



Dokumentation

Planungsradtour Stadtring

Beteiligungsformat zum NUMP Lüneburg

Ort: Lüneburg
Datum: 16.08.2023
Uhrzeit: 16:00 bis 18:30 Uhr
Anwesende: ca. 50 Teilnehmende

Das Format

Die Planungsradtour ist ein niedrighschwelliges Format, bei dem die Gutachter:innen des NUMP mit interessierten Bürger:innen eine feste Route mit verschiedenen Stationen abfahren und dabei über Herausforderungen des Radverkehrs und mögliche Lösungsansätze diskutieren. Die Route ist dabei so gewählt, dass verschiedene Themen anhand von Vor-Ort-Situationen angesprochen werden können (z. B. Führungsformen, Kreuzungen, Beschilderung). Die Gutachter:innen unterstützen die Diskussion dabei mit Inputs und ggf. Informationen zu aktuellen Planungen der Stadt.

Die Stationen

Station 1: Marktplatz

Treffpunkt ist der Marktplatz der Hansestadt Lüneburg. Die Gutachterinnen begrüßen die rund 50 Teilnehmenden und geben einen kurzen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung. Bedingt durch die große Anzahl an Teilnehmenden wird die Gruppe in zwei Untergruppen geteilt. Bevor die Tour startet, geben die Gutachterinnen jeweils einen Einblick zum aktuellen Prozessstand des NUMP und ordnen das geplante Beteiligungsformat ein. Aktuell steht die Bestandsanalyse noch im Fokus. Die Radtour dient hier als Beteiligungsformat für interessierte Bürger:innen, um einerseits die Herausforderungen des Radverkehrs in Lüneburg zu verstehen und andererseits, um Anregungen, Wünsche und aktuelle Unzufriedenheiten zu erfahren.

Station 2: Schnellenberger Weg

Am Schnellenberger Weg im Bereich der Sülzwiesen erfolgt der erste gemeinsame Halt. Der Radverkehr wird entlang dieser Hauptverkehrsstraße als getrennter Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht geführt. Der Radweg ist schmal und weist eine schlechte Oberflächenqualität auf. Zudem fehlt zwischen dem Parkstreifen und dem Radweg der Sicherheitsabstand. Die Station steht exemplarisch für unterdimensionierte Radwege, fehlende Sicherheitstrennstreifen und schlechte Oberflächenqualität.

Die Problematik wird von den Teilnehmenden unterstrichen und die Bestandssituation als unsicher empfunden. Explizit wird außerdem auf die schlechte Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden verwiesen, die durch den ruhenden Kfz-Verkehr verursacht wird. Viele der Teilnehmenden wünschen sich eine Umwidmung der Parkstreifen zugunsten des Radverkehrs. Neben der Einrichtung von Radfahrstreifen wird der Bau von baulich getrennten Hochbord-Radwegen wie in Kopenhagen begrüßt, um sowohl eine Trennung vom Fuß- als auch vom Kfz-Verkehr zu schaffen. Einige Teilnehmende können sich auch eine Unterscheidung der Radverkehrsführung in Abhängigkeit des Gefälles vorstellen, z. B. bergab Führung auf der Straße und bergauf Führung auf einem Radweg. Auch die Einführung einer Einbahnstraßenregelung trifft bei vielen Teilnehmenden auf Zustimmung. Von den Teilnehmenden wird an dieser Stelle noch der generelle Hinweis gegeben, bei der künftigen Radverkehrsplanung einen stärkeren Fokus auf die Bedürfnisse von Kindern im Straßenverkehr zu legen und als Maßstab zu setzen.

