

01 - Büro der Oberbürgermeisterin

Datum:  
10.03.2025

## **Anfrage**

Beschließendes Gremium:

**Anfrage "Radverkehrsführung in der Hindenburgstraße" (Anfrage des ADFC vom 09.03.2025, eingegangen 09.03.2025)**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	02.04.2025	Ausschuss für Mobilität

### **Sachverhalt:**

sh. Anfrage des ADFC vom 09.03.2025

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Fuß- und Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße genügt nach Auffassung der Verwaltung nicht den Anforderungen an eine sichere, schnelle und komfortable Verkehrsführung nicht. Diese Auffassung der Verwaltung, die u.a. in Stellungnahmen vom 28.09.2022 zu den Vorlagen VO/10360/22 und VO/10390/22 ausgeführt wurde, war allerdings Ausgangspunkt für eine intensive und sehr kontrovers geführte Diskussion zu der Frage, welche Führungsform für den Radverkehr auf der Südseite der Hindenburgstraße regelkonform und zweckmäßig ist (Radfahrstreifen vs. Radweg). Im Ergebnis wurde die Verwaltung beauftragt, bei entsprechender Planreife den Rat erneut zu befassen.

Die Planung für eine neue Radverkehrsführung ist ursprünglich für das Jahr 2022 im Haushalt auf Basis der Radverkehrsstrategie 2025 aufgenommen worden (Investitionsnummer 01-541-517). Die Planung und Abwägung von Gestaltungsoptionen hat sich u.a. aufgrund der baulichen Beschaffenheit des Straßenabschnittes, des begrenzten Raumes für Veränderungen, des vorhandenen Baumbestandes, der Parksituation etc. unter Betrachtung der anzustrebenden Regelkonformität als anspruchsvoll erwiesen. Auch im Rahmen der Beteiligung der Polizei, Interessenvertreter:innen und Politik erwies sich die Gestaltung einer Radverkehrsführung als herausfordernd.

Der aktuelle Haushalt 2025/2026 sieht für das Jahr 2027 und 2028 entsprechende Ansätze für die Hindenburgstraße unter der Investitionsnummer 541-154 vor. Der ursprüngliche, oben genannte Haushaltsansatz für die Maßnahme aus der Radverkehrsstrategie ist aufgrund des direkten Zusammenhanges mit der Straßensanierung zusammengelegt worden. Aus diesem Grund werden die Planungen zu einer möglichen Änderung der Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße zusammen mit der Straßenbaumaßnahme kombiniert

geplant und abgewogen werden. Der Arbeitskreis Verkehr, der Mobilitätsausschuss werden zu gegebener Zeit in gewohnter Form eingebunden, bevor der Rat eine abschließende Entscheidung in der Sache trifft.

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

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr  
und/oder
- Negativ (-): CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

#### b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

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

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

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
- Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

a) für die Erarbeitung der Vorlage:

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:**

Anfrage des ADFC vom 09.03.2025

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

03 - Steuerung und Service

Fachbereich 3a - Ordnung und Bürgerservice

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 35 - Mobilität

Bereich 72 - Straßen- und Brückenbau, Geodaten

---

Per E-Mail

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg  
Frau Claudia Kalisch  
Rathaus  
21335 Lüneburg

Lüneburg, 09.03.2025

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin.

Der ADFC wendet zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 24.03.2025 mit der folgenden Anfrage an Sie:

*Bereits im Jahr 2017 wurde dem damaligen Verkehrsausschuss des Rates für das Jahr 2018 unter „Radwegeunterhaltungsmaßnahmen“ die Planung für die Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße zwischen Julius-Wolff- und Bardowicker Straße vorgestellt. Wie ist hierzu in 2025 der aktuelle Stand der Planung?*

Einzelheiten zu dieser Anfrage auf der nachfolgenden Seite.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Wenk



## Begründung und Hintergrund

Nach wie vor ist die Verkehrsführung für den Geh- und Radverkehr an der Südseite der Hindenburgstraße im Abschnitt zwischen Julius-Wolff- und Bardowicker Straße regelwidrig.

Diese Regelwidrigkeit wird auch von der Verwaltung der Hansestadt Lüneburg eingeräumt. In einer Antwort vom 17.04.2024 auf eine Anfrage der SPD-Fraktion vom 17.03.2024 bestätigt die Verwaltung, dass die derzeitige Gestaltung der Südseite der Hindenburgstraße nicht den Vorgaben der ERA 2010 und der RASt 2006 entspreche.

### **Abschnitt Julius-Wolff-Straße - Garlopstraße**

Die dort vorhandenen untermaßigen Parkstände (Breite < 180 cm) führen häufig dazu, dass parkende PKW den 70 cm breiten Sicherheitsstreifen zwischen Parkständen und Radweg vollständig beanspruchen und damit die Gefahr von Dooring-Unfällen heraufbeschwören. Hinzu kommen die untermaßigen Breiten von Radweg (100 cm) und Gehweg (180 cm).

### **Abschnitt Garlopstraße – Bardowicker Straße**

Hier sind die Längsparkstände durch Hochbord vom unmittelbar angrenzenden Radweg separiert, ein Sicherheitsstreifen ist nicht vorhanden. Der Radweg ist hier 130 cm, der Gehweg 180 cm breit

Auch der NUMP-Analysebericht vom Januar 2024 kritisiert die unzureichende Sicherheitslage in diesem Teil der Hindenburgstraße. Darin heißt es u.a.:

*Darüber hinaus schränkt auch der ruhende Verkehr die Gehwegbreiten zusätzlich ein, indem Teile des Gehwegs als Parkraum (legal und illegal) genutzt werden (z. B. Hindenburgstraße, an der nach derzeitigen Planungen die nutzbare Gehfläche erweitert und die Parkflächen reduziert werden sollen.*