



# Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Endbericht



# Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Endbericht

Auftraggeber: Hansestadt Lüneburg  
Fachbereich 3  
Kordinierungsstelle Verkehrsentwicklungsplanung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR

Adelheidstraße 9 b, D-30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-87  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-dargel-hildebrandt.de](mailto:info@pgv-dargel-hildebrandt.de)  
Web [www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

Bearbeitung: Edzard Hildebrandt (Projektleitung)  
Annika Wittkowski  
*unter Mitarbeit von*  
Lukas Arndt  
Franziska Fritz  
Catharina Hagemann  
Daniel Plogmann

Hannover, im Juli 2018

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung und Vorgehen .....	1
1.2	Ableitung von Zielen der Radverkehrsstrategie 2025.....	2
<b>2.</b>	<b>Fortschreibung des Vorrangnetzes .....</b>	<b>7</b>
2.1	Zielnetz der Gesamtstadt (ohne Innenstadt).....	7
2.2	Zielnetz Innenstadt .....	8
2.2.1	Ergebnisse der Bestandsaufnahme .....	8
2.2.2	Barrieren und Hemmnisse .....	9
2.2.3	Verlauf des Zielnetzes (Haupttrouten Innenstadt).....	10
2.2.4	Fahrradstraßen als neue Führungsform in der Innenstadt.....	12
<b>3.</b>	<b>Maßnahmenkonzeption Innenstadt .....</b>	<b>14</b>
3.1	<b>Nordwestlicher Bereich.....</b>	<b>14</b>
3.1.1	Bardowicker Straße .....	14
3.1.2	Egersdorffstraße .....	15
3.1.3	Salzstraße / Neue Sülze .....	16
3.1.4	Salzbrückerstraße.....	17
3.1.5	Auf der Altstadt / J.-S.-Bach-Platz / Görgesstraße .....	18
3.2	<b>Nordöstlicher Bereich .....</b>	<b>19</b>
3.2.1	Auf dem Kauf .....	19
3.2.2	Lüner Straße .....	20
3.2.3	Salzstraße am Wasser / Treidelweg.....	21
3.3	<b>Südwestlicher Bereich .....</b>	<b>22</b>
3.3.1	St.-Lamberti-Platz .....	22
3.3.2	Am Bargenturm / Vor der Sülze.....	24
3.3.3	Heiligengeiststraße .....	25
3.3.4	Ritterstraße .....	26
3.3.5	Wallstraße.....	27
3.3.6	Rote Straße .....	28
3.4	<b>Südöstlicher Bereich.....</b>	<b>29</b>
3.4.1	Am Sande .....	29
3.4.2	Kalandstraße .....	30
3.4.3	Haagestraße .....	31
<b>4.</b>	<b>Maßnahmenkonzeption Stadtring.....</b>	<b>32</b>
4.1	<b>Reichenbachstraße.....</b>	<b>32</b>
4.2	<b>Hindenburgstraße .....</b>	<b>33</b>

<b>4.3</b>	<b>Am Graalwall / Am Springintgut.....</b>	<b>34</b>
4.3.1	Am Graalwall .....	34
4.3.2	Am Springintgut (südl. Am Graalwall).....	35
<b>4.4</b>	<b>Vor dem Neuen Tore / Neueterstraße .....</b>	<b>36</b>
<b>4.5</b>	<b>Schnellenberger Weg / Am Grasweg.....</b>	<b>38</b>
<b>4.6</b>	<b>Sültenweg / Am Bargenturm .....</b>	<b>39</b>
<b>4.7</b>	<b>Bögelstr. / Soltauer Straße (Kreisverkehr) .....</b>	<b>40</b>
<b>4.8</b>	<b>Sülztorstr. / Uelzener Str. / Soltauer Str. (Sternkreuzung).....</b>	<b>42</b>
<b>5.</b>	<b>Maßnahmenkonzeption zum Zielnetz Gesamtstadt .....</b>	<b>46</b>
<b>5.1</b>	<b>Route 1/ 1A Universität / Bockelsberg.....</b>	<b>47</b>
<b>5.2</b>	<b>Route 2/ 2A Kaltenmoor .....</b>	<b>52</b>
<b>5.3</b>	<b>Route 3/ 3A Adendorf .....</b>	<b>56</b>
<b>5.4</b>	<b>Route 4/ 4A Bardowick/Zeltberg .....</b>	<b>63</b>
<b>5.5</b>	<b>Route 5 Hagen / Dahlenburger Landstraße.....</b>	<b>67</b>
<b>5.6</b>	<b>Route 6 Oedeme .....</b>	<b>70</b>
<b>5.7</b>	<b>Route 7/ 7A Reppenstedt .....</b>	<b>72</b>
<b>5.8</b>	<b>Route 8 Bleckeder Landstraße .....</b>	<b>76</b>
<b>5.9</b>	<b>Route 9/ 9A Häcklingen/Rettmer .....</b>	<b>78</b>
<b>5.10</b>	<b>Route 10/ 10A Vögelsen .....</b>	<b>81</b>
<b>5.11</b>	<b>Route 11/ 11A Ebensberg / Erbstorf .....</b>	<b>85</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>89</b>
	<b>Anlagen .....</b>	<b>90</b>

# 1. Einführung

## 1.1 Aufgabenstellung und Vorgehen

Das Fahrrad ist in Lüneburg als Alltagsverkehrsmittel angekommen, was nicht nur auf die in den letzten zehn Jahren in die Radverkehrsförderung erfolgten Investitionen in Höhe von über 5 Mio. €, sondern auch das veränderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zurückzuführen ist. Mit dem Erfolg des Fahrrades treten aber auch immer mehr die Probleme und Grenzen der bisher vornehmlich auf eine Separierung vom Kfz-Verkehr ausgelegten Radverkehrsinfrastruktur zu Tage, die nicht überall den aktuellen Anforderungen und dem Stand der Technik entspricht. Dies betrifft in Lüneburg wie auch in anderen Kommunen, vor allem die Notwendigkeit, den Radverkehr aufgrund mangelnder Breiten in den Nebenflächen und daraus resultierenden Konflikten mit Fußgängern, immer mehr auf die Straße verlagern zu müssen.

Dies kommt, insbesondere bei noch vorhandenen, aber nicht mehr benutzungspflichtigen Hochbordradwegen, vielen Akteuren, Nutzern und betroffenen Verkehrsteilnehmern wie ein plötzlicher Kulturwandel vor, der voraussichtlich seine Zeit braucht, um vollständig in der Praxis anzukommen. Dieser Prozess sollte deshalb nach Möglichkeit kontinuierlich begleitet werden, z. B. durch Informationen und Aktionen, besonders solchen zum Mitmachen.

Vor dem Hintergrund der genannten, veränderten Rahmenbedingungen, schreibt die Verwaltung das *Radverkehrskonzept Lüneburg 2015* von 2007 fort und beauftragte am 01.10.2015 die Autoren mit der Erstellung der Radverkehrsstrategie 2025.

Bei dieser Aufgabenstellung stand die Optimierung des Vorrangnetzes, bestehend aus neun Hauptradrouten bis zur Stadtgrenze, der Radverkehrsbedingungen im Stadtring und in der Innenstadt im Vordergrund (Untersuchungsbereiche). Nach der Defiziterfassung und Mängelaufnahme in diesen Bereichen waren die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Gewährleistung der Durchlässigkeit und der Verträglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln und dem Umfeld durch klar definierte und wahrnehmbare Radverkehrsführungen die Leitlinien für die nachfolgende Arbeit.

