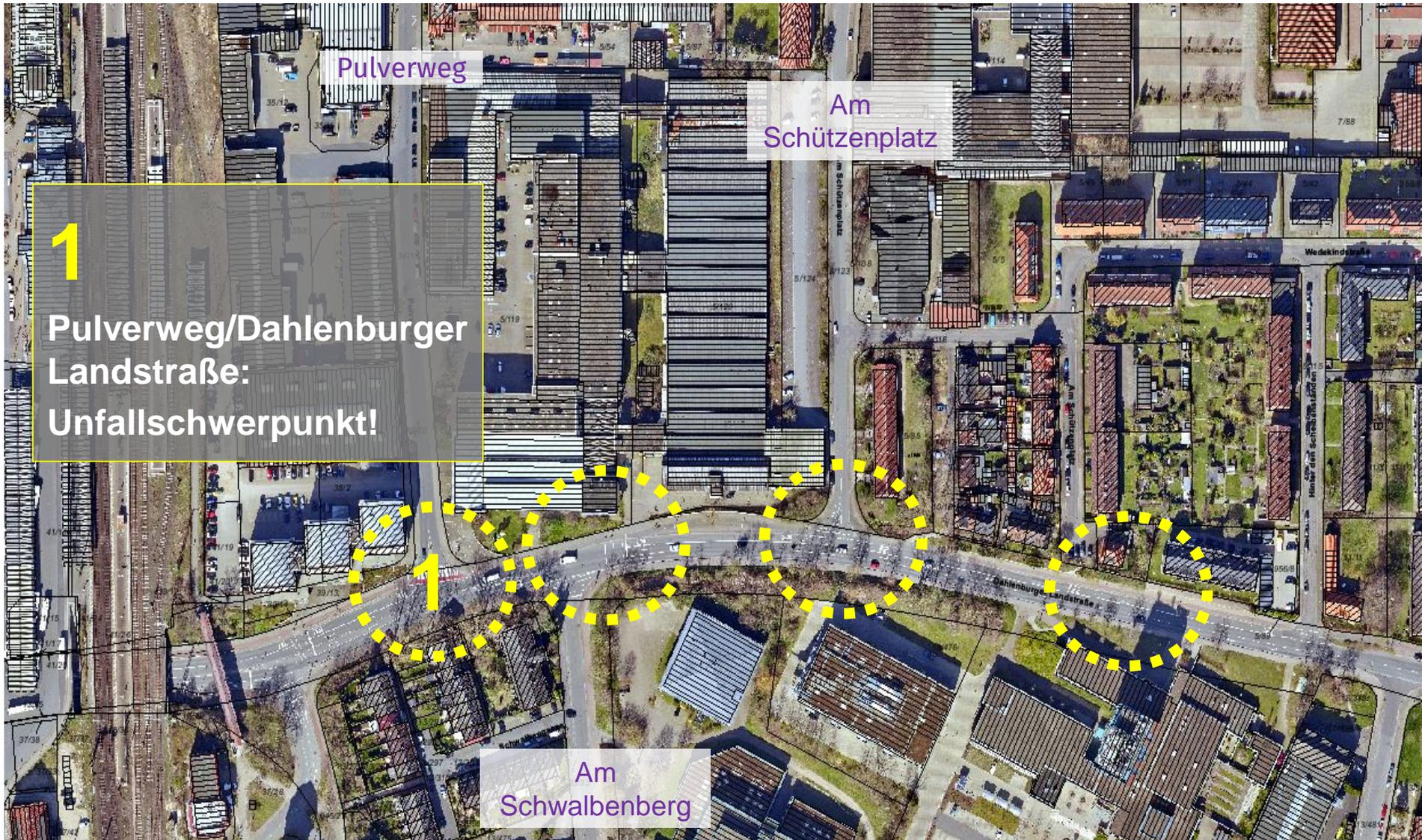
Keine Signalisierung;
momentan nur
rechts rein-rechts raus