Die Beauftragung für die Planung der Umgestaltung des Schnellenberger Wegs ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Zusätzlich verweisen die Teilnehmenden auf weitere Problemstellen, die auf dem Weg zur ersten Station passiert wurden. Hierzu zählen unter anderem:

- Fahrräder werden von einigen Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet nicht erkannt, da die Anforderungsschleife der Grünphase auf Autos ausgelegt sei.
- Egersdorffstraße: Der Schutzstreifen für Radfahrenden werde hier oft vom Kfz-Verkehr blockiert. Zudem kann der nötige Überholabstand zwischen Kfz- und Radverkehr durch die durchgezogene Mittellinie auf der Fahrbahn nicht eingehalten werden. Für die in die Bastionsstraße rechtsabbiegenden Radfahrende wird sich ein Grünpfeil gewünscht. Der Grünpfeil wird außerdem an vielen weiteren Orten gewünscht.
- Bastionsstraße: Die Straße wurde vor einiger Zeit neu mit guten Radwegen gestaltet. Es fehle allerdings die Möglichkeit, nach links in den Park einzubiegen. Viele Radfahrende, die aus der Egersdorffstraße in die Bastionsstraße fahren, nutzen hier entweder den Radweg in der Gegenrichtung oder biegen trotz durchgezogener Linie in den Park ab.
- Knotenpunkt Vor dem Neuen Tore/Dörnebergstraße/Schnellenberger Weg: Durch die kleinen oder nicht vorhandenen Aufstellflächen käme es regelmäßig zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Die (Zweirichtungs-)Radwege in den angrenzenden Straßen seien viel zu schmal.
- Jägerstraße: Der Radverkehr werde durch zwei Ampeln mit teils konträren Anzeigen signalisiert.

Station 3: Am Bargenturm/Am Weißen Turm

Thematischer Schwerpunkt der dritten Station ist das Thema Bedarfsampel („Bettelampel“). Bei Bedarf muss eine Grünphase zur sicheren Straßenquerung angefordert werden, was jedoch oft lange Wartezeiten und kurze Grünphasen nach sich zieht.

Intensiv werden hier die Themen Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit diskutiert. Seitens der Teilnehmenden wird kritisiert, dass der Verkehrsfluss zu sehr an den Autofahrenden ausgerichtet sei. Es wird außerdem darauf verwiesen, dass die Bedarfsampel hier aufgrund der langen Wartezeiten von Radfahrenden aktiv gemieden werde.

In Bezug auf das Thema Lichtsignalanlagen äußern die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Es wird der Vorschlag geäußert, dass Lichtsignalanlagen nur nach Bedarf aktiviert werden sollten. In der Nacht erscheint dies bspw. als nicht notwendig. Jedoch bestehe dann die Gefahr, dass der Kfz-Verkehr zu hohen Geschwindigkeiten erreicht.
- Die Problematik der Bedarfsampeln wird an vielen weiteren Orten im Stadtgebiet verortet, u.a. am Handwerkerplatz und an der Kreuzung Hamburger Straße/Moldenweg/Am Alten Eisenwerk.
- An Nebenstraßen (z. B. Thorner Straße, Theodor-Heuss-Straße) wäre eine Umstellung auf Dunkelschaltung mit Sofortgrünanforderung denkbar.

Zusätzlich verweisen die Teilnehmenden an dieser Station auf weitere Problemstellen. Auf der Nordseite des Sültenwegs befindet sich mit der Sportstätte des VfL ein wichtiger Zielort, jedoch fehle hier ein Radweg. Der vorhandene Gehweg, der für Radfahrende freigegeben ist, biete keine zufriedenstellende Lösung. Des Weiteren berichten die Teilnehmenden von Konflikten entlang des

Zweirichtungsradwegs in der Straße Am Bargenturm, insbesondere auf Höhe der Zu-/Ausfahrten des Parkplatzes Sülzwiesen.

Die Planungen für den Knotenpunkt sind abgeschlossen und beinhalten die Anlage eines Gehwegs auf der Südseite Am Bargenturm sowie die Errichtung einer neuen Lichtsignalanlage und die damit verbundene Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Die Realisierung soll im Jahr 2024 erfolgen.