In diesem Sinne wurden Lösungen für erkannte Unfallpunkte, Empfehlungen im Zielkonflikt Radverkehr vs. Denkmalschutz (Natursteinpflaster) und weitere Bausteine einer nachhaltigen Radverkehrsförderung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Öffnung von Einbahnstraßen bearbeitet.

Verwaltungstermine und gemeinsame Ortsbesichtigungen mit der Stadtverwaltung mit dem Fahrrad im Stadtgebiet dienten besonders der Aufnahme von ortsspezifischen Randbedingungen und vorliegenden Planungskonzepten.

Arbeitsgrundlagen waren u. a. tabellarische Kataster der Radverkehrsanlagen mit Ergebnissen der StVO-Überprüfung der Hansestadt im Hinblick auf die Aufrechterhaltung oder Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Grundlagen der Bewertungen und aufgezeigten Empfehlungen waren intensive Befahrungen des Vorrangnetzes und der Innenstadt durch die Auftragnehmer.

Die Abstimmung mit dem verwaltungsseitig federführend zuständigen Fachbereich [3 Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr, Sicherheit, Europa und Recht](#) war immer sehr konstruktiv und vertrauensvoll. Folgende Abstimmungs- und Präsentationstermine unter Beteiligung des beauftragten Büros sowie zeitweise des Fachbereichs 7 Straßen-, Grünplanung, Ingenieurbau und in der Schlussphase auch der Interessenverbände ADFC und VCD wurden wahrgenommen:

1. 29.09.2015 (Starttermin mit Verwaltung)
2. 25.02.2016 (Verwaltungstermin)
3. 16.06.2016 (Verwaltungstermin)
4. 19.10.2016 (Verwaltungstermin)
5. 29.06.2017 (Verwaltungstermin)
6. 03.08.2017 (Verwaltungstermin)
7. 18.12.2017 (Verwaltungstermin)
8. 18.01.2018 (Verwaltungstermin)
9. 14.08.2018 (Ausschusstermin).

## 1.2 Ableitung von Zielen der Radverkehrsstrategie 2025

Mit der Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025 soll auf dem bisher Erreichten aufgebaut und Wege aufgezeigt werden, wie der Radverkehr in Lüneburg mit Maßnahmen für Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service noch stärker gefördert und im Selbstverständnis der Bevölkerung verankert werden kann (Radverkehr als System). Die Radverkehrsstrategie 2025 ist ein wichtiges Instrument zur Sicherstellung der Radverkehrsmobilität eines an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangten Straßennetzes in der Stadt. Die Hansestadt Lüneburg hat hier die Notwendigkeit einer aktiven, nachhaltigen Radverkehrspolitik zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt erkannt. Die nachfolgende Analyse von Erfolgsfaktoren und Planungskonzepten erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

## **BYPAD 2004**

Bereits in 2004 führten Politik und Verwaltung mit externer Unterstützung das BYPAD-Qualitätsmanagementverfahren zur Bewertung der Radverkehrspolitik durch<sup>1</sup>. Das BYPAD-Verfahren und der Beschluss erbrachten für die Hansestadt, die Nutzer/innen und Akteure den immensen Vorteil eines langjährigen politischen Konsenses besonders in den haushaltswirksamen Aufgabenstellungen der Radverkehrsförderung (Wegeinfrastruktur, Fahrradparken). Folgende durch den damaligen Auditor abgeleitete Handlungsfelder können erneut überprüft werden. Bis 2015 waren in Bearbeitung befindlich oder sind fertiggestellt:

- ✓ Radverkehrskonzept mit Bedarf und Dringlichkeiten erarbeiten
- ✓ Wege- und Abstellinfrastruktur komplettieren (im Rückblick ein „5 Mio. €-Programm“)
- ✓ Überprüfbare Ziele als Wunsch- oder Warnwerte definieren und evaluieren
- ✓ Geleistete Arbeit zur besseren Argumentation dokumentieren.

Folgende abgeleitete BYPAD-Handlungsfelder von 2004 wurden noch nicht fertig bearbeitet:

1. Fakten und Argumente „kurz und knackig“ und verfügbar machen
2. LSA auf Direktheit, Komfort und Wartezeiten überprüfen
3. Fahrrad-Nutzen und -Gewinn im Berufsverkehr thematisieren

Eine Auffrischung, Evaluation und zeitgemäße Weiterentwicklung dieser Ergebnisse wird gleichwohl empfohlen, um den Fortschritt wahrzunehmen und eine Neuausrichtung zu formulieren und beschließen. Der Konsens bei der Radverkehrspolitik wird in der Zukunft mehr denn je benötigt.

## **Radverkehrskonzept Lüneburg 2015 (von 2007)**

Am 10.10.2007 wurde das als Forderung aus dem BYPAD-Verfahren von Fachleuten in der Verwaltung aufgestellte (erste) Radverkehrskonzept der Hansestadt Lüneburg 2015, im Verkehrsausschuss als Handlungsrahmen zur nachhaltigen Stärkung des Radverkehrs in Lüneburg beschlossen<sup>2</sup>. Kern des Konzeptes ist die bis heute gültige Formulierung des Netzgerüsts mit Wunschliniennetz, Alltagsliniennetz und Vorrangnetz (bzw. Haupttroutennetz) der Hansestadt und daraus entwickelte, jährlich neu definierte Investitionsprogramme.

---

<sup>1</sup> D. Gündel, G. Skorning (PGV): Hansestadt Lüneburg. BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik. Hannover, 2004

<sup>2</sup> A. Noak, M. Thöring (Stadt Lüneburg): Radverkehrskonzept Lüneburg 2015. Ebd. 2007

Wegen der zahlreichen Zwangspunkte an Verkehrslinien, Ilmenau und im Altstadtbereich verläuft das Lüneburger Stadtnetz unvermeidbar sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch abseits davon oder im Grünen (Beispiele: Lösegrabenweg, Adendorfer Routen). Eine weitere Herausforderung lag und liegt darin, die historische Altstadt fahrradfreundlich und umfeldverträglich zu durchqueren. In der seit 2017 bereits angelaufenen zweiten Dekade des Radverkehrskonzeptes sollen u. a. über die Stadtgrenzen hinaus in Kooperation mit den Umlandgemeinden hochwertige Velorouten als schnell befahrbare Arbeitswege und Pkw-Alternativen entwickelt werden, eine Aufgabe, der sich die Hansestadt somit interkommunal und in Kooperation mit dem Landkreis stellt.

Die Potenziale durch die günstige Erreichbarkeit der Lüneburger Innenstadt Lüneburg von Umlandgemeinden aus, mit den Hauptzielen Bahnhof, Universität, Altstadt und weiteren großen Arbeitsstätten macht die folgende Grafik Abbildung 1 mittels Entfernungszonen deutlich.

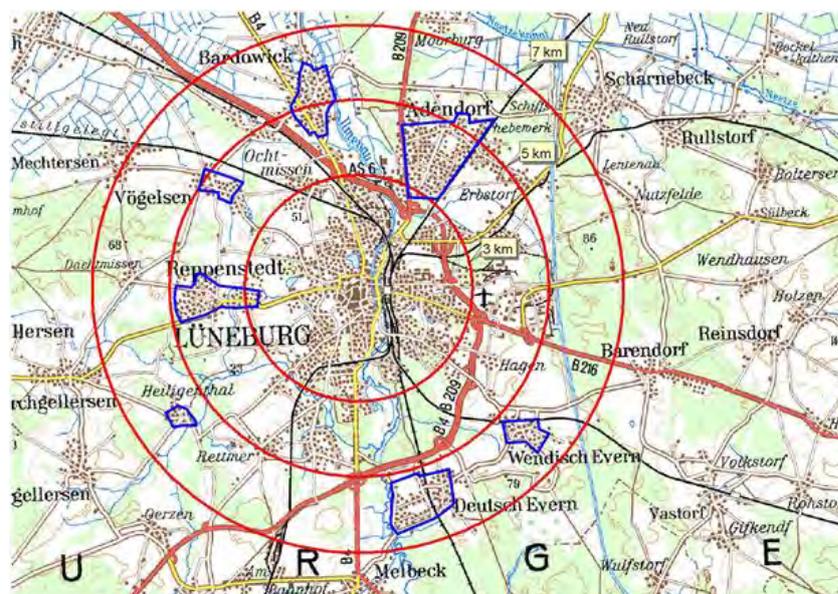


Abbildung 1: Erreichbarkeit der Innenstadt Lüneburg [Noak/Thöring 2007]

### Lüneburg im ADFC-Fahrradklimatest

Das Interesse in Lüneburg am ADFC-Fahrradklimatest hat von 2014 bis 2016 deutlich zugenommen (566 Teilnehmer/innen gegenüber 196 zwei Jahre zuvor)<sup>3</sup>. Die vorliegenden Ergebnisse von 2016 erlauben folgende Trendaussagen für die „Benotung“ Lüneburgs durch die Befragten im bundesweiten Vergleich in der Größengruppe 50 bis 100 Tsd. Einwohner und erlauben einen kleinen Einblick in die Einstellungen der Lüneburger Radnutzer/innen:

<sup>3</sup> <http://www.adfc.de/fahrradklima-test/adfc-fahrradklima-test-2016>

- Lüneburg auf Rang 28 von 98 Teilnehmern der Gruppe entspricht der Gesamtnote 3,59 und liegt damit knapp im oberen Drittel des sehr heterogenen bundesweiten kommunalen Teilnehmerfeldes (Ø 3,82).
- . Deutlich überdurchschnittlich wurden von den LüneburgerInnen Fragen zur Infrastruktur des Radverkehrsnetzes bewertet (2,5), am negativsten zum Komfort beim Radfahren (4,2)
- Als Stärken wurden von befragten Lüneburger/innen u.a. das Vorhandensein eines öffentlichen Leihradsystems (2,1), die Erreichbarkeit der Innenstadt (2,1) sowie die Etablierung des Fahrrades als Verkehrsmittel für Alle (2,5) benotet.

Als Schwächen wurden in Lüneburg eingestuft: die Fahrradmitnahme im ÖV (4,6), die Gefahr des Fahrraddiebstahls (4,6) sowie die mangelnde Breite der Radwege (4,5)

Diese Ergebnisse erscheinen tendenziell plausibel und glaubhaft, jedoch in ihrer Schärfe nicht immer nachvollziehbar, z. B. hinsichtlich der „unterstellten“ Oberflächenmängel der vielfach neugebauten Radwege in der Hansestadt. Kritische Einstellungen gegenüber den Medien (4,1) machten auch beim Thema der kommunalen Radverkehrspolitik keine Ausnahme.

### **Maß und Zahl im Radverkehr: Unfallgeschehen, Modal Split, Verkehrsmengen und Mittelaufwendung**

Unfallzahlen der Polizei Lüneburg, die bereits im Rahmen des BYPAD-Verfahren erhoben wurden und – mit Unterbrechungen – vorläufig 2015 enden, zeigen deutlich eine tendenzielle Zunahme der absoluten Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung von durchschnittlich 140/Jahr (Zeitraum Jahre 1999-2003) über 160/Jahr (2008-2010) auf jetzt ca. 190/Jahr (2013-2015). Dagegen pendelt der Anteil der Unfälle mit Personenschäden der Radfahrer etwa zwischen 82 % und 87 %. Die Entwicklung könnte u. a. mit der vermuteten Zunahme des Radverkehrs korrelieren.

Die vorliegenden bekannten Unfallschwerpunkte des Radverkehrs wurden in den Lösungen und Empfehlungen berücksichtigt (z. B. Kreisverkehr Bögelstraße). Das Verkehrs- und Unfallverhalten im Bereich Dahlenburger Landstr./Pulverweg war 2012 Inhalt einer Untersuchung, mit der Empfehlung, die Busspur für den Radverkehr freizugeben<sup>4</sup>.

„Von der Ausgangslage 2005 her betrachtet, konnten dank der deutlich gestiegenen Investitionen in den Radverkehr nicht nur zahlreiche der im Radver-

---

<sup>4</sup> E. Hildebrandt, J. Rudert (PGV): Hansestadt Lüneburg. Beurteilung möglicher Radverkehrsführungen an der Dahlenburger Landstraße. Hannover, 2012

kehrskonzept Lüneburg formulierten Maßnahmen umgesetzt, sondern auch die Zielsetzung, bis 2015 einen geschätzten Radverkehrsanteil von etwa 25 % am Gesamtverkehr zu erlangen, erreicht werden<sup>5</sup>. Die Überprüfung dieser These durch eine repräsentative Haushaltsbefragung mit Wegeprotokoll wurde in Aussicht genommen (Modal-Split-Analyse); grundlegende Beiträge der Leuphana Universität liegen dazu seit 2007 vor.

### Schlussfolgerungen für neue Handlungsfelder und Zielstellungen

Aufgabenstellung der Lüneburger Akteure der Radverkehrspolitik wäre es, Handlungsfelder und Zielstellungen der Radverkehrsstrategie 2015 weiterzuentwickeln. Ein Thesenpapier dazu müsste nach Auffassung der Autoren möglichst folgende fünf Felder enthalten, die mit (noch) mehr Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, mit Arbeitsteilung, Professionalisierung und Verstetigung der Radverkehrspolitik im Ergebnis mehr „Spaß statt Stress“ bewirken könnten:

1. **Kommunales Marketing** für das Radfahren in Alltag und Freizeit, ggf. zukünftig eingebunden in das Trendthema Nahmobilität, wo der Fußverkehr mit dabei ist.
2. **Personell-politische Verstärkung** durch Gremium und Beauftragte: Einsetzung eines Radverkehrsbeirates mit politischem Mandat und einer Fahrrad- und Nahmobilitätsbeauftragten (w/m) mit Koordinations- und Vernetzungsaufgaben (z. B. Kampagnen, Mobilitätsmanagement), neben der fortlaufenden planerischen Betreuung durch die Koordinationsstelle Verkehrsentwicklungsplanung.
3. **Evaluation** für Rückblicke auf Entwicklungen und neue Zielstellungen für überprüfbare „Wunsch- oder Warnwerte“ (Maß und Zahl im Radverkehr, Parameter wie genannt).
4. **Handlungsfeld Innenstadt und Stadtring:** Maßnahmenumsetzung und öffentlichkeitswirksame Begleitung („Team 1“)
5. **Handlungsfeld Vorrangnetz/Haupttrouten:** Maßnahmenumsetzung und öffentlichkeitswirksame Begleitung („Team 2“).

---

<sup>5</sup> Zitiert nach: Thöring, Michael (Hansestadt Lüneburg)- Bilanz zum Radwegkonzept. Lüneburg, 2015.

## 2. Fortschreibung des Vorrangnetzes

### 2.1 Zielnetz der Gesamtstadt (ohne Innenstadt)

Das Zielnetz der Gesamtstadt mit neun radial verlaufenden Haupttrouten wird übernommen, da nahezu alle wichtigen Stadtteile und angrenzende Kommunen angebunden werden. Kleinräumige Anpassungen ergeben sich aus Infrastrukturmängeln oder neuen Zielen. In geringerem Umfang ergänzt wird das Netz durch Alternativrouten, die z. T. durch die Leuphana-Universität auf deren Internetseiten<sup>6</sup> vorgestellt werden, sich anbietende verkehrsarme Alternativen darstellen oder bisherige Netzlücken schließen. Im Innenstadtbereich werden die Haupttrouten im Innenstadtnetz weitergeführt (vgl. Kap. 2.2).

Auch der **Stadtring** (ohne Routennummer) bildet ein Netzelement mit Verteilfunktionen und als abschnittsweise Tangentialroute. Für die deutlich verbesserungsfähige Durchlässigkeit des Stadtrings in Längs- und Querrichtung für den Radverkehr enthält der Bericht Lösungen und Empfehlungen (vgl. Kap. 4). Beispiele sind besonders südlich im Bereich Lindenstraße, Soltauer Straße und Bögelstraße/ Am Weißen Turm und westlich im Bereich Vor dem Neuen Tore, Neuetorstraße, Am Springintgut, Am Graalwall zu nennen. Entlang der Innenstadt-Ostseite wurden bereits zahlreiche Verbesserungen umgesetzt.

**Plan 1 Zielnetz Gesamtstadt** zeigt eine Übersicht über das Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet. Dargestellt sind neben den Haupttrouten auch Netzergänzungen. **Plan 2 Zielnetz Innenstadt** zeigt in gleicher Weise, aber detaillierter den Netzverlauf im Innenstadtbereich.

Mit **Plan 3, Belastungsbereiche nach ERA** wird eine wichtige Grundlage für die Maßnahmenkonzeption geschaffen. Dargestellt sind die Belastungsbereiche nach ERA 2010. Zu Grunde liegen die von der Stadt Lüneburg gelieferten Verkehrsbelastungen. Anhand dieses Plans kann eine Ersteinschätzung der erforderlichen Radverkehrsführung bei einer Kfz-Geschwindigkeit von 50 km/h getroffen werden.

Alle Haupttrouten wurden in verschiedenen Befahrungen auf Mängel untersucht. Die Ergebnisse sind **Plan 4, Mängel und Probleme** zu entnehmen.

**Zukünftige Führungsformen** straßenbegleitender Radverkehrsanlagen sind Teil der Maßnahmenplanung in den Kap. 5 und 6. In nur wenigen Abschnitten von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen gilt schon jetzt oder zukünftig ein Benutzungsrecht statt der bisherigen Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen, z. B. Bleckeder Str., Soltauer Str., Oedemer Weg und Am Schwalbenberg. Zudem ist erkennbar, in welchen Netzabschnitten Fahrbahnlösungen wie Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder das Mitbenutzen von Busspuren zum Einsatz kommen sollen.

---

<sup>6</sup> <http://www.leuphana.de/universitaet/kontakt/anfahrt/mit-dem-fahrrad.html> (08/2017)

Das **Anlagenverzeichnis** am Berichtsende listet sämtliche Pläne, Charts, Detailpläne und Querschnitte auf.

## 2.2 Zielnetz Innenstadt

### 2.2.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Das **Untersuchungsgebiet** der Innenstadt wird folgendermaßen abgegrenzt: Im Norden der Straßenzug Hindenburgstraße-Reichenbachstraße, im Osten der Verlauf des Schifferwalls, der Schießgrabenstraße und der Willy-Brandt-Straße, im Süden die Stresemannstraße und die Lindenstraße sowie im Westen dem Verlauf der Straßen Am Weißen Turm, Am Bargenturm, Beim Benedikt und Am Springintgut folgend.

Das vorgestellte Haupttroutennetz der Stadt Lüneburg läuft, wie in Plan 1 dargestellt, radial auf die Innenstadt zu und endet am Stadtring, besitzt aber keinen gemeinsamen Start- oder Zielpunkt. Das Zielnetz Innenstadt verbindet die einzelnen Routen miteinander und verbessert somit die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit des Zentrums.

Die Altstadt Lüneburgs ist durch eine Vielzahl an Einzelhandelseinrichtungen, Restaurants und Cafés, kulturellen Einrichtungen, Schulen sowie Wohnraum geprägt, die in Verbindung mit dem historischen Flair deren große Attraktivität ausmachen. Somit weist sie zahlreiche **Quellen und Ziele** für den Alltags- und Freizeitradverkehr auf. Deshalb müssen die Zu- und Durchfahrten für den Radverkehr verbessert werden. Alle Haupttrouten verlaufen in Richtung Zentrum.

Auch aufgrund der hohen Anzahl an Fußgängerinnen und Fußgängern sowie vielfach enger Straßenräume ist der überwiegende Innenstadtbereich als **Fußgängerzone** gestaltet. Weitgehend sind diese ganztags für den Radverkehr freigegeben. Bestimmte Bereiche mit besonders hoher Frequentierung des Fußverkehrs sind nur zwischen 18 Uhr und 10 Uhr geöffnet. Teilweise wird die Fußgängerzone vom **Linienbusverkehr** befahren (Am Sande, Am Berge, Rosenstraße u. a.) und ist für den Lieferverkehr und Taxis zwischen 18 Uhr und 11 Uhr geöffnet. Die anderen Straßenabschnitte des Innenstadtbereiches sind mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 20 und 30 km/h für den Kfz-Verkehr gestaltet. Das niedrige Geschwindigkeitsniveau erlaubt es, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, dennoch sind vereinzelt getrennte Radwege vorzufinden. Diese dienen u. a. vielfach dazu, eine Führung in Gegenrichtung einer Einbahnstraße zu gewährleisten.

Neben den nicht freigegebenen Fußgängerzonen stellt das häufig verbaute **Naturkopfsteinpflaster** eine Barriere für den Radverkehr dar. In einigen Bereichen (z. B. Am Sande) ist dieses mäßig gut befahrbar und wirkt sich vor allem auf den Komfort und die Sicherheit, insbesondere bei Nässe, aus. Andere

Abschnitte (z. B. Hinter der Bardowicker Mauer) sind dagegen nicht befahrbar und wurden nicht in das Netz integriert.

Die beengten Straßenräume führen dazu, dass teilweise nur im Einrichtungsverkehr gefahren werden kann. Einige dieser Einbahnstraßen wurden bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, andere potenzielle Verbindungen sind dagegen nur richtungstreu befahrbar.

## 2.2.2 Barrieren und Hemmnisse

Der Innenstadtbereich Lüneburgs weist im Wesentlichen drei Barrieren für den Radverkehr auf, die insbesondere die Durchquerung der Altstadt erschweren.

**Fußgängerzonen, die tagsüber nicht befahren werden** können bilden das erste Hindernis, z. B. Große und Kleine Bäckerstraße. Aufgrund der schmalen Straßenverhältnisse und des hohen Fußverkehrsaufkommens sind diese sinnvoll und müssen im Regelfall weiter in dieser Form bestehen bleiben. Zumindest nach 18 Uhr ermöglichen diese Bereiche die kürzesten Durchquerungen der Innenstadt für den Radverkehr.

**Streckenabschnitte mit Kopfsteinpflaster** bilden das zweite Problemfeld, z. B. Heiligengeiststraße, Salzbrücker Str. – Beim Benedikt und Salzstraße am Wasser. Begründet wird das Vorhandensein häufig mit dem Denkmalschutz. Neben dem Radverkehr sind es jedoch ebenso mobilitätseingeschränkte Personen sowie Anwohnerinnen und Anwohner, die durch ebenere Fahrbahnoberflächen profitieren könnten. Dieser Synergieeffekt sollte bei der Abwägung zwischen Denkmalschutz und Fahrkomfort mit einbezogen werden.

Das dritte Hindernis bilden **nicht für den Radgegenverkehr freigegebene Einbahnstraßenabschnitte**, z. B. Lüner Straße, Auf dem Meere. Im Zuge von wichtigen Radverbindungen werden diese illegal befahren bzw. Gehwege zu Lasten des Fußverkehrs als Ausweichflächen genutzt. Bereits ab 3 m Fahrbahnbreite besteht die Möglichkeit der Öffnung dieser Bereiche. Durch Neuaufteilung von Parkflächen des Kfz-Verkehrs können bei sehr engen Verhältnissen Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. In diesem Sinne hat die Hansestadt Lüneburg bereits die Mehrzahl aller Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr geöffnet.

Auch wenn grundsätzlich zwischen **Linienbusverkehr**, ggf. zukünftig elektrisch betrieben, und Radfahrern in der Innenstadt ein freundliches Miteinander vorherrschen sollte, können stärkere ÖPNV-Achsen mit hohen Frequenzen in den Hauptverkehrszeiten dazu führen, dass Radfahrer sich bedrängt fühlen. Die Frequenzen an den folgenden wichtigen Innenstadthaltestellen zeigen Spannweiten zwischen 5 und 35 Abfahrten je Richtung und Nach-

mittagsstunde auf (Ungefährwerte)<sup>7</sup>: Bürgeramt 5, Rathaus 6, Neue Sülze 12, Wallstraße/Theater 20 und Am Sande 35 Abfahrten. Das notwendige, aber kurze Warten hinter haltenden Linienbussen erscheint jedoch auch bei einem Bustakt von 3 Minuten in der Hauptverkehrszeit für Radfahrer noch hinnehmbar.

### **2.2.3 Verlauf des Zielnetzes (Haupttrouten Innenstadt)**

Im vorliegenden Zielnetz Innenstadt (Plan 2) sollen die Bedingungen für den Radverkehr auf den Haupttrouten verbessert und weitere oder alternative Abschnitte als Verbindungen auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden. Die nachfolgende Nummerierung weist auf die jeweils zugehörigen, am Stadtring endenden Haupttrouten hin, die im Innenstadtnetz ihre Fortsetzung finden. Die betrachteten einfallenden Haupttrouten mit Knotenpunkten und dazugehörigen Straßenabschnitte sind ebenfalls im Plan 2 dargestellt. Die nachfolgende Analyse bezieht sich auf Erhebungszeiträume im Frühjahr/Frühsummer 2016.

#### **Route 2a: Rote Straße – Am Sande**

Ausgehend vom Knotenpunkt Lindenstraße / Stresemannstr. erfolgt die Radverkehrsnutzung zunächst auf Radwegen und anschließend im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Auffällig sind zahlreich verkehrende Linienbusse zwischen Wallstraße und Innenstadt. Hinter der Ritterstraße beginnt die Fußgängerzone, welche von Bussen und Radverkehr befahren werden darf. Auf dem zentralen Stadtplatz Am Sande liegt ein mäßig befahrbares Kopfsteinpflaster. Dieser Platz weist regen Fuß-, Rad- und Busverkehr auf.

#### **Route 4: Bardowicker Str. – Am Ochsenmarkt**

Im Knotenpunktbereich Reichenbachstraße / Hindenburgstraße sind benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Richtung Süden erfolgt die Führung auf der Fahrbahn. Auf Höhe der Lüner Straße beginnt eine 20er-Zone, welche tagsüber für den Kfz-Verkehr nicht freigegeben ist. Gleichzeitig verschlechtert sich hier der Oberflächenzustand zu einem mäßig befahrbaren Naturkopfsteinpflaster.

#### **Route 5: Altenbrückertorstraße – Am Sande**

Die Altenbrückertorstraße nähert sich der Innenstadt aus Richtung Osten. Auf der Brücke über den Lösegraben sind benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Der Knoten mit der Schießgrabenstraße (Scharffkreuzung) wurde für den Radverkehr optimiert und bietet den Übergang auf einen Radfahrstreifen (im weiteren Verlauf Schutzstreifen) Richtung Altstadt. Bei der St. Johanniskirche

---

<sup>7</sup> <http://www.hvv.de/fahrplaene/abfahrtsmonitor/>

beginnt die Fußgängerzone, welche hier für den Rad- und Busverkehr freigegeben ist.

### **Route 6/9/9A: Sülztorstraße – Neue Sülze – Am Ochsenmarkt**

In der Sülztorstraße wird der Radverkehr Richtung Innenstadt auf einem benutzungspflichtigen Radweg geführt. Stadtauswärts liegt eine Schutzstreifenführung vor, die in Höhe der Post in einen benutzungspflichtigen Radweg übergeht. Ab Bei der St. Lambertikirche sind nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Abschnittsweise ist die Neue Sülze als Tempo-20-Zone ausgewiesen, welche außer vom Radverkehr nur von Linienbussen, Taxen und Lieferverkehr befahren werden darf. Der Radverkehr wird entgegen der Einbahnstraße auf einem Radweg geführt. Diese Route bietet eine Möglichkeit zur westlichen Altstadtumfahrung und wird als Uni-Route häufig befahren.

### **Route 7: Neuetorstraße – Am Springintgut – Am Graalwall - Egersdorffstraße**

Diese Route führt entlang mehrerer Hauptverkehrsstraßen und erschließt die Innenstadt aus Westen. Der Radverkehr wird hauptsächlich auf benutzungspflichtigen Radwegen (teils Gehweg, Radfahrer frei) im Seitenbereich geführt. Auf der Egersdorffstraße befindet sich abschnittsweise ein Schutzstreifen in stadtauswärtiger Richtung. Als Innenstadtzufahrt über die Neuetorstraße /Beim Benedikt fehlt eine Quermöglichkeit im Knotenbereich Am Springintgut / Neuetorstraße.

### **Route 8: Lünertorstraße**

Ausgehend vom Knotenpunkt Schifferwall / Schießgrabenstraße (Scholzekreuzung) wird der Radverkehr kurzzeitig auf Radwegen und anschließend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Über den westlichen Abschnitt der Lünerner Straße besteht die Möglichkeit die Altstadt nördlich zu umfahren, wodurch eine direkte Verbindung von der Route 8 zur Route 4 besteht.

### **Ergänzende Innenstadtrouten**

Komplettiert wird das Innenstadtnetz durch folgende Abschnitte als **ergänzende Innenstadtrouten**:

Die **Bastionstraße** und **Am Springintgut** verbinden die Innenstadt mit den nordwestlichen Stadtteilen sowie der Hauptroute Richtung Kreideberg / Ochtmissen. Auf diesen Straßen wird der Radverkehr komplett auf benutzungspflichtigen Radwegen geführt.

Eine weitere netzrelevante, aber nicht freigegebene Einbahnstraße befindet sich in **Auf dem Kauf**.

Eine östliche Umfahrung der Innenstadt kann über **die Ilmenaustraße – Alt-  
enbrückertorstraße –Kalandstraße – Haagestraße** bis zur Roten Straße erfolgen. Dadurch werden die südlichen mit den nördlichen Routen verbunden.

Die südliche Innenstadttroute verläuft über die **Haage- und Wallstraße** zum St. Lambertiplatz.

Über die **Salzbrückerstraße** erfolgt die Anbindung zu den nordwestlichen Stadtteilen. Hier ist schlecht befahrbares Kopfsteinpflaster vorhanden. Weiterhin stellen die für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraßen Barrieren dar.

Ein kurzfristiges und realistisches Ziel sollte die Herstellung von mindestens je einer Verbindung an „den vier Außenseiten“ der Innenstadt, also jeweils zwei in West-Ost- bzw. in Nord-Süd-Richtung sein.

#### 2.2.4

#### **Fahrradstraßen als neue Führungsform in der Innenstadt**

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs in Anlieger- und Nebenstraße dar. Sie können bei günstiger Lage im Netz erfahrungsgemäß deutliche Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Die erhöhte Präsenz im Straßenraum und der Vorrang vor Kfz in Fahrradstraßen haben drei wesentliche Vorteile: Mehr Menschen werden dazu ermuntert, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen (Werbeeffect), Fahrradstraßen ermöglichen es, schneller die Ziele in der Stadt zu erreichen und sie fördern die Verkehrssicherheit. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt demnach auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine nicht zu unterschätzende Signalwirkung für die Erhöhung des Radverkehrsanteils.

In Lüneburg gibt es bislang keine Fahrradstraßen. Besonders in der Innenstadt – aber keinesfalls nur dort – bieten sich verschiedene Straßenabschnitte für die Einrichtung von Fahrradstraßen an, da diese geeignete Umfeldnutzungen und eine geringe Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen. Es ist dabei im Einzelfall zu entscheiden, ob eine generelle Freigabe für den Kfz-Verkehr erfolgt, oder eine Freigabe auf Anlieger und Lieferverkehre beschränkt wird. Radfahrerinnen und Radfahrer sind in jedem Fall bevorrechtigt und dürfen z.B. nebeneinander fahren. Kfz müssen sich unterordnen und dürfen maximal 30 km/h fahren. Für Fahrradstraßen kann Vorfahrt angeordnet werden, um die Attraktivität zu erhöhen.

Abbildung 2 zeigt das vorgeschlagene Konzept einzelner Fahrradstraßen mit potenziell hoher Attraktivität im Innenstadtbereich. Die durchzuführenden Maßnahmen sind im Detail dem Kapitel 3 zu entnehmen. Folgende Straßen werden vorbehaltlich einer Prüfung im Detail grundsätzlich als geeignet angesehen: Auf dem Kauf, Lüner Straße, Kaufhausstraße (erhält voraussichtlich Anbindung an Adendorfer Route 3, vgl. Kap. 5.3) sowie Am Ochsenmarkt – Am Marien-

platz. Südlich der Altstadt, aber noch in der Innenstadt gelegen können mit voraussichtlich geringem bis mittlerem Aufwand auch die Wallstraße und die Haagstraße als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

In einzelnen Städten mit zum Teil hohen Studierendenzahlen werden flächenhaft Fahrradstraßen in den Universitätsvierteln mit Standorten ausgewiesen (Bonn, Braunschweig, Essen, Kiel, Köln u. a.). Auch hier sind NRW-Städte z. T. Vorreiter<sup>8</sup>. Jüngste Erkenntnisse u. a. der UDV zeigen den großen Verkehrssicherheitsgewinn auf und geben Gestaltungshinweise<sup>9</sup>, die auch in mittelgroßen Städten anwendbar sind. Hier ist eine deutliche Kennzeichnung mit möglichst einheitlichen Elementen in einer Stadt empfehlenswert, wie z. B. ein durchgezogener oder gestrichelter Breitstrich als Sicherheitsstreifen und Abtrennung zu parkenden Kfz. Lösungen sind jedoch in jedem Fall ortsbezogen zu entwickeln. Auch die Kombination einer Fahrradstraße mit Öffnung einer vorhandenen Einbahnstraße für den Radverkehr hat sich bewährt.

Deshalb wird hier empfohlen, im Lüneburger Universitätsviertel die Scharnhorst-, Blücher- und Gneisenaustraße einer Machbarkeitsüberprüfung als Fahrradstraße zu unterziehen.

Nachfolgende Abbildung 2 zeigt das Zielnetz Innenstadt mit den Empfehlungen für Netzelemente und die Führungsform Fahrradstraße, enthalten in Plan 2.

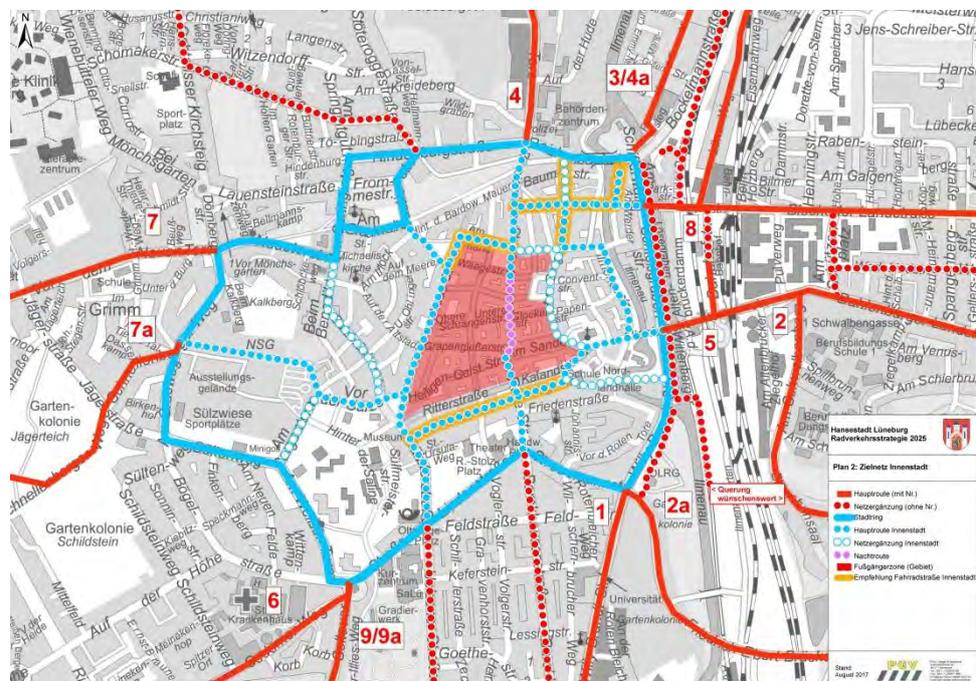


Abbildung 2: Zielnetz Innenstadt

<sup>8</sup> Vgl. nahmobil, Heft 08, November 2016 (Hrsg. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS))

<sup>9</sup> Unfallforschung der Versicherer (UDV), Link: [www.udv.de](http://www.udv.de)

### 3. Maßnahmenkonzeption Innenstadt

#### 3.1 Nordwestlicher Bereich

##### 3.1.1 Bardowicker Straße



#### Bestand

- Verkehrlich untergeordnete Erschließungsstraße, nördliche Hauptstadteinfahrt; Ausdehnung ca. 300 m zw. Stadtring und Marktplatz
- Ca. 5.000 Kfz/Tag [VEP 2012]; Linienbusverkehr (10 Abfahrten/Std.)
- Fahrbahnbreite ca. 10 bis 12 m
- Funktion: Für Radfahrer Vorrang- bzw. Hauptroute, Verteilerfunktion

#### Handlungsbedarf

- Umsetzung und ggf. Überwachung praktikabler und durchsetzbarer Regelungen des ruhenden Kfz-Verkehrs ohne Nachteile für FV/RV
- Umgestaltung der Stadteinfahrt mit Platzcharakter als Fußgänger- und fahrradfreundliche Mischfläche

#### Empfehlungen wie genannt (Priorität 1)

sowie *Lösung der besonderen verkehrlich-städtebaulichen Herausforderung*, fußgänger- und fahrradfreundliche Umgestaltung der Stadteinfahrt Bardowicker Straße mit Platzcharakter.

### 3.1.2 Egersdorffstraße



#### Bestand

- Verbindet den Stadtring (Graalwall - Bastionstraße) mit dem Straßenzug Neue Sülze – Salzstraße („Altstadt- Nord-Süd-Durchstich“)
- Teilweise einseitiger Sstr., Rinnen nicht befahrbar, FB ca. 7,50 m
- Ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/Tag, Linienbusverkehr (12 Abfahrten/Std.)
- Funktion: Für Radfahrer Vorrang- bzw. Hauptroute, auch für Fußgänger Hauptgehbeziehung zum Zentrum, Rathaus und Marktplatz

#### Handlungsbedarf

- Förderung und Sicherung der Fahrbahnbenutzung durch konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung und Verbesserung der Sichtverhältnisse auch entlang des Parkstreifens (Innenkurve). Ggf. Umgestaltung, es müsste dann geprüft werden, ob Straßenumbaumaßnahmen in das Sanierungsgebiet „Wasserviertel“ mit einbezogen werden können.
- Hoher Querungsbedarf, Konfliktpotenzial mit Fußverkehr verringern.

#### Empfehlungen wie genannt (Priorität 1)

- Zwischen Am Graalwall und Neue Sülze beidseitige Schutzstreifenlösung ohne Mittelmarkierung erweitern. Rinnen angleichen! Tempo 30 unumgänglich!

sowie *Lösung der besonderen verkehrlich-städtebaulichen Herausforderung* Umgestaltung Am Marienplatz mit fünf Zufahrten als Mischfläche für FV/RV

### 3.1.3 Salzstraße / Neue Sülze



#### Bestand

- Die Neue Sülze ist eine verkehrswichtige innerörtliche Straße, für Kfz-Verkehr der einzige „Altstadt-Durchstich“ von Nord nach Süd, wenn auch zeitlich eingeschränkt
- Tempo 20, Linienbusverkehr (12 Abfahrten/Std. nachm.); Einbahnstraße Richtung Süden (ab Obere Schrankenstraße); hier Radverkehr Ri. Norden auf getrenntem GRW (Gehweg nur 1,50m)
- Länge ca. 500 m, Neue Sülze/ Waagestr. bis Salzstr-/ Heiligengeiststr., Fahrbahnbreite Salzstraße ca. 3,50 m
- Funktion: Für Radfahrer Vorrang- bzw. Hauptroute

#### Handlungsbedarf

- Konflikte mit illegal parkenden Autos und Fußverkehr vermindern

#### Empfehlungen (Priorität 1)

- Aufhebung der Parkbucht in Höhe Salzstraße 22

- Umbau der unterhaltungsintensiven und zum Parken verleitenden Kleinpflasterfläche zwischen Naturmuseum und oberer Schrangengstraße in einen klar wahrnehmbaren baulich getrennten Geh- und Radweg.

### 3.1.4

#### Salzbrückerstraße



#### Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Einbahnstraße Richtung Norden, für Radgegenverkehr nicht freigegeben
- Länge ca. 350 m
- Kein Parken
- Schlecht befahrbares Natursteinpflaster
- Funktion: Innenstadtroute

#### Handlungsbedarf

- Herstellung einer in beiden Richtungen komfortabel befahrbaren Verbindung zwischen Am Springitgut und südlicher Innenstadt / FGZ

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Erneuerung der Fahrbahndecken (Pflaster und Asphalt) und Rinnen
- Einbahnstraßenfreigabe für Radgegenverkehr
- Ausweisung als Fahrradstraße
- Engstelle Beim Benedikt aufweiten

### 3.1.5 Auf der Altstadt / J.-S.-Bach-Platz / Görgestraße



#### Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Zwischen Auf der Rübekuhle und Salzstraße Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben, zwischen Auf der Rübekuhle und Johann-Sebastian-Bach-Platz nicht freigegeben
- Länge ca. insgesamt ca. 400 m, Belag Großpflaster, schlecht befahrbar; Fahrbahnbreite ca. 5 m
- Parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn
- Funktion: Ergänzende Innenstadttroute

#### Handlungsbedarf

- Herstellung einer in beide Richtungen befahrbaren Verbindung zur Innenstadt (schließt an die FGZ Grapengießestr. an; nachts geöffnet)
- Verbesserung der Fahrbahndecke vordringlich

#### Empfehlung (Priorität 2)

- Freigabe der Einbahnstraße für den Radgegenverkehr, wenn Ausweichstellen geschaffen werden können.
- Rücknahme von Flächen für den Ruhenden Verkehr soweit notwendig, um Ausweichmöglichkeiten herzustellen (bisher zwischen Johann-Sebastian-Bach-Platz und Untere Ohlingerstraße auf 110 m Länge nur vor der Hausnummer 36)
- Bedarfsweise Herrichtung als Fahrradstraße, falls die etwa parallel verlaufende Salzbrückerstraße nicht dafür infrage kommt (vgl. Kap. 3.1.4)
- Erneuerung der Fahrbahndecke bzw. Fugenverguss

## 3.2 Nordöstlicher Bereich

### 3.2.1 Auf dem Kauf



#### Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Einbahnstraße Richtung Norden, für Radgegenverkehr nicht freigegeben
- Fahrbahnbreiten 4,50 m - 5,00 m
- Parken auf linker Seite erlaubt

#### Handlungsbedarf

- Funktion: Vorrang- bzw. Hauptroute, wichtige Alternative zur Führung über touristisch genutzten Am Stintmarkt (östliche Innenstadtumfahrung)
- Einbahnstraßenfreigabe für Radgegenverkehr

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Beschilderung als Fahrradstraße und für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (auf 60 m Länge sind bereits 3 Ausweichmöglichkeiten vorhanden)
- Bei Unverträglichkeiten mit Fußverkehr Prüfen von Alternativen, insbesondere Fahrbahn als gem. Geh- u. Radweg beschildern

#### Umsetzung

- Deckenerneuerung ist im Projektzeitraum erfolgt!

### 3.2.2

#### Lüner Straße



#### Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße, Einbahnstraße Richtung Osten, für Radgegenverkehr im April 2018 freigegeben
- Parken auf Südseite, Lieferverkehr zu berücksichtigen

#### Handlungsbedarf

- Funktion: Vorrang- bzw. Hauptroute, östl. Stadteinfahrt vom Bahnhof, Fahrradstraße vorgesehen (Zielkonzept), nördliche Innenstadtumfahrung – hohe Verbindungsfunktion und Bedeutung im Netz!

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Beschilderung/ Markierungen für Fahrradstraße und Umkehr der Bevorrechtigungen an den Einmündungen Kaufhausstraße und Salzstraße am Wasser (jeweils Einzelvorfahrten VZ301)

#### Umsetzung

- Verbleibende Maßnahmen in hoher Priorität 1

### 3.2.3 Salzstraße am Wasser / Treidelweg



#### Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße (Salzstraße am Wasser); sehr geringes Verkehrsaufkommen, ab Unterführung Reichenbachstraße für Kfz-Verkehr gesperrt
- Nördlich der Unterführung der Reichenbachstraße keine Alltags- bzw. Nachttauglichkeit wegen fehlender Sicherung gegen Sturzgefahr in die Ilmenau (Kaimauer)
- Sehr schlecht bis nicht befahrbares Natursteinpflaster
- Derzeitige Funktion: Touristische Radroute (Ilmenau-Radweg), Radnebenroute Bardowick, Fuß- und Wanderweg

#### Handlungsbedarf (potenziell)

- Bedeutung für den Alltagsradverkehr (Behördenzentrum in der Nähe)
- Herstellung einer Alltagsradoute parallel zur Bardowicker Straße, die selbst jedoch deutlich besser und sicherer befahrbar ist. Für Verbesserungsmaßnahmen sollte geprüft werden, ob Fördermöglichkeiten aus dem EU-Tourismus Topf (da Bestandteil des Ilmenauradweges) bestehen.

#### Alternativen

- Errichtung der Lösegrabenbrücke ermöglicht Umfahrung über Konrad-Zuse- und Liese-Meißner-Straße (Route 4A) >> vgl. auch Routenpläne (Route 3/3A) und Detailplan (Adendorfer Route, Südbereich) sowie Kap. 4.1

### 3.3 Südwestlicher Bereich

#### 3.3.1 St.-Lamberti-Platz



#### Bestand

- 3.850 Kfz/ Tag, verkehrswichtige innerörtliche Straße [gemäß VEP 2012]
- Linienbusverkehr: Gering in Richtung Vor der Sülze (Linie 5015); stärker im östlichen Bereich des Platzes (5 Linien, 12 Abfahrten); Haltestellen teils im Bereich der Radwege liegend
- Einseitiger nicht benutzungspflichtiger Radweg in der Straße St.-Lamberti-Platz, Führung im Einrichtungsverkehr gegen die Einbahnrichtung der Straße
- Einseitiger nicht benutzungspflichtig beschilderter Radweg in der Straße Bei der Lambertikirche

#### Handlungsbedarf

- Schaffung einer durchgängigen Führung rund um den Platz, möglichst auf der Fahrbahn
- Vermeidung der Seitenraumnutzung wegen Fußverkehrsaufkommen

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Führung auf der Fahrbahn verträglich umsetzbar
- Beibehalten der Führung im Seitenraum entgegen der Einbahnstraße, aber Anlage einer Überführung auf die Fahrbahn an der Einmündung Salzbrückerstraße. (Realisierungsstand: beauftragt)
- Aufhebung der Radwege Bei der St.-Lamberti-Kirche, Konfliktminderung mit dem Fußverkehr durch Rückbau des Radweges
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen in den Straßen Bei der St.-Lamberti-Kirche



Abbildung 3: Lösungsskizze St .Lambertiplatz

### 3.3.2 Am Bargenturm / Vor der Sülze



#### Bestand

- 7.650 Kfz/ Tag (Am Bargenturm) bzw. 3.850 Kfz/ Tag (Vor der Sülze), verkehrswichtige innerörtliche Straße [gemäß VEP 2012]; geringer Linienebusverkehr (Linie 5015)
- Einseitiger als benutzungspflichtig beschilderter Radweg mit Benutzungsrecht in Gegenrichtung
- Radweg teils abgesetzt geführt mit Sichteinschränkungen durch Bäume

#### Handlungsbedarf

- Nutzung der vorhandenen Potenziale der Fahrbahnnutzung des Radverkehrs und Vermeidung von Gefahren und Unverträglichkeiten durch Benutzung der Seitenräume
- Herstellen einer richtungstreuen Zufahrt zur Innenstadt mit durchgängigem Anschluss an eine Fahrbahnführung am St. Lambertiplatz
- Optimierung der Führung am Knoten Am Bargenturm/ Sültenweg (vgl. Kap. 4.6)

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Einrichtung einer Radfahrerfurt mit Radfahrersignal im südöstlichen Knotenarm (Sültenweg / Am Bargenturm) >> vgl. Kap. 4.6

#### Umsetzung

- Deckenerneuerung ist im Projektzeitraum erfolgt!
- Aufhebung der Benutzungspflicht in beiden Fahrrichtungen im Straßenzug Am Bargenturm / Vor der Sülze ist bereits erfolgt (2016)

### 3.3.3 Heiligengeiststraße



#### Bestand

- Fußgängerzone (Radverkehr ganztags frei)
- Vereinzelt Einzelhandelsgeschäfte vorhanden
- Schlecht befahrbares Natursteinpflaster in Mittellage (ca. 3 m Breite)
- Wichtige Radverkehrsverbindung vom Bahnhof über Am Sande in Richtung westliche Stadtteile/ Reppenstedt (Anschluss an Radnebenroute über den Sülzweg)

#### Handlungsbedarf

- Erhöhung des Fahrkomforts durch teilweise Erneuerung der Fahrbahndecke

#### Empfehlung (Priorität 2)

- Prüfauftrag: Ersatz der mittigen Großpflasterlage durch Betonsteinpflaster (Gestaltung wie Randbereiche vor Gebäudefassaden)

### 3.3.4

#### Ritterstraße



#### Bestand

- Räumliche und zeitliche Inanspruchnahme durch Lieferverkehre und Bewohnerparken (Parkraumregelungen).
- Einbahnstraße für Kfz ohne Freigabe für Radgegenverkehr
- Nächstgelegene südliche Parallelachse zum Straßenzug Am Sande-Heiligengeiststraße (Kopfsteinpflaster), kann ergänzend zur Wallstraße verdrängten innerstädtischen Radverkehr aufnehmen.

#### Handlungsbedarf

- Deutlich erkennbarer Sanierungsbedarf der Fahrbahn
- Verträglichkeit des (notwendigen) Lieferverkehrs und Bewohnerparkens mit dem Fuß- und Radverkehr herstellen
- Öffnung der Einbahnstraße für Radgegenverkehr nach Einrichtung eines absoluten Halteverbotes zwischen zwischen Ludwigstraße und Im Timpen möglich (Entfall von 10 Stellplätzen). – Anmerkung ADFC
- Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs (wie Gummastraße und östliche Ritterstraße) auf die gesamte Ritterstraße. – Anmerkung ADFC

#### Empfehlung (Priorität 2)

- Voraussetzung für Nutzbarkeit als Parallelroute herstellen
- Fahrbahndecke erneuern, ggf. Borde erneuern; Radverkehr und Anlieger profitieren
- Ruhenden Verkehr außerhalb der Lieferzeiten, einseitig aufgesetzt, auf Verträglichkeit mit Fußverkehr (Gehwegbreiten) und Radverkehr, insbesondere Mindestfahrgasse  $\geq 3,5$  m prüfen und ggf. reduzieren, um Verträglichkeit herstellen

### 3.3.5 Wallstraße

#### Bestand

- Sammelstraße im Innenstadtbereich mit 2.300 bis 4.100 Kfz/Tag [VEP 2012]; Tempo 30
- Linienbusverkehr: 20 Busabfahrten/Stunde und Richtung nachmittags (Hst. Wallstr./Theater); Reduzierung wünschenswert
- Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Parken am Fahrbahnrand bzw. in Parkbuchten; Querrisse im Fahrbahnbelag; Sperrmarkierungen am Fahrbahnrand

#### Handlungsbedarf

- Attraktivierung für den Radverkehr, alternative Achse zu Am Sande / Heiligengeiststraße (Kopfsteinpflaster), Umfahrung Geschäftsbereich

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Ausweisung Wallstraße als Fahrradstraße
- Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn
- Optische Verengung der Fahrbahn von 6,50m auf 5,50 m mit Fahrbahnrandmarkierungen bei der nächsten Fahrbahndeckensanierung



Abbildung 4: Prinzipskizze Fahrradstraße Wallstraße

### 3.3.6 Rote Straße

#### Bestand

- Sammelstraße im Innenstadtbereich mit bis zu 8.200 Kfz/ [VEP 2012]
- Beidseitig benutzungspflichtig beschilderte getrennte Radwege zwischen Handwerkerplatz und Friedensstraße, bis FGZ Am Sande (Radfahrer ganztägig frei) im Mischverkehr auf der Straße
- Fahrbahnverengung auf ca. 3,5 m als „Schleuse“ in Höhe Kalandstr.

#### Handlungsbedarf

- Akzeptables Angebot auf der Fahrbahn schaffen, sodass die nicht benutzungspflichtigen Radwege entbehrlich werden
- