

Bereich 35 - Mobilität
Berek, Ann-Kathrin

Datum:
04.03.2025

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Bericht 2025 über den aktuellen Umsetzungsstand zum Radentscheid

Beratungsfolge:

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

Sachverhalt:

Am 12. Mai 2022 ist der Rat der Hansestadt Lüneburg dem Bürgerbegehren des Radentscheides beigetreten und hat beschlossen, dass die im Bürgerbegehren Radentscheid genannten sechs verkehrspolitischen Maßnahmen umgesetzt werden sollen, unter Zugrundelegung der im Bürgerbegehren einzeln näher bezeichneten Maßnahmen und den dort genannten Erläuterungen. Auf die Vorlage VO/10016/22 wird verwiesen.

Die sechs verkehrspolitischen Forderungen des Radentscheid lauten wie folgt:

1. Neubau oder Ausbau von 3 km Radverkehrsanlagen pro Jahr ab 2023

Erläuterung: An Straßen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde mit hoher Verkehrsstärke (> 4.000 Kfz pro Tag) werden jährlich ab 2023 mindestens 3 km Radverkehrsanlagen gebaut oder ausgebaut, die zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Dazu sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA in der jeweils gültigen Fassung) zu beachten, die z.B. für Einrichtungsradwege eine Regelbreite von 2 Metern vorsehen. Grundsätzlich entstehen die Radverkehrsanlagen ohne Minderung der Gehwegflächen und sind von anderen Verkehrsarten separiert. Der motorisierte Individualverkehr soll durch Barrieren (z.B. Leitschwellen mit Sichtzeichen) von der Nutzung abgehalten werden. Soweit rechtlich möglich, werden die RVA bei der Querung von nicht-bevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten höhengleich weitergeführt. In der Regel bestehen die Oberflächen der Radverkehrsanlagen aus rotfarbigem Material, um die Streckenführung zu verdeutlichen.

2. Die Sicherheit einer Kreuzung pro Jahr ab 2023 verbessern

Erläuterung: Signalgesteuerte Kreuzungen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde, die eine erhöhte Unfallgefahr aufweisen (siehe auch Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+), werden folgendermaßen umgebaut: Es werden Schutzinseln (nach holländischem Modell sicherer Kreuzungen) gebaut, um Radfahrende und zu Fuß Gehende vor rechts abbiegendem Kfz-Verkehr zu schützen. Die Oberflächen der Fahrradfurten werden in roter Farbe hervorgehoben, um den Verlauf der Radverkehrsanlagen zu verdeutlichen. Wo der

Platz für Schutzinseln nicht ausreicht oder die Umsetzung rechtlich nicht möglich ist, wird eine Lösung gefunden, die eine vergleichbare Sicherheit für Radfahrende garantiert. Dazu sind die Empfehlungen des nationalen Radverkehrsplans zu beachten.

3. Planung eines flächendeckenden Radroutennetzes bis Ende 2023

Erläuterung: Abgesehen von bekannten Routen an Gemeindestraßen und in der Innenstadt (Radverkehrsstrategie 2025) sind weitere Radwegrouten innerhalb der Stadtteile und zwischen den Stadtteilen zu ermitteln. Dabei wird dargelegt, wie Lücken im Routennetz durch die Anlage neuer Radverkehrsanlagen, Rückbau physischer Barrieren oder Umwidmung von Wegen geschlossen werden können. Die Anbindung an regionale Routen, Freizeitrouten, Radschnellwege und den beschlossenen Fahrradstraßenring muss gewährleistet sein. Die Netzplanung folgt den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA in jeweils gültiger Fassung). Ergebnis ist eine Prioritätenliste für die Anlage von erforderlichen Radverkehrsanlagen sowie ein Zeitplan bis 2032 für deren Umsetzung.