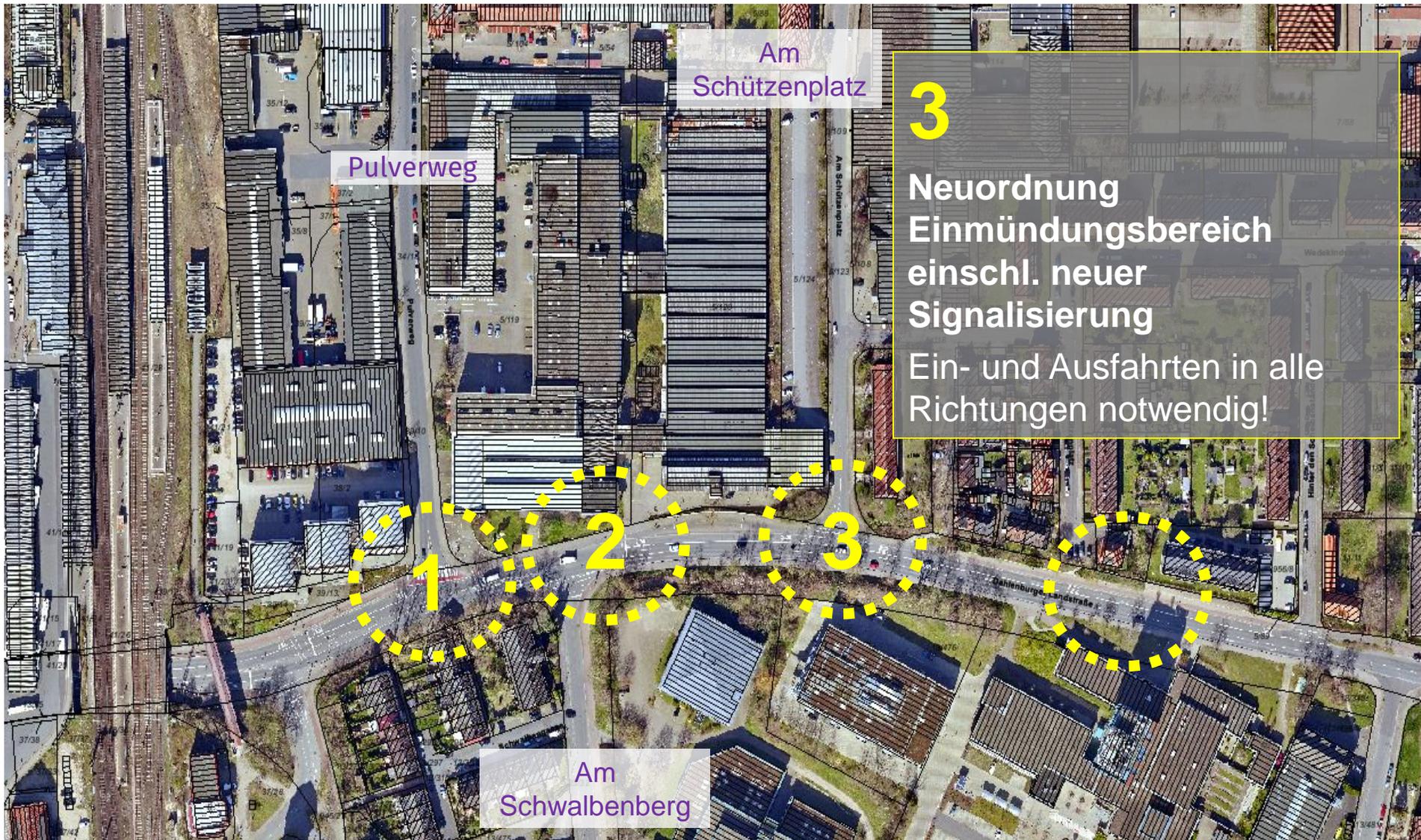


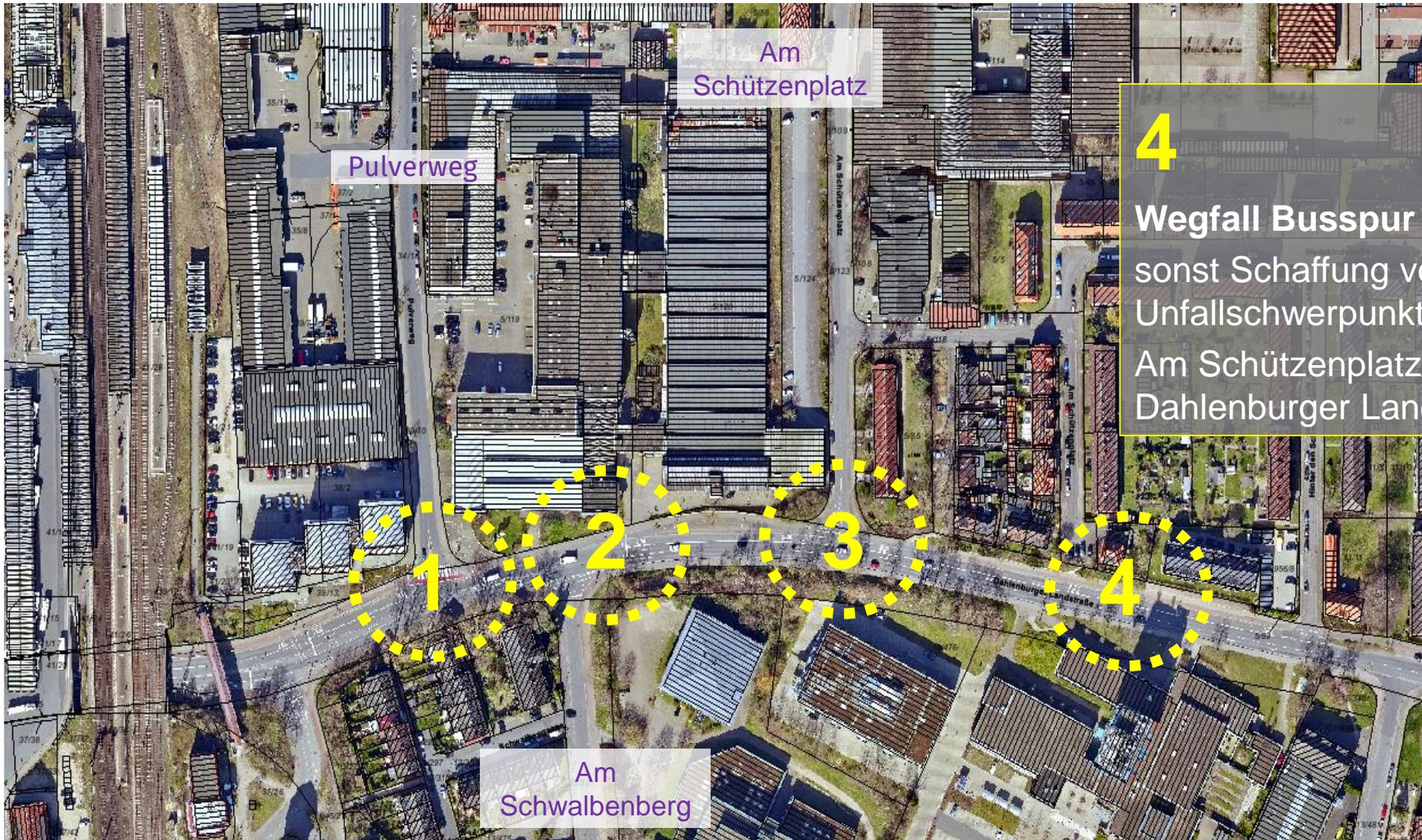
2

WAS IST ALLES ZU BEACHTEN BEI DER UMGESTALTUNG?







