

Antrag

Beschließendes Gremium:

Antrag "Verbesserung der Verkehrssituation in der Salzstraße" (Antrag des VCD und des Behindertenbeirates vom 17.08.2024, eingegangen 17.08.2024)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	10.09.2024	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Auf gemeinsamen Kopfbogen haben der VCD Regionalverband Elbe-Heide und der Behindertenbeirat für Stadt und Landkreis Lüneburg den als Anlage beigefügten Antrag zur „Verbesserung der Verkehrssituation in der Salzstraße“ eingereicht. **Unterschrieben ist der Antrag nur vom Vorstand des VCD Regionalverband Elbe-Heide.**

Die Verwaltung nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Die Verwaltung begrüßt ausdrücklich die Intention des Antrags, die Situation für den Rad- und insbesondere den Fußverkehr in der Salzstraße zu verbessern. Da die Salzstraße sich in Richtung Lambertiplatz verengt und nicht alle Wohnhäuser in geschlossener Reihe stehen, wurde bei der Betrachtung häufig auf die Engstellen Bezug genommen. Zu den einzelnen Punkten nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. die Oberfläche von Geh- und Radweg zu verbessern:

Die Oberfläche von Geh- und Radwegen in der Salzstraße ist ca. 30 Jahre alt und weist nach Einschätzung des Bereiches Straßen- und Brückenbau noch eine gute Qualität auf. Ein Austausch des Belages, wie im Antrag gefordert, würde schätzungsweise Kosten in Höhe von knapp 40.000,00 € verursachen. Die Denkmalpflege wäre bei einer Umgestaltung einzubinden. Aus denkmalpflegerischer Sicht wäre der komplette Austausch des Pflasters zu vermeiden, ein Teilaustausch jedoch möglich. Aus Sicht des Klimaschutzes würde sich bei einem Austausch von Pflaster gegen Platten der Versiegelungsgrad deutlich erhöhen.

Zu 2. die Sichtbarkeit der Trennung zwischen Geh- und Radweg zu verbessern:

Die Maße von Geh- und Radweg betragen an der engsten Stelle der Salzstraße ca. 0,7 m (Gehweg) und 1,8 m (Radweg) und entsprechen damit nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen; der Trennstreifen zur Fahrbahn ist 0,5 m breit. Trennstreifen zwischen Geh-

und Radwegen werden der lichten Breite des Gehweges zugeordnet. Durch die Setzung eines Trennstreifens würde der vorhandene Gehweg optisch noch mehr eingeengt. Außerdem kann aufgrund der unzureichenden Breiten der Einbau dieses Trennstreifens straßenrechtlich nicht angeordnet werden.

Zu 3. die Gehwegbreite der Salzstraße zu erhöhen:

Bei einer Gesamtbreite an der engsten Stelle der Salzstraße von ca. 8,40 m von Häuserwand zu Häuserwand und einer Fahrbahnbreite (inklusive Gosse) von etwa 3,40 m verbleiben 5 m für den Fuß- und Radverkehr auf beiden Seiten. Bei der Berechnung von Wegbreiten soll der Abstand zur Hauswand jeweils 0,2 m betragen, der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn jeweils 0,5 m. Mit den verbleibenden 3,6 m können keine regelkonformen Anlagen für den Fußverkehr **und** den Radverkehr **auf beiden Seiten** hergestellt werden (siehe auch zu 6.). Nichtsdestotrotz ist es Ziel der Verwaltung, bei der vorhandenen Flächenverfügbarkeit eine bestmögliche Lösung für den Fuß- und Radverkehr zu finden. Im Rahmen der Überlegungen für den Fahrrading erfolgt auch eine konkrete Betrachtung der Salzstraße, bei der Verbesserungspotentiale ausgelotet werden.

Zu 4. die Genehmigung von Aufstellern zu prüfen:

Der Bereich Ordnung der Hansestadt wird sich die Situation noch einmal vor Ort anschauen, mit den Gewerbetreibenden ins Gespräch gehen und die bestehenden Sondernutzungen überprüfen.

Zu 5. unbefugtes Durchfahren durch Kraftfahrzeuge zu verhindern:

Die Kontrolle des fließenden Verkehrs ist ausschließliche Aufgabe der Polizei und kann daher nicht durch die Stadtverwaltung erfolgen. Zu der Thematik des unbefugten Durchfahrens durch die Salzstraße ist der Bereich Ordnung beständig im Austausch mit der Polizei mit der Zielrichtung, dass dort in regelmäßigen Abständen polizeiliche Kontrollen durchgeführt werden.

Technische Lösungen zur Unterbindung unberechtigten Durchgangsverkehrs waren bereits Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplans 1993 und sind auch immer wieder Gegenstand jüngerer Diskussionen. Die im Rahmen des NUMP-Prozesses erarbeiteten Maßnahmenvorschläge (vgl. Anlage zu VO/11412/24 „nump_massnahmen_steckbriefe“) greifen diese Überlegungen auf. Die dort genannte Maßnahme M4 sieht einen Modalfilter u.a. in der Straße Neue Sülze/Salzstraße vor. Die Verwaltung greift mit der Vorlage VO/11412/42 u.a. diesen Vorschlag auf und erbittet den politischen Auftrag, Planungen zu dessen Umsetzung zu erstellen.

Zu 6. den Radverkehr mittelfristig auf die Fahrbahn zu verlagern:

Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit der Möglichkeit des Radverkehrs, auch entgegen der Einbahnstraßenrichtung zu fahren, kann nur mit einer entsprechenden Verbreiterung der Fahrbahn erfolgen, da für den Begegnungsverkehr Bus-Rad gemäß RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eine Breite von 6,00 m erforderlich ist. Eine Verbreiterung der Fahrbahn würde dann jedoch die verfügbaren Flächen für den Fußverkehr einschränken. Die Verbreiterung wäre dann möglich, wenn der Fußverkehr in der Salzstraße nur einseitig geführt würde. Hierfür müsste der Straßenquerschnitt in der Salzstraße grundlegend umgestaltet werden.

Insgesamt zeigen die vorhandenen Schwierigkeiten, die im Antrag zutreffend beschrieben werden, die Notwendigkeit, bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit gute und nachhaltige Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu finden. Insbesondere in der Salzstraße mit ihren unterschiedlichen Funktionen (Wohnen, (Öffentlicher) Verkehr, Gewerbe, Sozialeinrichtung) ist bei einer Neubetrachtung und evtl. Neuplanung des Straßenquerschnitts eine Abwägung aller Interessen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten erforderlich.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
 - Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr
- und/oder
- Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ _____ geprüft.

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

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 73,00€
 - 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:

sh. Antrag des VCD und des Behindertenbeirates vom 17.08.2024

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Bereich 72 - Straßen- und Brückenbau, Geodaten