4. Unebenes Natursteinpflaster auf Radrouten erneuern oder sanieren

Erläuterung: Bei Neubau oder Sanierung von Straßen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde, die zu den Routen des Radverkehrs (Radverkehrsstrategie 2025 und spätere rechtskräftige Planungen) gehören, wird unebenes, grobes Natursteinpflaster durch geschnittenes Natursteinpflaster vollständig oder in Radwegbreite ersetzt und gleichmäßig verfugt, sofern dies nicht dem Denkmalschutz widerspricht.

5. Fahrradstraßenring bis Ende 2024 umsetzen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen planen

Erläuterung: Der beschlossene Fahrradring in der Innenstadt wird bis Ende 2024 realisiert. An Straßen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Universitätsgelände oder im Innenstadtbereich wird bis 2024 geprüft, ob Fahrradzonen und weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden können.

6. Installation von mindestens 100 öffentlichen Fahrradstellplätzen pro Jahr ab 2024

Erläuterung: Zusätzlich zu den bereits geplanten Fahrradstellplätzen in Bahnhofsnähe werden weitere mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet ermittelt. Dabei sollen die besonderen Stellplatzanforderungen für Fahrräder, Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern und E-Bikes berücksichtigt werden, wie im "Leitfaden Fahrradparken im Landkreis Lüneburg" von 2020 beschrieben. Die Stellplätze sind auf öffentlichen, befestigten Flächen im Wirkungskreis der Gemeinde zu planen. Mindestens 20% der neuen Stellplätze bieten Schutz vor Witterung, mindestens 20% bieten ausreichend Raum für Fahrradanhänger und Lastenräder und mindestens 10% entstehen in Form von Fahrradboxen oder Parkhausstellplätzen. Auf Grundlage dieser Planung werden ab 2024 jährlich mindestens 100 Fahrradstellplätze gebaut.

Umsetzungsstand:

1. Neubau oder Ausbau von 3 km Radverkehrsanlagen pro Jahr ab 2023

Der Neubau/ Ausbau von 3 km Radverkehrsanlagen pro Jahr findet sich auch in den Umsetzungshinweisen des NUMP wieder. Hier heißt es im Maßnahmensteckbrief R1, dass die Hansestadt Lüneburg entlang der Hauptrouten in ihrer Baulast mindestens 3 km Radinfrastruktur je Kalenderjahr schafft. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden und die Radwege sind vom Fuß- und Kfz-Verkehr weitestgehend baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind grundsätzlich an jeder Straßenseite herzustellen und entsprechend der ERA und E Klima (FSGV) zu dimensionieren.

Im Jahr 2024 konnte die Hansestadt Lüneburg 3,08 km Radverkehrsanlagen umsetzen, wovon 1,25 km die Kriterien des Ratsbeschlusses vom 12. Mai 2022 (VO/10016/22) erfüllen. Radwegebaumaßnahmen in 2024:

- Alter Hessenweg: Verbreiterung und Erneuerung zusätzlicher Schutzstreifen (Länge 380 m)
- Am Kaltenmoor: Verbreiterung und Erneuerung Wegeverbindung (Länge 550 m)
- Erbstorfer Landstraße: Verbreiterung und Erneuerung Radweg (Länge 700 m)
- Lüneburger Straße/ Soltauer Straße – Radweg: Mölders Bauzentrum bis in der Süßen Heide – Asphaltsanierung (Länge 1.200 m)
- Lüneburger Straße/ Soltauer Straße: Radweg Osterwiese bis Mölders Bauzentrum - Verbreiterung und Erneuerung Radweg (Länge 250 m)

Hervorzuheben sind hierbei die Erneuerung der wassergebundenen Wegedecke in der Theodor-Heuss-Straße bis Kehre Am Kaltenmoor (550 m) sowie die Verbreiterung und Erneuerung des Radweges (Hauptroute) in der Erbstorfer Landstraße (700 m).