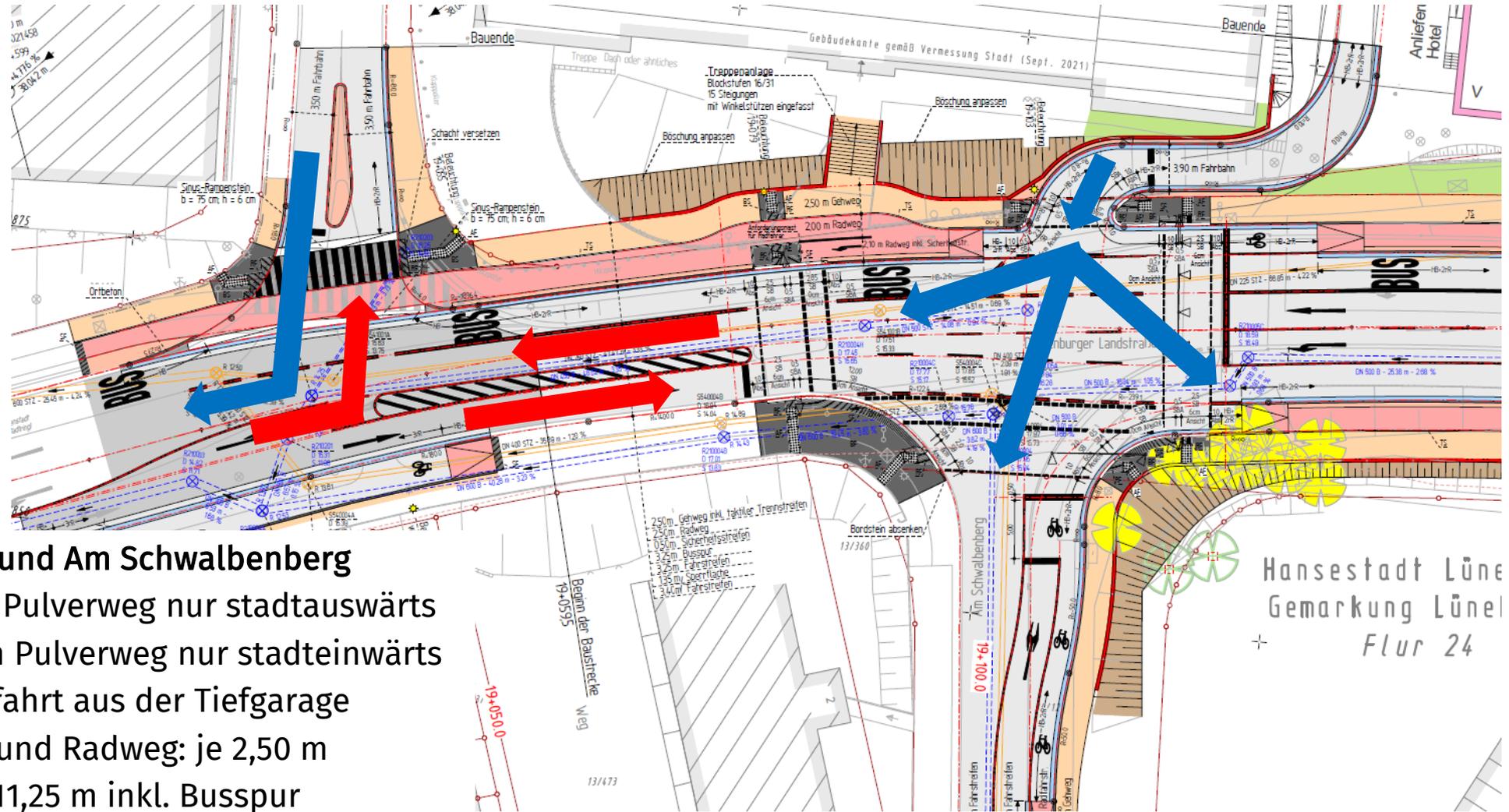




3

SOLL-ZUSTAND DAHLENBURGER LANDSTRAÙE

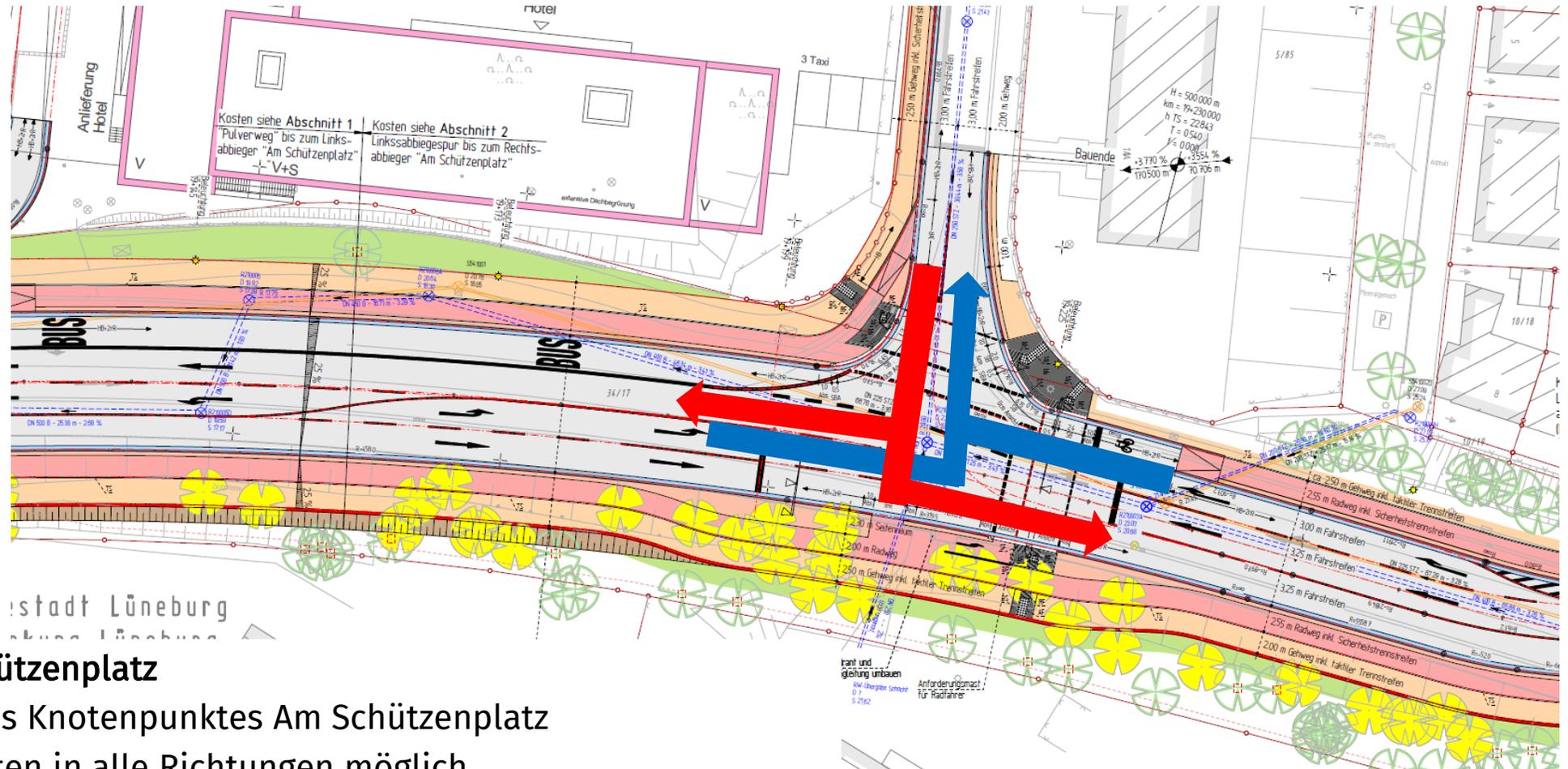
3 SOLL-Zustand Dahlenburger Landstraße



Zwischen Pulverweg und Am Schwalbenberg

- Einbiegen in den Pulverweg nur stadtauswärts
- Ausfahrt aus dem Pulverweg nur stadteinwärts
- Signalisierte Ausfahrt aus der Tiefgarage
- Getrennter Geh- und Radweg: je 2,50 m
- Fahrbahnbreite: 11,25 m inkl. Busspur
- Gesicherte Querung an der LSA auf Höhe McFit

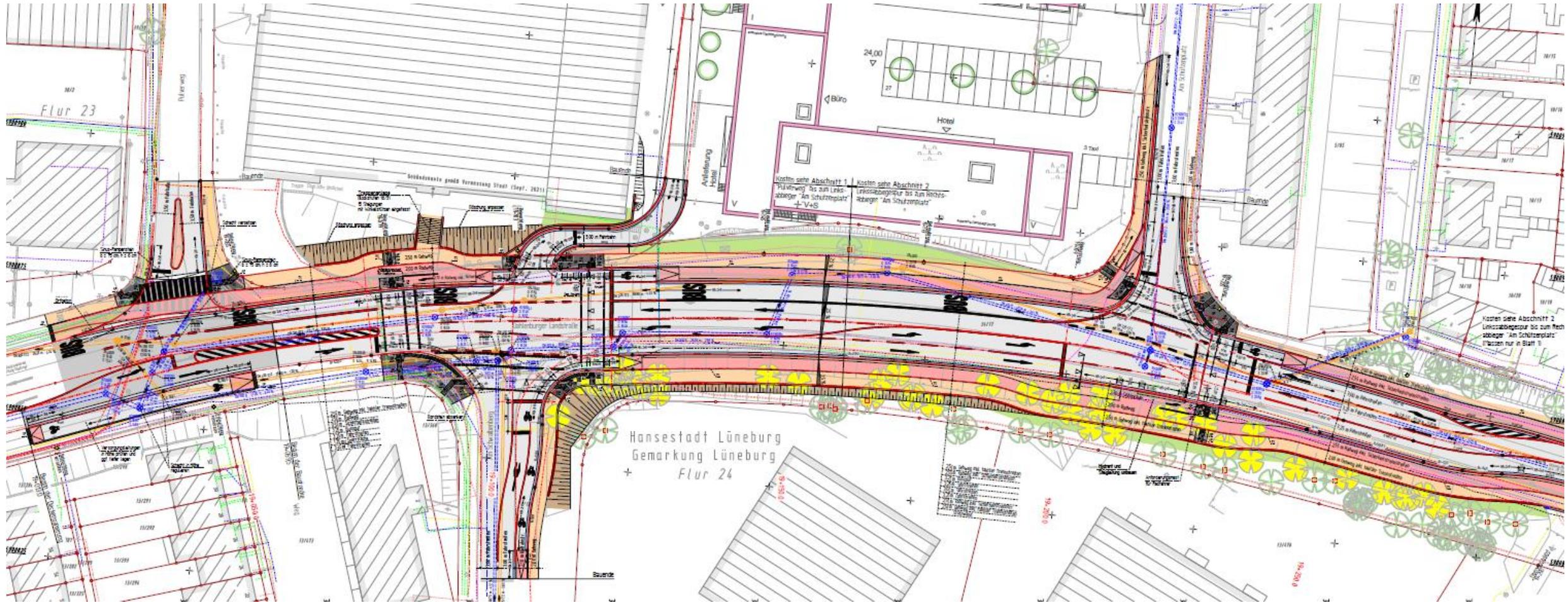
3 SOLL-Zustand Dahlenburger Landstraße



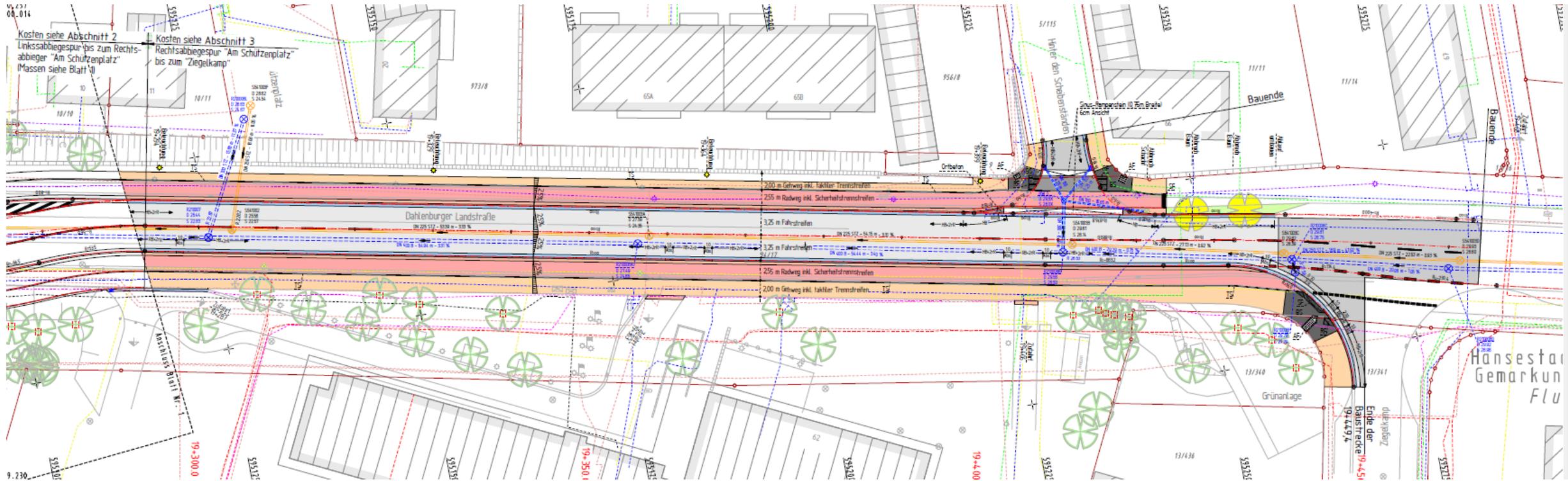
Einmündung Am Schützenplatz

- Signalisierung des Knotenpunktes Am Schützenplatz
- Ein- und Ausfahrten in alle Richtungen möglich
- Getrennter Geh- und Radweg: je 2,50 m
- Busspur beginnt erst ab Am Schützenplatz → Beschleunigung bis ZOB

3 SOLL-Zustand Dahlenburger Landstraße



3 SOLL-Zustand Dahlenburger Landstraße





4

ZEITSCHIENE

4 Zeitschiene



- Ausführungsplanung für den Straßenbau fast abgeschlossen
- Kanalbaumaßnahmen der AGL kommen noch hinzu
→ erhöhter Aufwand
- Submission geplant September/Oktober 2024
- Baubeginn Ende 2024/Anfang 2025
- Bauzeit etwa 12 Monate

Öffentlicher Teil

TOP 11



Sanierung Alter Hessenweg

VO/11187/24

IST-Zustand Alter Hessenweg

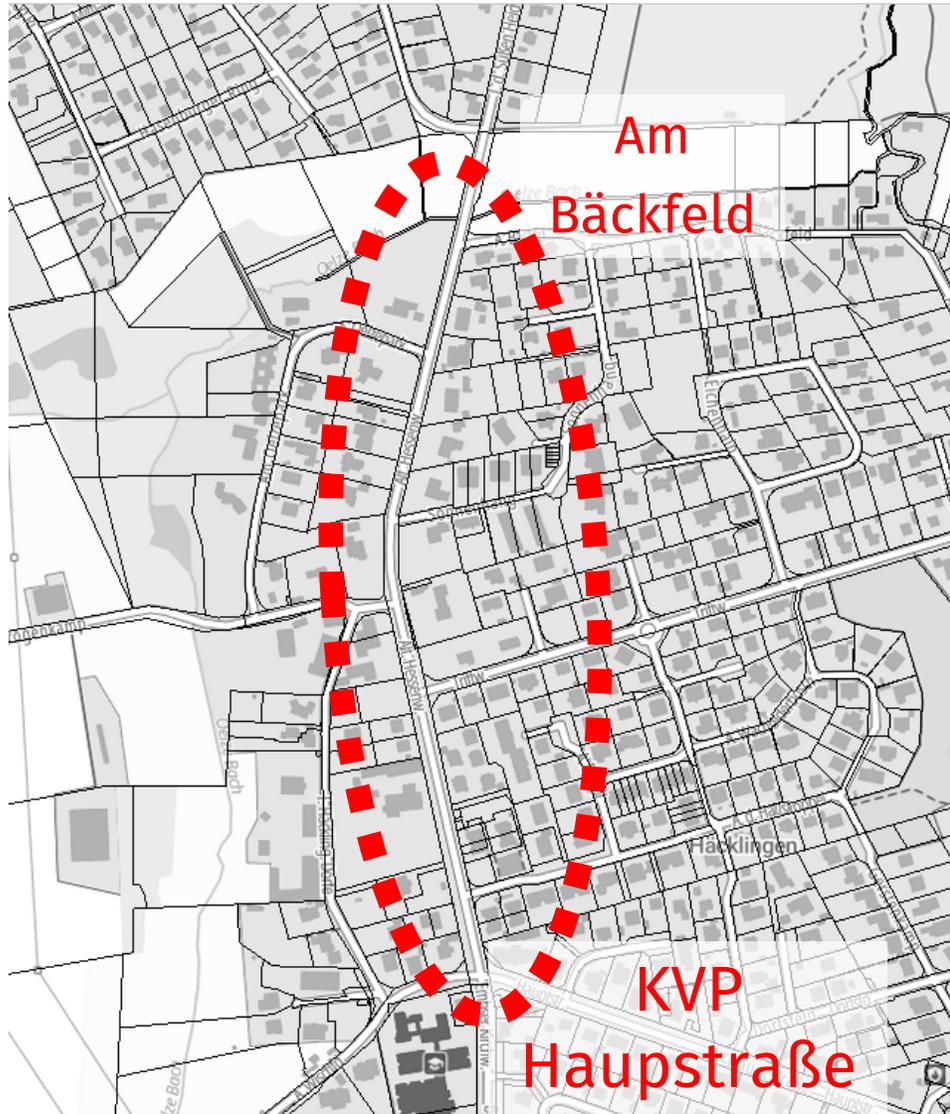


1 IST-Zustand Alter Hessenweg



aufgrund von
Straßenschäden

1 IST-Zustand Alter Hessenweg



Gesamtabschnitt

„Am Bäckfeld“ bis „KVP - Hauptstraße“,
Länge 600 m

1. Abschnitt

„Am Bäckfeld bis Bäcker Kruse“,
Länge 430 m

2. Abschnitt

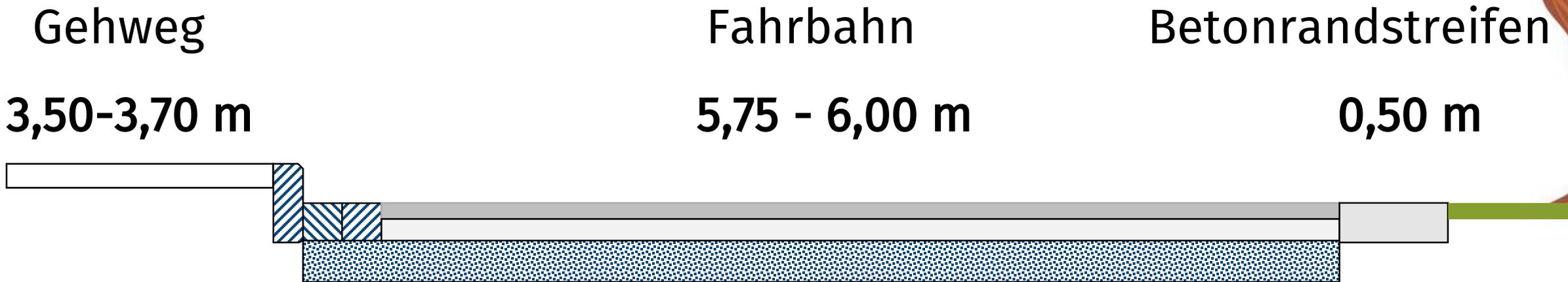
„Bäcker Kruse bis KVP-Hauptstraße“,
Länge 170 m

1 IST-Zustand Alter Hessenweg



1. Abschnitt

„Am Bäckfeld bis Bäcker Kruse“, Länge 430 m

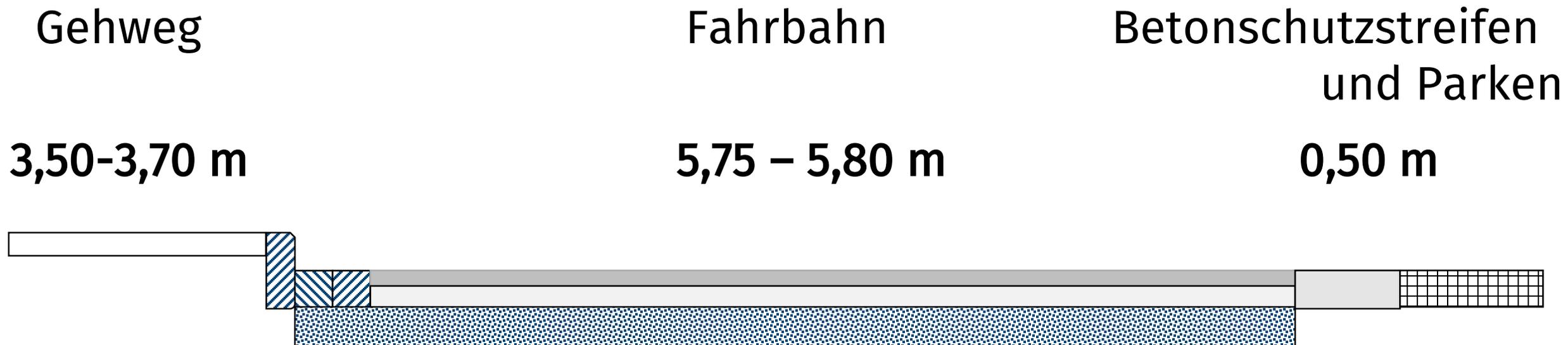


1 IST-Zustand Alter Hessenweg



2. Abschnitt

„Bäcker Kruse bis KVP-Hauptstraße“, Länge 170 m

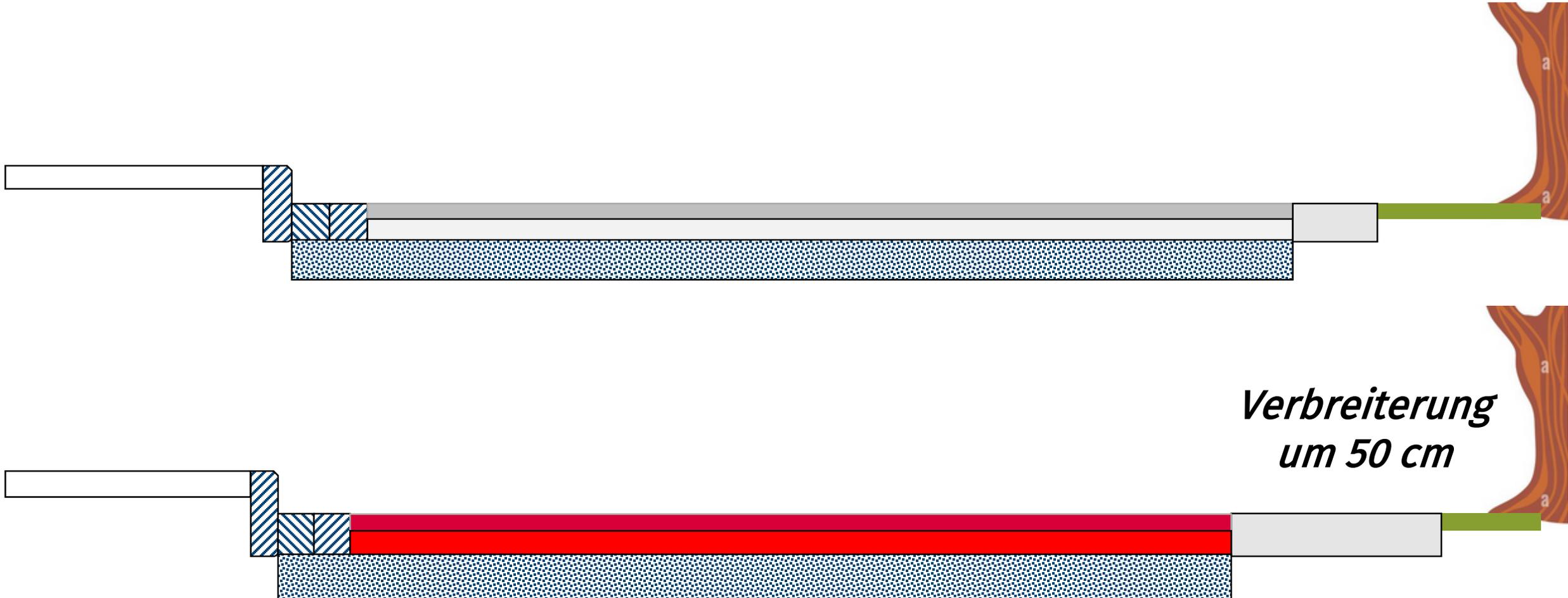




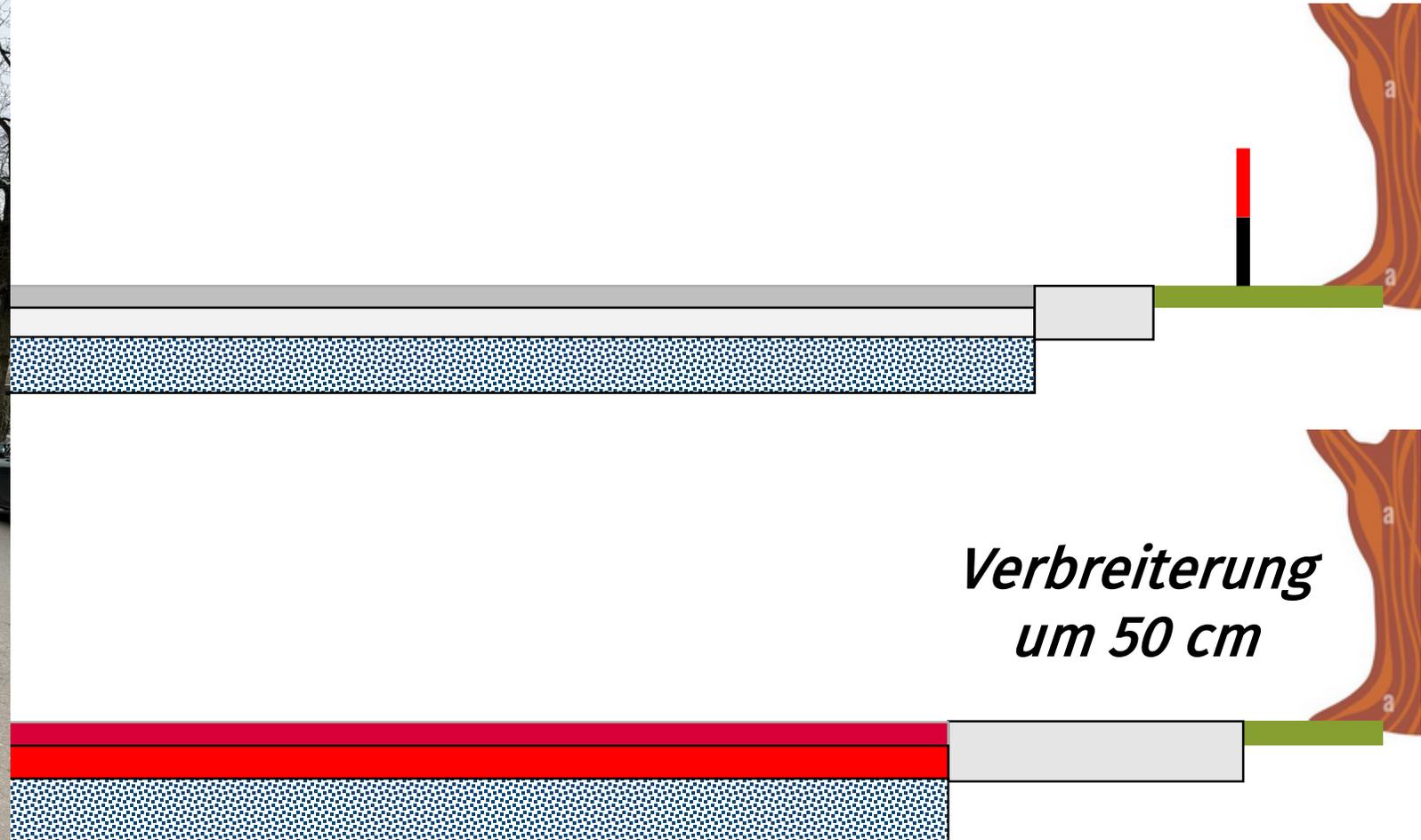
2

SOLL-ZUSTAND ALTER HESSENWEG

2 SOLL-Zustand Alter Hessenweg



2 SOLL-Zustand Alter Hessenweg



2 SOLL-Zustand Alter Hessenweg



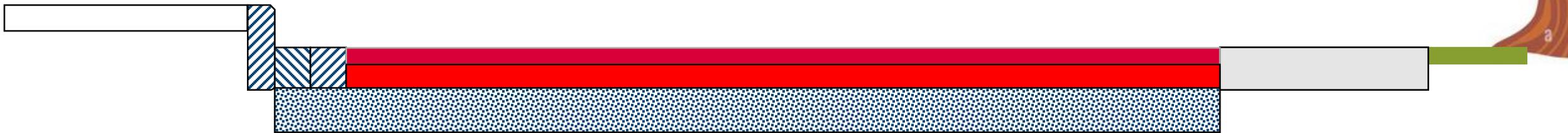
1. Abschnitt

„Am Bäckfeld bis Bäcker Kruse“, Länge 430 m

Gehweg
bleibt
3,50-3,70 m

Fahrbahn
neu aus Asphalt
5,50 m

Radschutzstreifen
neu aus Beton
1,50 m



2 SOLL-Zustand Alter Hessenweg



2. Abschnitt

„Bäcker Kruse bis KVP-Hauptstraße“, Länge 170 m

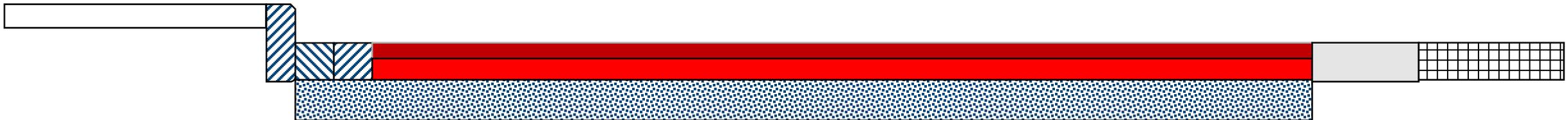
Gehweg

unverändert
3,50-3,70 m

Fahrbahn

neu aus Asphalt
5,75-5,80 m

Betonrandstreifen
und Parken
unverändert





3

ZEITSCHIENE



2024:

- **Bauen in den Sommerferien:**
 - Asphaltarbeiten im Fahrbahnbereich
 - Herstellung eines Radschutzstreifens aus Beton einschl. Markierung
- Informationen zur Verkehrsführung werden per Wurfsendung an Anwohnende vor Baubeginn verteilt

2025:

- Erneuerung der Gehwegoberflächen vorbehaltlich einer Förderzusage und der Finanzplanung 2025/2026
-



Sachstand zu geänderter Verkehrsführung aufgrund von Baustellen
im Bereich Lindenstraße/ Rote Straße

VO/11207/24



Abgeschlossene, laufende und bevorstehende Bauvorhaben

Lindenstraße, Ritterstraße, Salzstraße, Wallstraße und Rote Straße

Lüneburg, 11.04.2024



-
1. Lindenstraße (Fernwärme) (Maßnahme am 12.04.2024 abgeschlossen)
 2. Ritterstraße (Ostpreußisches Landesmuseum)
 3. Salzstraße (Kanalsanierung)
 4. Wallstraße (Kanalsanierung)
 5. Rote Straße / Bei der Johanniskirche (IHK, Strom- und Fernwärmeleitung –
Fahrbahnsanierung und Fahrradring)
 6. Zeitschiene über alle Maßnahmen



1. Lindenstraße

- Maßnahme: Anschluss des Grundstücks Hsnr. 30 an das Fernwärmenetz.
- Arbeiten in drei Bauabschnitten.
 - 1. BA: 11.03 – 18.03.2024
 - 2. BA: 19.03 – 02.04.2024
 - 3. BA: 02.04 – 15.04.2024
- Während des BA 1 mussten der Fuß- und Radverkehr über einen Notweg in unmittelbarer Nähe geführt werden.
- Während der BA 2 und 3 kam es zusätzlich zu halbseitigen Sperrungen der Lindenstraße.
- Das Bauvorhaben lief fristgerecht und ohne eine nennenswerte Beschwerdelage.



2. Ritterstraße

- Maßnahme: Um- und Erweiterungsbau des Ostpreussischen Landesmuseums.
- Arbeiten in verschiedenen Bauabschnitten. Derzeit liegt eine Genehmigung bis Oktober 2024 vor. Mit einem Abschluss der Maßnahme ist nicht vor dem Sommer 2025 zu rechnen.
- Während der Baumaßnahme kommt es zu Beeinträchtigungen in der Ritterstraße.





3. Salzstraße

- Maßnahme: Instandsetzung eines erheblich abgesackten Kanalschachtes Höhe Hsnr. 13.
- Arbeiten werden in 2 AT abgeschlossen sein können.
- Beauftragung erst nach Abschluss der Arbeiten in der Lindenstraße aber vor der Roten Str.
- Es müssen die Haltestellen „Neue Sülze“ und „Bei der Lambertikirche“ temporär entfallen.
- Einige Anwohnergrundstücke können während der Maßnahme nicht angefahren werden.
- Der Verkehr aus der Grapengießersstraße muss über die Altstadt umgeleitet werden.
- Beginn der Maßnahme: Voraussichtlich Ende April / Anfang Mai an einem Freitag und Samstag.



4. Wallstraße

- Maßnahme: Instandsetzung eines erheblich abgesackten Kanalschachtes im Einmündungsbereich Sülztorstraße.
- Arbeiten werden 2 bis 3 Monate in Anspruch nehmen, da sich der Kanal in 5 Meter Tiefe befindet und diverse Versorgungsleitungen im Baufeld über dem Kanal verlegt sind. Weiterhin müssen in der Bauzeit Abwässer umgepumpt werden. Bis dahin bleibt die Absperrung bestehen.
- Beauftragung möglichst parallel zu den Arbeiten in der Roten Straße (voraussichtlich um den 01.07.2024), um die Beeinträchtigungen für den ÖPNV zeitlich so gering wie möglich zu halten.
- Planungen des BV oder Umleitungspläne liegen noch nicht vor. Die AGL ist hier federführend und fertigt zeitnah die erforderlichen Ausschreibungsunterlagen.





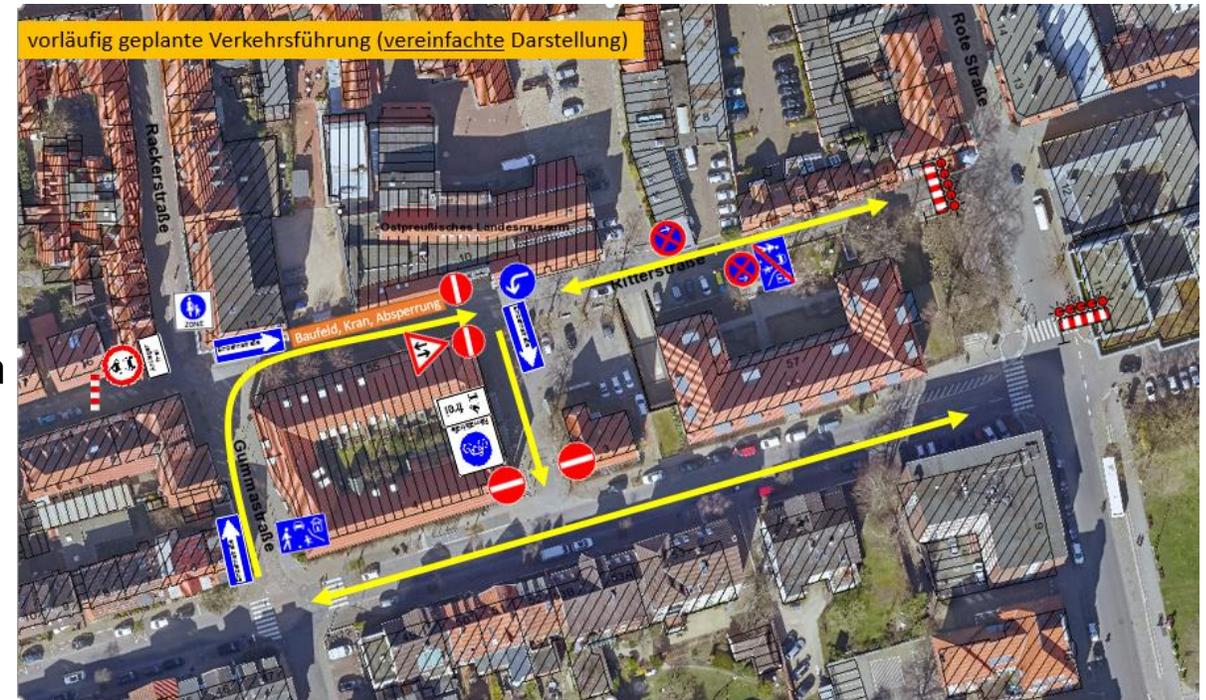
5. Rote Straße (parallel: Bei der Johanniskirche)

- Maßnahmen: Es wird das Fernwärme- und Stromnetz erweitert und ein Trafo-Haus aus der IHK in die Ritterstraße verlegt.
- Das BV ist in 3 Abschnitte unterteilt.
 1. BA: 08.04 – 30.04.2024 (IHK-Vorplatz und Grapengießerstraße)
 2. BA: 24.06 – 09.08.2024 (Kalandstr. / Ritterstr. in Richtung Am Sande bis Hälfte Rote Straße)
 3. BA: 12.08 – 01.10.2024 (Hälfte Rote Str. bis Am Sande)
- Parallel zu den BA 2 und 3 erfolgt die Fahrbahnsanierung / Fahrradring in der Straße Bei der Johanniskirche Ausgang Am Sande Höhe der Familien Bildungsstätte / Kaland Haus (Dauer ca. 6 Wochen) – Vorteil: Der Sande ist dann ohnehin für den ÖPNV gesperrt. Hinweis: Die Einmündung Kalandstraße ist gesperrt.
- In den Bauabschnitten 2 und 3 ist die Rote Straße für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Beim BV Bei der Johanniskirche bleibt die nördliche Fahrbahn für den Verkehr frei.
- Im BA 2 in der Roten Straße wird der Kreuzungsbereich zur Ritterstraße gesperrt werden müssen. Hier erfolgt die dargestellte Umleitung über den Vorplatz des Stadtarchivs.



5. Rote Straße (parallel: Bei der Johanniskirche)

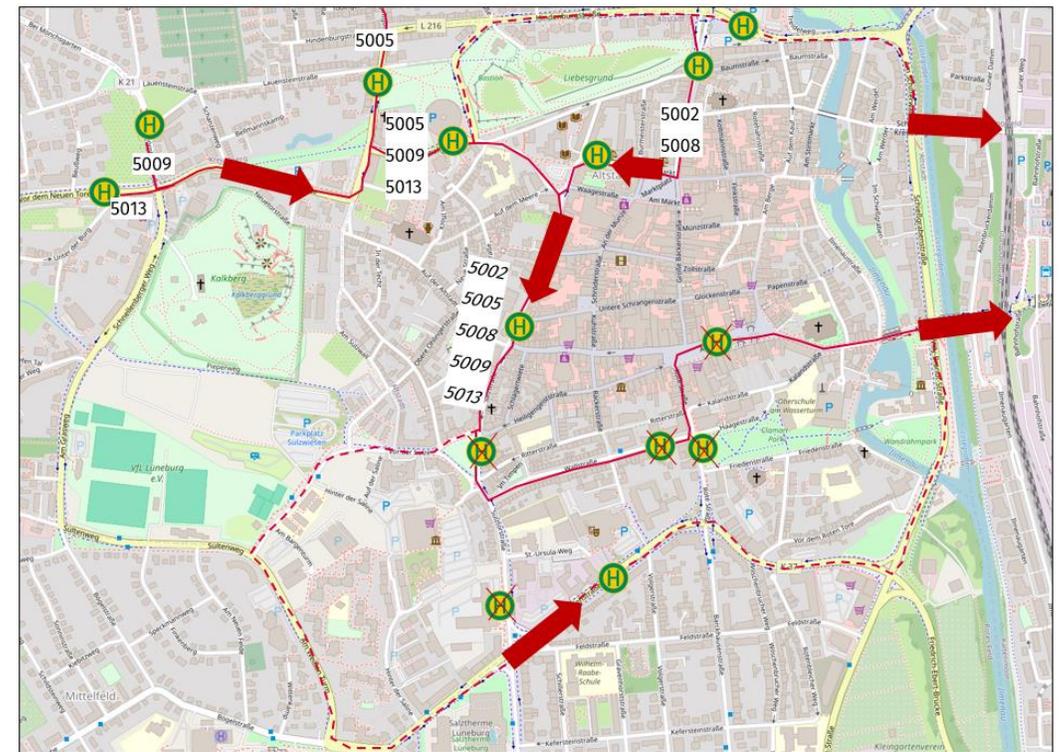
- Die Umleitung ist wie folgt für ca. 4 Wochen geplant:
- Die Anfahrt zur Baustelle des Ostpreußischen Landesmuseums erfolgt über die Wallstr., die Gummastr. und führt über die Ritterstr. und den Vorplatz des Stadtarchivs wieder auf die Wallstr..
- Die Anwohner im östlichen Bereich der Ritterstr. Können nach temporärer Aufhebung der Einbahnstr. Ebenfalls über den Vorplatz abfahren.





5. Rote Straße (parallel: Bei der Johanniskirche)

- Die Beeinträchtigungen für den ÖPNV sind durch die Sperrung des Platzes Am Sande und der Sperrung Wallstraße / Sülztorstraße beträchtlich. Gleichwohl wird die möglichst parallele Baustellenführung angestrebt, da dies rein zeitlich den geringeren Einfluss auf den ÖPNV haben wird.
- Die Umleitungen könnten wie folgt aussehen:
 - Haltestelle Neue Sülze wird von einer Linie angefahren.
 - Alle anderen Linien werden über den Reichbachplatz geführt.
 - Haltestelle Lindenstraße ist die Haltestelle, welche am dichtesten zur Innenstadt liegt und muss von diversen Linien angefahren werden.





6. Zeitschiene

- Die nachfolgende Zeitplanung wurde mit allen beteiligten Firmen, Partnern und städt. Bereichen abgestimmt.

| Zeitschiene der Bauvorhaben Lindenstraße, Ritterstraße, Salzstraße, Wallstraße, Rote Straße und Bei der Johanniskirche | | | | | | | | | | |
|---|--------------------|----------------------------|--------|-----------------------------------|--|--------|----------------|--------|--------|--------|
| Bauvorhaben | Mrz 24 | Apr 24 | Mai 24 | Jun 24 | Jul 24 | Aug 24 | Sep 24 | Okt 24 | Nov 24 | Dez 24 |
| Lindenstraße | 11.03 - 15.04.2024 | | | | | | | | | |
| Ritterstraße | ganzjährig | | | | | | | | | |
| Salzstraße | | 2-3 Tage Freitag + Samstag | | | | | | | | |
| Wallstraße | | | | | Beginn vorauss. 01.07.2024 Dauer bis zu drei Monaten | | | | | |
| Rote Straße | | 1. BA 08.04-30.04 | | 2. BA | 24.06-09.08.24 | 3. BA | 12.08-01.10.24 | | | |
| Bei der Johanniskirche | | | | Dauer 6 Wochen, Beginn noch offen | | | | | | |



Anfrage „Doringunfälle Hindenburgstraße“
(Anfrage der SPD-Fraktion vom 17.03.2024)

VO/11213/24



Anfrage „Parkraumkonzept für Lastenräder“
(Anfrage der Gruppe Die Partei/Die Linke vom 27.03.2024)

VO/11222/24

Öffentlicher Teil

TOP 15



Anfrage „Beseitigung von Mikromängeln im Busverkehr“
(Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 02.04.2024)

VO/11235/24



Anfrage „Vorrangschaltung für den Busverkehr“
(Anfrage des VCD vom 27.03.2024)

VO/11238/24



Anfrage „Beseitigung Busmängel“
(Anfrage des VCD vom 27.03.2024)

VO/11237/24

Öffentlicher Teil

TOP 18



Antrag „Einrichtung von Fahrradgrünpfeilen“
(Antrag des VCD vom 27.03.2024)

VO/11239/24

Öffentlicher Teil

TOP 19



Anfragen im öffentlichen Teil

Nichtöffentlicher Teil

TOP 20



Mitteilungen der Verwaltung im nichtöffentlichen Teil

Nichtöffentlicher Teil

TOP 21



Anfragen im nichtöffentlichen Teil



Bereich 35 - Mobilität

04131 - 309 3599
mobilitaet@stadt.lueneburg.de



Stadtratsfraktion im Rat der Hansestadt Lüneburg

SPD Stadtratsfraktion – Auf dem Meere 14-15 – 21335 Lüneburg

Frau

Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch

Hansestadt Lüneburg

Am Ochsenmarkt 1

21335 Lüneburg

Vorsitzende:

Hiltrud Lotze, Tel: 0170 5327756

Uwe Nehring, Tel: 01525 3149879

Anfragesteller:

Jörg Kohlstedt, Tel: 04131 269829

17. März 2024

Anfrage für den Mobilitätsausschuss

Dooringunfälle Hindenburgstraße

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Kalisch,
Sehr geehrte Frau Ausschussvorsitzende Redenius,

wiederholt berichtete Herr Moßmann von der Häufung von Dooringunfällen (also Unfälle zwischen Fahrradfahrenden und Aussteigenden aus einem parkenden Pkw) auf der Südseite der Hindenburgstraße. Damit soll auch die Verlegung bzw. der Entfall der dort gelegenen Parkplätze begründet werden.

Dem unfallatlas.statistikportal.de sind für die letzten fünf Jahre keinerlei Unfälle mit Personenschaden auf dem südlichen Fahrradweg zwischen Auto und Fahrrad zu entnehmen. Es gab ausschließlich Unfälle in den Kreuzungsbereichen zur Hindenburgstraße.

Daher unsere Anfrage:

1. Welche Dooringunfälle hat es in den Jahren 2019 bis 2023 in der Hindenburgstraße Südseite gegeben? Bitte differenziert nach reinen Sachschäden und Personenschäden. Und bitte Quelle benennen.
2. Gibt es in der Hansestadt (weitere) Fahrradwege, die durch Dooringunfälle signifikant auffällig sind? Welche Maßnahme zur Unfallreduzierung sind hier von der Hansestadt geplant?

Mit freundlichen Grüßen

Hiltrud Lotze

Uwe Nehring

Jörg Kohlstedt

Auf dem Meere 14-15
21335 Lüneburg

Tel.: 0 41 31/23 28 59
Fax: 0 41 31/33 104

Sparkasse Lüneburg
IBAN: DE49 2405 0110 0057 0502 54
BIC: NOLADE21LBG

Vorsitzende:
Hiltrud Lotze
Uwe Nehring

Email: info@spd-ratsfraktion-lueneburg.de
Internet: www.spd-ratsfraktion-lueneburg.de

Gruppe im Rat der Hansestadt Lüneburg

Gruppensprecherin: Marianne Esders
Reichenbachstraße 2, 21335 Lüneburg
marianne.esders@dielinke-lueneburg.de

Hansestadt Lüneburg
Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Lüneburg, den 27.03.2024

Anfrage – Parkraumkonzept für Lastenräder

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die Gruppe Die PARTEI / Die Linke bittet die Verwaltung, im Ausschuss für Mobilität am 17.04.2024 zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- 1) In welchem Umfang stellt die Stadt in Lüneburg bereits Stellplätze/Fahrradbügel für Lastenräder zur Verfügung und wo befinden sich diese jeweils (bitte auflisten)?
- 2) Inwieweit sieht die Stadt Lüneburg, beispielsweise im Rahmen ihres Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplanes, die Realisierung eines Lastenrad-Parkraumkonzeptes vor?
- 3) In einer Stellungnahme des Bereichs 35 Mobilität vom 14.03.2023 zu Fahrradabstellanlagen erwähnt Herr Hagmaier, dass eine Integration der Erhebung von Fahrradabstellanlagen in das Betriebsmanagementsystem der AGL denkbar wäre. Gibt es in diesem Bereich bereits Fortschritte? Wenn ja, welche? Wenn nicht, welche weiteren oder alternativen Schritte plant die Stadtverwaltung zur Erhebung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Lüneburg?

Begründung:

In einer Stellungnahme des Bereichs 35 Mobilität vom 14.03.2023 zu Fahrradabstellanlagen wird erwähnt, dass es in der Innenstadt 724 Fahrradbügel für 1307 Parkmöglichkeiten und zusätzliche 2284 Abstellmöglichkeiten in den Parkhäusern am Bahnhof gebe. Es wird nicht gesondert erwähnt, ob und wie viele Stellmöglichkeiten es für Lastenräder gibt. Lastenräder gehören für viele Menschen mittlerweile zum Alltag und stellen eine umweltfreundliche Alternative zum Transport mit dem PKW dar. Daher sollten diese in einen Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan mit einbezogen werden. Neben einer Aufhebung von schlecht passierbaren Barrieren für Lastenräder z.B. an Umlaufsperrn braucht es für Lastenräder auch ausreichend Abstellmöglichkeiten. So scheint es sinnvoll, im Rahmen des NUMP ein Lastenrad-Parkkonzept zu realisieren. Dies könnte beispielsweise in den städtischen Parkhäusern / auf städtischen Parkflächen geschehen. Dort könnten einzelne Parkhaus-Etagen oder gekennzeichnete Flächen für Lastenräder zur Verfügung gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Gruppensprecherin Die PARTEI / Die Linke



Stadtratsfraktion Lüneburg

Ratsmitglied
PIA REDENIUS
p.redenius@posteo.net

Oberbürgermeisterin
der Hansestadt Lüneburg
Frau Kalisch
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

02.04.2024

Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 17.04.2024

Beseitigung der Mikromängel im Busverkehr

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität stellen wir die folgende Anfrage:

Am 12.12.2022 wurde im Mobilitätsausschuss der Antrag „Ein Doppelwumms für die Verkehrswende: Beseitigung von Mikromängeln im Bus- und Radverkehr“ (VO/10383/22) empfehlend zur Kenntnis genommen. Die Mikromängel im Busverkehr, erarbeitet im Rahmen einer Abschlussarbeit an der Universität Lüneburg unter Betreuung von Prof. Dr. Peter Pez, sollten in den kommenden Monaten gesichtet sowie Maßnahmen abgeleitet werden.

- 1. Welche von den empfohlenen Maßnahmen (lediglich im Stadtgebiet) wurden bereits umgesetzt?*
- 2. Bei welchen Maßnahmen soll die Umsetzung noch erfolgen? Wann ist dies vorgesehen?*

Mit freundlichen Grüßen
für die Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Rat der Hansestadt Lüneburg

PIA REDENIUS

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Lüneburg, 27.03.2024

Anfrage zu Möglichkeiten der Vorrangschaltung für den Busverkehr an Lichtsignalanlagen

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt das Rückgrat der Verkehrswende dar. Gleichzeitig ist der Anteil des Busverkehrs im Modal Split der Hansestadt Lüneburg sehr gering. Nur mit einer substantiellen Attraktivierung des ÖPNV ist die Verkehrswende in Lüneburg zu schaffen.

Neben Takt- und Netzverdichtung sowie baulicher Busbeschleunigung über Bus- oder Umweltspuren, kann die Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen dabei eine Rolle spielen.

1. Welche Maßnahmen der Vorrangschaltung werden in Lüneburg bereits genutzt?
2. Welche weiteren Maßnahmen werden seitens der Verwaltung vorgeschlagen?
3. Mit welchen Kosten wären mögliche Maßnahmen verbunden und wie könnten diese umgesetzt werden?

Mit freundlichen Grüßen



Jonas Korn, Vorstand VCD Elbe-Heide,
beratendes Mitglied im Ausschuss für Mobilität der Hansestadt Lüneburg

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Lüneburg, 27.03.2024

Anfrage zum Sachstand der Mikromängelbeseitigung im Busverkehr

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

am 14.02.2023 wurde der Antrag des AStA zur „Beseitigung von Mikromängeln im Bus- und Radverkehr“ im Ausschuss für Mobilität behandelt. Grundlage war u. a. eine am 04.07.2022 vorgelegte Bachelorarbeit an der Leuphana Universität Lüneburg, in der eine Mikromängelanalyse des Busliniennetzes in Lüneburg vorgenommen wurde. Darin vorgestellt sind Lösungsmöglichkeiten für aktuell den Busverkehr behindernde Verkehrssituationen.

In der Stellungnahme der Verwaltung wurde eine Sichtung der Mängel und Ableitung der daraus folgenden Maßnahmen für die darauffolgenden Monate in Aussicht gestellt.

Wie ist der aktuelle Sichtungs- und Umsetzungsstand?

Mit freundlichen Grüßen



Jonas Korn, Vorstand VCD Elbe-Heide,
beratendes Mitglied im Ausschuss für Mobilität der Hansestadt Lüneburg

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Lüneburg, 24.03.2024

Antrag zur Einrichtung von Fahrradgrünpfeilen

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

es wird folgender Antrag gestellt:

Der Rat beauftrage die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg, Fahrradgrünpfeile an mindestens fünf ausgewählten Stellen in Lüneburg einzurichten.

Die Einführung des Grünpfeils für Radfahrende wurde durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Frühjahr 2020 möglich: Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung wurde der Grünpfeil für den Radverkehr als "VZ 721" in den Katalog der Verkehrszeichen aufgenommen. Ein umfangreicher Pilotversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in neun deutschen Großstädten ging dem Projekt voraus. Dabei wurde bestätigt, dass der Grünpfeil die Sicherheit der Radfahrenden sowie der anderen Verkehrsteilnehmenden nicht beeinträchtigt oder gefährdet. Mit der Aufnahme des neuen Verkehrszeichens 721 in den Verkehrszeichenkatalog der StVO Ende 2021 hat der Gesetzgeber die Kriterien für eine verkehrsrechtliche Anordnung auch in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) beschrieben.

Zuvor wurde der Fahrradgrünpfeil bereits in den Nachbarländern Niederlande, Dänemark und Frankreich erfolgreich erprobt und wird nun bereits in vielen deutschen Orten eingesetzt. In Düsseldorf wurden z. B. schon über 100 Fahrradgrünpfeile eingerichtet. Durch die Maßnahme wird der Verkehrsfluss und damit der Komfort des Radverkehrs wesentlich verbessert. Dadurch wird die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert.

Folgende Kreuzungen könnten zur Einrichtung geprüft werden:

- Egersdorffstraße/Bastionstraße
- Bei der Keulahütte/Auf der Hude
- Moldenweg/Vor dem Bardowicker Tore
- Volgershall/Vor dem Neuen Tore
- Stöteroggestraße/Hindenburgstraße
- Altenbrückertorstraße/Willy-Brandt-Straße
- Am Schifferwall/Lünertorstraße
- Henningstraße/Bleckeder Landstraße

Mit freundlichen Grüßen



Jonas Korn, Vorstand VCD Elbe-Heide,
beratendes Mitglied im Ausschuss für Mobilität der Hansestadt Lüneburg

Anlage: Fahrradgrünpfeil (VZ 721)

