

03 - Nachhaltigkeit-, Wahl- und  
Stiftungsangelegenheiten  
Thöring, Michael

Datum:  
30.01.2013

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Verkehrsausschuss**

### **Radverkehrsführung Hamburger Straße**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	11.02.2013	Verkehrsausschuss

#### **Sachverhalt:**

Der Zustand der Radverkehrswege entlang der Hamburger Straße als Hauptverbindungsroute zwischen den Ortsteilen Goseburg und Zeltberg, der Ortschaft Ochtmissen sowie der Umlandgemeinde Bardowick und Innenstadt entspricht nicht mehr den Anforderungen des Radverkehrs. In den vergangenen Sitzungen wurden immer wieder Anfragen zum Sachstand und zum Zeitpunkt einer möglichen Sanierung der Radverkehrswege gestellt. Mittel für eine Sanierung der Hamburger Straße (inkl. Straßenkörper) sieht der Haushaltsplan der Hansestadt Lüneburg für das Jahr 2014 vor. Hierbei sind auch GVFG-Fördermittel des Landes einkalkuliert. Ein entsprechender Antrag wurde fristwährend bereits gestellt. Um sich einen Überblick über die bestehenden Radverkehrswege und die alternativen Radverkehrsführungen verschaffen zu können, ist zunächst ein Ortstermin geplant, in dem den Mitgliedern des Verkehrsausschusses der Ist-Zustand durch die Verwaltung erläutert werden soll.

An der Hamburger Straße stehen für den Radverkehr in dem Abschnitt zwischen der Einmündung Wilhelm-Hänel-Weg und der Kreuzung Moldenweg/Am Alten Eisenwerk **zurzeit mehrere, zum Teil alternative Führungsformen** zur Verfügung:

**Stadtauswärts** zwischen der Straße Auf dem Schmaarkamp und der Einmündung der Straße Zeltberg existiert auf Fahrbahnniveau (hochbordgeführt) ein 1,55 m breiter asphaltierter rechter Radweg mit einer Steigung von ca. 2,5% auf 400 m Länge, während parallel und oberhalb davon ein 2,50 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg aus Gehwegplatten angelegt ist (Bypass), der ab der Einmündung Auf dem Schmaarkamp bis zur Brücke Elbinger Straße/Albert-Schweitzer-Straße auf 295 m Länge eine Steigung von 4,2 % aufweist.

Ab der Einmündung Zeltberg bis zur Einmündung des ehemaligen Bauhofgeländes (140 m) schließt sich ein 4,85 m breiter getrennter Geh- und Radweg an, der sich bis zur Buchholzer Bahn (220 m) auf 3,55 verschmälert. Der Abschnitt nördlich davon bis zur Einmündung Bei der Pferdehütte ist als 2,75 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebildet, der 2011 von der Landesstraßenbauverwaltung saniert wurde. Dieser Abschnitt ist für den Radverkehr im Gegenrichtungsverkehr freigegeben. Gleiches gilt auch für den Bypass von der Einmündung Zeltberg bis Auf dem Schmaarkamp.

**Stadteinwärts** ist zwischen Wilhelm-Hänel-Weg und Moldenweg ein 2,00 m breiter gemeinsamer rechter Geh- und Radweg angelegt, der sich ab Beginn der Stützmauer in Höhe der Kleingartenkolonie Zeltberg auf 1,30 m verengt. Dieser ist aufgrund seines Zustandes und der deutlichen Unterschreitung der erforderlichen Mindestbreiten seit 2007 als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahren frei“ ausgeschildert.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Breiten von Radverkehrsanlagen erfüllt keiner der betrachteten Abschnitte die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010). Diese betragen bei baulichen Einrichtungsradwegen inkl. Sicherheitstrennstreifen 2,10 m, bei gemeinsamen Geh- und Radwegen in Abhängigkeit von der Fußgänger- und Radverkehrsstärke mindestens 3,00 m, bei baulichen, einseitigen Zweirichtungsradwegen 3,00 m und bei getrennten baulichen Zweirichtungsrad- und Gehwegen 5,00 m. Darüber hinaus werden in den ERA 2010 als Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern auf einer gemeinsamen baulichen Anlage die Hauptverbindungsfunktion eines Radweges sowie Gefällesituationen über 3% aufgeführt. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) gibt vor, dass aufgrund der besonderen Gefahrenlage innerhalb geschlossener Ortschaften die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung grundsätzlich nicht angeordnet werden sollte.

Problematisch sind nicht nur die deutlich unterschrittenen Mindestbreiten und die schlechten Oberflächen der beschriebenen Radverkehrsanlagen, sondern auch die beiden Diagonalquerungen über die Einmündungen Zeltberg und Schmaarkamp, die aufgrund der dort durch die Gefällesituation erreichten Geschwindigkeiten der Radfahrer, der schlechten Einsehbarkeit und der Gegenrichtungsproblematik potenzielle Unfallgefahrenstellen darstellen.

Auf Basis dieser Rahmenbedingungen werden von der Verwaltung vor Ort Lösungsvorschläge für die zukünftige Führung des Radverkehrs entlang der Hamburger Straße vorgestellt.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur möglichen zukünftigen Radverkehrsführung entlang der Hamburger Straße zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, eine Vorzugsvariante dem Arbeitskreis Verkehr vorzustellen und in einer anschließenden Sitzung des Verkehrsausschusses die für den GVFG-Antrag förderfähige Ausführungsplanung vorzustellen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Kosten (in €)**

a) für die Erarbeitung der Vorlage: **50,00 €**

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

**Ja**

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr: **2014**

e) mögliche Einnahmen:

**Beratungsergebnis:**

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Protokollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---