Geplante Radwegebaumaßnahmen in 2025:

- Dahlenburger Landstraße – 4 BA. Pulverweg (Lucia) – Ziegelkamp (420 m)
- Radweg Soltauerstraße (RR9) – 2 BA. Hasenburger Berg – Munstermannskamp (380 m)
- Radweg Bezirksregierung (Baumstraße – Beginn Treidelpfad) (420 m)
- Fahrradring Salzstraße/ Neue Sülze/ Lambertiplatz (630 m)

Geplante Radwegebaumaßnahmen in 2026:

- Uelzener Straße – 3. BA. Stern Kreuzung inkl. Sülztorstraße (380 m) (Planung in 2026 & Umsetzung in 2027)
- An der Soltauer Bahn (OHE Bahnübergang) (280 m)
- Radweg Soltauer Straße – 2.BA Munstermannskamp Scharnhorststraße (160 m)
- Erbstorfer Landstraße – Verbreiterung Lüne Holz – Bockelmannstraße (175 m)
- Fahrradring Altenbrückertorstraße, Ilmenaustraße, Auf dem Kauf, Lüne Straße, Bardowicker Straße (920 m)

2. Die Sicherheit einer Kreuzung pro Jahr ab 2023 verbessern

Die Sicherheit von Kreuzungen erfordert eine langwierige Planung und die Hansestadt Lüneburg steht hier fortwährend im Austausch mit der Unfallkommission, um die jeweiligen Knotenpunkte mit der Einschätzung der Dringlichkeitsstufe aus dem Bericht der Unfallkommission sowie die Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zu untersuchen, sodass Unfälle, dessen Unfallgeschehen durch Maßnahmen der Verkehrssicherung zu vermeiden wären, in Zukunft vermieden werden. Mit dem Maßnahmensteckbrief „50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg“ wurden weitere zu verbessernde Querungs- und Kreuzungsmöglichkeiten benannt und der dort aufgeführte Umsetzungshinweis beabsichtigt, dass die Hansestadt Lüneburg pro Jahr mind. 3 Querungen oder Querungshilfen im Stadtgebiet bearbeitet.

In 2024 konnte seitens der Hansestadt Lüneburg leider keine der von der Unfallkommission benannten Kreuzungen umgebaut werden. Die Hansestadt Lüneburg hat daher zunächst die Oberflächen der Fahrradfurten in roter Farbe hervorgehoben, um den Verlauf der Radverkehrsanlagen zu verdeutlichen. Im Jahr 2024 wurden folglich Rotmarkierungen von Radfurten an 10 Knotenpunkten mit Unfallhäufungsstellen beauftragt, wovon 8 im Jahr 2024 umgesetzt wurden. Zwei Markierungen stehen noch aus (Bögelkreisel sowie die Kreuzung Bockelmannstr./ Erbstorfer Landstraße.), beide sollen im Frühjahr 2025 abgeschlossen werden. Weitere in 2025 relevante Kreuzungen, die markiert werden sollen:

- Auf- und Abfahrt B209 Uelzener Straße/Neu-Häcklingen
- Eggersdorffstraße/Bastionsstraße
- Ggf. Neu-Häcklingen/Rote Schleuse
- Ggf. Scharff und Scholze Kreuzung
- Ggf. Dahlenburger Landstr./ Theodor-Heuss-Straße

Eine Kreuzungssituation, die in 2025 aller Voraussicht nach eine Entschärfung erfahren wird, ist der Knotenpunkt Dahlenburger Landstraße – Pulverweg. Das Bauende ist für Ende Mai

2025 angesetzt. Die unter Neubau und Ausbau von Radverkehrsanlagen genannte Umgestaltung der Stern-Kreuzung wurde am 06.03.2025 mit einer zusätzlichen Variante im Arbeitskreisverkehr vorgestellt. Die Ausschreibung ist für 2026 geplant, sodass eine Umsetzung der Planung in 2027 stattfinden kann. Planungen zur baulichen Anpassung des Bögelkreisel werden in Anbetracht der Planungen zur Stern-Kreuzung erst im Anschluss erfolgen können.