Station 4: Kreisverkehr Bögelstraße/Soltauer Straße

Der nächste gemeinsame Halt findet am Kreisverkehr Bögelstraße/Soltauer Straße statt. Der Kreisverkehr zeichnet sich durch eine unübersichtliche Radverkehrsführung, Konfliktpotential durch den Zweirichtungsradverkehr sowie gewisse Umwege für den Radverkehr aus. Die Teilnehmenden bemängeln außerdem, dass die Radfahrenden hier nicht im Fokus stünden und der Kreisverkehr als Unfallschwerpunkt wahrgenommen werde.

Diskutiert wird an dieser Stelle eine Neugestaltung des Kreisverkehrs:

- Eine Möglichkeit wäre die Umgestaltung zu einem geschützten Kreisverkehr nach niederländischem Vorbild. Damit verbunden ist jedoch ein hoher Aufwand.
- Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, den Oedemer Weg und die Straße Am Weißen Turm mit in den Kreisverkehr einzubeziehen. Die Leistungsfähigkeit würde entsprechend erhöht werden, allerdings zöge auch dies einen erheblichen Aufwand nach sich.
- Vorgeschlagen wird außerdem, eine wechselseitige Einbahnstraßenregelung der Zufahrtstraßen. Folglich würde die Belastung des Kreisverkehrs sinken.
- Auch sollte nach Meinung der Teilnehmenden der Bypass im Norden des Kreisverkehrs aufgelöst werden, da dieser ein hohes Konfliktpotential in Kombination mit der Querung der Bögelstraße bietet. Dies ist derzeit aus Leistungsfähigkeitsgründen jedoch nicht möglich.
- Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr im Osten über die Soltauer Straße sei dringend notwendig, um der Bedeutung eines Kreisverkehrs überhaupt gerecht zu werden.
- Der für den Radverkehr freigegebene Fußweg auf der Ostseite in der Soltauer Straße dürfe nach StVo nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Dies sei für den Radverkehr sehr unattraktiv, gerade in Hinblick auf die wichtige Verbindung zur Leuphana. Das Einrichten von Radverkehrsanlagen sei an dieser Stelle wünschenswert.

Station 5: Knotenpunkt Soltauer Straße/Uelzener Straße/Lindenstraße/Sülztorstraße

Die fünfte angefahrte Station steht exemplarisch für Einschränkungen im Radverkehr durch verschwenkte Radverkehrsführung im Seitenraum sowie durch die Gestaltung von größeren Knotenpunkten. Die Aufstellflächen an der Sternkreuzung sind so klein, dass es regelmäßig zu Konflikten mit dem kreuzenden Fuß- und Radverkehr kommt. An dieser Stelle wird in einer der Gruppen exemplarisch die Planung des Knotenpunkts aus der Radverkehrsstrategie 2025 zur Verdeutlichung der Aufstellflächen gezeigt. Dabei handelt es sich - wie zeitweise missverstanden - nicht um die aktuelle Planung für den Knotenpunkt.

Die Teilnehmenden bestätigen diese Mängel und ergänzen unter anderem folgende Aspekte:

- Die Radwege in den angrenzenden Straßen sind sehr schmal. Auch hier bestünde

- Handlungsbedarf mit dem Vorschlag, niederländische Hochboard-Radwege einzusetzen.
- Das zweifache Kreuzen einer Ampel zum Linksabbiegen ziehe einen erheblichen Zeitverlust nach sich.
 - Es stellt sich die Frage, inwieweit der freie Rechtsabbieger (Lindenstraße in Sülztorstraße) nötig sei.
 - Von einigen Teilnehmenden wird ein Rundum-Grün für den Radverkehr nach niederländischem Vorbild vorgeschlagen, um lange Wartezeiten beim Queren zu vermeiden.
 - Darüber hinaus wird vorgeschlagen, im Zuge eines Verkehrsversuches den Knotenpunkt temporär umzugestalten (z. B. veränderte Signalisierung, Kreisverkehr). Der Vorschlag, eine Umgestaltung von Straßenabschnitten durch Verkehrsversuche zu testen, bevor diese baulich verändert werden, trifft bei vielen Teilnehmenden auf Zustimmung und wird als ein generelles Vorgehen in der Stadt befürwortet.
 - Des Weiteren wird die Position der Laternen entlang der Lindenstraße bemängelt, welche die tatsächlich verfügbare Breite des Radwegs auf der Südseite der Lindenstraße zusätzlich einschränke.
 - Über den Knotenpunkt hinaus merken die Teilnehmenden an, dass die Salzstraße, welche sich an die Sülztorstraße anschließt, zeitweise rechtswidrig von Kfz-Verkehr befahren wird.

Die geschilderten Herausforderungen sind der Hansestadt bekannt und eine Umgestaltung des Knotenpunkts ist für das Jahr 2025 geplant. Durch großzügige Aufstellflächen und eindeutige Markierungen soll der Radverkehr dabei ausreichend berücksichtigt werden.

Station 6: Fahrradstraße Wallstraße/Haagestraße

Die Wallstraße ist die erste Fahrradstraße der Hansestadt. In der Haagestraße findet zum Zeitpunkt der Radtour eine Testphase statt, die die Straße für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße Richtung Osten ausweist und den Radverkehr beidseitig freigibt. In diesem Zuge wurde auch die Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Rote Straße/Wallstraße/Haagestraße geändert, sodass eine durchgängige Achse für den Radverkehr entsteht. Diese Änderungen werden positiv von den Teilnehmenden bewertet.

Trotz positiver Aspekte der bestehenden Fahrradstraße wie der Gestaltung von Einfahrts- und Kreuzungsbereichen verdeutlichen die Teilnehmenden, dass die Radfahrenden in der Fahrradstraße nicht im Fokus stünden. Hierzu trägt insbesondere die hohe Frequentierung durch Busse bei, die den Radverkehr ausbremsen. Von einigen Teilnehmenden wird eine zusätzliche (angehobene) Aufpflasterung in den Kreuzungsbereichen vorgeschlagen, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen. Andere Teilnehmende befürworten dies hingegen nicht, da eine Aufpflasterung insbesondere für Lastenräder den Fahrkomfort einschränke.

Darüber hinaus wird auch der hohe Anteil an Parksuchverkehr, welcher sich vor allem auf die Haagestraße und Kalandstraße bezieht, hinsichtlich der Erweiterung des Fahrradrings bemängelt. In diesem Zusammenhang wird außerdem die derzeitige Parkraumbewirtschaftung kritisiert, welche an dieser Stelle ein kostenloses Parken von zwei Stunden erlaubt. Hier wird der generelle Wunsch geäußert, dass das Parken im Straßenraum in der gesamten Stadt deutlich teurer gestaltet werden sollte als in den umliegenden Parkhäusern. Dabei solle jedoch nicht vergessen werden, dass

bestimmten Personengruppen auf Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld von Zielroten wie bspw. medizinischen Einrichtungen sichergestellt werden sollte.

Den Vorschlag der Gutachterinnen, zukünftig neu ausgewiesene Fahrradstraßen durch flankierende Maßnahmen zu begleiten, begrüßen die Teilnehmenden. Dabei können beispielsweise durch temporäre Banner oder Schilder über die Verkehrsregeln einer Fahrradstraßen aufgeklärt oder an eine gegenseitige Rücksichtnahme wie bspw. durch die Aufschrift „Autos zu Gast“ appelliert werden.

Station 7: Schießgrabenstraße

Über den entlang des Lösegraben geführten gemeinsamen Geh- und Radweg geht es gemeinsam zur letzten Station. Die Schießgrabenstraße ist eine vielbefahrene Hauptverkehrsstraße mit durchgängig vier Fahrspuren. Der Radverkehr wird auf der Westseite auf einem zu schmalen getrennten Geh- und Radweg mit schlechter Oberflächenqualität und fehlendem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn bzw. parkenden Fahrzeugen geführt. Der Weg entlang des Lösegrabens auf der Ostseite zeichnet sich durch eine wetterunbeständige Oberfläche und eine geringe Anzahl an Zu- und Abgängen aus.

Seitens der Teilnehmenden wird der Weg entlang des Lösegrabens positiv hervorgehoben. Jedoch werden sich mehr Zu- und Abgänge gewünscht (z. B. Höhe Scholze-Kreuzung) und die bestehenden werden als zu steil eingestuft. Zudem ist der Weg vor allem für Ortsunkundige schwer zu finden, weshalb die Beschilderung verbessert werden sollte. Einige Teilnehmende plädieren dafür, die Fläche der Schießgrabenstraße umzuverteilen und Fahrspuren bzw. Parkstreifen zu Gunsten des Radverkehrs und Grünflächen umzuwidmen. Dadurch könnten entlang der Straße beidseitig ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen entstehen.

Zusätzlich werden weitere Hinweise gegeben und andere Problemstellen genannt. Hierzu sind unter anderem Folgende zu nennen:

- Wunsch nach schneller Realisierung weitere Brücken über die Ilmenau für den Fuß- und Radverkehr
- Die Umlaufsperre („Drängelgitter“) unter der Bockelmannstraße wird kontrovers diskutiert. Aufgrund schwerwiegender Unfälle in der Vergangenheit wird es als notwendig für die Verkehrssicherheit gesehen. Gleichzeitig hemmt es aber auch die Radfahrqualität, insbesondere für Lastenräder. Die Markierung von zwei getrennten Radspuren zur Vermeidung des Gitters sowie eine bessere Beleuchtung der Unterführung werden als Alternative vorgeschlagen.
- Die Wegeverbindung von bzw. nach Bardowick sollte außerhalb des Stadtgebiets besser ausgeschildert sein, vor allem da es sich um eine wichtige Verbindung für Pendler:inne handelt. Es wird sich gewünscht, dass die Hansestadt mit diesem Vorhaben aktiv an die Gemeinde Bardowick herantritt.
- An dem Knotenpunkt Bardowicker Straße/Hindenburgstraße/Vor dem Bardowicker Tore/Reichenbachstraße signalisieren die Lichtsignalanlagen für den Radverkehr teilweise in verschiedene Richtungen gleichzeitig grün. Dadurch kommt es zu Konflikten zwischen sich kreuzenden Radverkehrsströmen. Hier werden begleitende Maßnahmen zur Aufklärung gewünscht.
- In Richtung Ilmenaugarten werden Radfahrende kommend von der Dahlenburger Landstraße zwischen Bahnhof und Dominos zur Fahrt im Gegenverkehr gezwungen. Abhilfe könnte hier eine geeignete Unterführung schaffen.

- Abschließend wird seitens der Teilnehmenden angemerkt, nicht nur die Radinfrastruktur in innenstadtnahen Bereichen zu verbessern, sondern auch mit Blick auf die Stadtteile am Stadtrand. Diese Verbindungen seien gerade wichtig, um mehr Wege vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern.
- Von einigen Teilnehmenden wird sich der stärkere Einsatz von Verkehrsversuchen gewünscht. Diese hätten Symbolcharakter und seien kostengünstig, sind vergleichsweise schnell umsetzbar und wären eine Möglichkeit, bereits während der Bearbeitungszeit des NUMP ins Handeln zu kommen.

Das weitere Vorgehen

An der letzten Station bedanken sich die Gutachterinnen und die Hansestadt für die Teilnahme, das rege Interesse und die konstruktiven Diskussionen. Die gesammelten Beiträge werden bei der Erstellung des NUMP berücksichtigt. Zum Abschluss wird das weitere Prozessgehen kurz vom Planungsbüro skizziert. Im Rahmen der Bestandsanalyse findet in der Europäischen Mobilitätswoche ein letztes Beteiligungsformat statt, bei dem einzelne Stadtteile aufgesucht werden. Nach Abschluss der Bestandsanalyse geht es bei der Erarbeitung des NUMP weiter mit der Szenarien- und Maßnahmenentwicklung.

Dortmund, 22.08.2023

gez. Baier/Rehbaum/von Bergner



Quelle: Planersocietät, Hansestadt Lüneburg