3. Planung eines flächendeckenden Radroutennetzes bis Ende 2023

Ziel der Radverkehrsstrategie 2025 ist es, ein zusammenhängendes Fahrradnetz mit hohem Qualitätsstandard zu schaffen und Radrouten-Defizite aufzulösen. Dieses Zielnetz wurde auch in den NUMP übernommen und durch weitere verbindende Routen ergänzt, die vorrangig im Nebenstraßennetz oder abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen. Dem Ziel eines flächendeckenden Radroutennetzes kommt die Hansestadt Lüneburg durch den jährlichen Umbau von Radwegen zwar stückweise näher, jedoch gibt es sowohl im Hauptroutennetz als auch bei den Ergänzungsrouten noch Lücken, die in den nächsten Jahren zu schließen sind. Dazu gehört der Umbau der Sternkreuzung, die Engstelle entlang der Straße Vor dem Neuen Tore zwischen Schanzenweg und Dörnbergstraße, sowie die radverkehrsgerechte Anbindung des Hanseviertels über die Bleckeder Landstraße.

Beim Bau einer zusätzlichen innenstadtnahen Ilmenauquerung zur Schaffung einer kreuzungsfreien Nord-Süd-Radverkehrsverbindung durch Lüneburg gibt es perspektivische Erstüberlegungen, die aktuell im Rahmen einer in 2024 beauftragten Machbarkeitsstudie untersucht werden. Die in der Radverkehrsstrategie benannten Netzergänzungen durch den Stadtteil Hagen, abseits der beiden parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Bleckeder und Dahlenburger Landstraße sowie entlang der Buchholzer Bahn als Bestandteil des Radschnellweges LG–HH, werden von der Verwaltung ebenfalls weiterverfolgt.

4. Unebenes Natursteinpflaster auf Radrouten erneuern oder sanieren.

Tiefe Spurrillen von 10 cm Tiefe haben das Kopfsteinpflaster vor der St. Johannis Kirche durchzogen. Im Schatten der Avacon-Baumaßnahme in der Roten Straße konnte der Bereich, auf dem täglich zahlreiche Busse fahren und reger Lieferantenverkehr herrscht in 2024 erneuert werden. Als Fortsetzung des Fahrradrings wurde das Pflaster ab Höhe Kalandstraße gegen ein besser berollbares Betonsteinpflaster ausgetauscht und die Fußgängerzone ein Stück weiter in Richtung Platz am Sande verschoben. Das Betonpflaster vor der St. Johannis Kirche, das Teil des zukünftigen Fahrradrings ist, wurde aus Sicht des Radentscheids hinsichtlich der Befahrbarkeit als gut bewertet. Da, wo möglich, zieht die Hansestadt Lüneburg auch weiterhin in Erwägung Kopfsteinpflaster gegen ein besser berollbares Betonsteinpflaster auszutauschen, möchte jedoch auch den historischen Charakter der jeweiligen Bereiche erhalten und kann derartige Maßnahmen nur in enger Abstimmung mit der Denkmalbehörde vornehmen. In 2025 plant die Hansestadt Lüneburg die Umgestaltung der Fahrbahnfläche der verkehrsberuhigten Straße „Salzstraße Am Wasser“ im Abschnitt von Baumstraße bis zum Treidelweg entlang der Ilmenau. Der umzubauende Abschnitt entlang des Behördenzentrums „Auf der Hude“ bildet eine Netzergänzung gemäß der Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt Lüneburg als zukünftige Hauptverbindung des Radverkehrs von Bardowick in die Innenstadt. Im Zuge der Umgestaltung sollen die vorhandene Oberflächenbefestigungen auf der Fahrbahn (Naturstein Großpflaster) ausgebaut und erneuert werden.

5. Fahrradstraßenring bis Ende 2024 umsetzen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen planen

Eine Fertigstellung des Fahrradrings bis Ende 2024 ist der Hansestadt Lüneburg nicht gelungen. Bisher wurden die Abschnitte *Wallstraße – Haagestraße* sowie *Bei der St. Johanniskirche* umgesetzt. Konkrete weitere Planungen des Fahrradrings wurden in 2024 beauftragt. Die Vorplanung für die Abschnitte *Lambertiplatz* und *Pollerumfeld* (Salzstraße/Neue Sülze) sind abgeschlossen. Die Vorplanung für die verbleibenden

Abschnitte Am Marienplatz, Am Ochsenmarkt und Ilmenaustraße/ Altenbrückertorstraße befinden sich in weiteren Abstimmungen innerhalb der Verwaltung, mit den Initiativen und Verbänden sowie der Polizeiinspektion.

Mit Beschluss des Rats am 19.12.2024 wurde festgehalten, dass die bisherige Veranschlagung des Fahrradrings zwar bestehen bleibt, zunächst allerdings nur die Salzstraße/ Neue Sülze umzusetzen ist. Die restlichen Haushaltsmittel bleiben gesperrt und sind durch den Mobilitätsausschuss freizugeben. Folglich musste im Gesamtprojekt Fahrradrings die Abfolge der Bauabschnitte geändert werden, sodass in 2025 mit dem Abschnitt Salzstraße/ Neue Sülze begonnen wird. Die Hansestadt Lüneburg ist bestrebt die weiteren Lückenschlüsse in den Folgejahren auszuschreiben und ebenfalls umzusetzen.

Zum jetzigen Zeitpunkt (02.04.2025) wurden 720 m des 2,5 km langen Fahrradrings umgesetzt. Für das Gesamtprojekt Fahrradrings wurden Fördermittel über den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) beantragt. Das Projekt Fahrradrings Lüneburg kann hierüber als Gesamtmaßnahme gefördert werden. Eine Mittelbewilligung im vierten Quartal 2025 ist in Aussicht gestellt worden. Die Abstimmung des Laufzeitbeginns findet aktuell in enger Zusammenarbeit zwischen dem Bereich 35 Mobilität und der Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH statt. Eine gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen muss im Rahmen des Projektes erfolgen, um die Förderfähigkeit zu erhalten, sodass Baumaßnahmen erst nach Eingang des Bewilligungsbescheid erfolgen dürfen. Die Ausschreibung der baulichen Umsetzung soll im letzten Quartal 2025 starten. Als erstes ist eine Umsetzung des Pollerumfelds mit Neue Sülze und Salzstraße geplant. Danach folgt der Lambertiplatz.

6. Installation von mindestens 100 öffentlichen Fahrradstellplätzen pro Jahr ab 2024:

Im Jahr 2024 sind 105 neue Fahrradstellplätze auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg entstanden. Als Beispiele können Fahrradabstellanlagen in der Barckhausenstraße, der Feldstraße, beim Edeka Neukauf in der Sülzmeisterstraße sowie Godehus am Lambertiplatz genannt werden. Auch in der Kalandstraße am Hinterausgang der Volkshochschule und bei Tschorn am Sande sowie Am Ochsenmarkt sind zusätzliche Fahrradbügel aufgestellt worden. Für 2025 ist zunächst die Umsetzung von ca. 70 Fahrradabstellplätzen beim Kulturforum geplant. Weitere Standorte werden derzeit mithilfe von mobilen Fahrradabstellanlagen ermittelt, die sich in der Feldstraße und in der Wallstraße befinden.

Für den letztjährigen Bericht über den Umsetzungsstand zum Radentscheid wird auf das Protokoll des Mobilitätsausschusses vom 14.02.2024 unter Tagesordnungspunkt 4.3 (Mitteilungen der Verwaltung) hingewiesen.

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: 190,00 €

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:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Bereich 72 - Straßen- und Brückenbau, Geodaten
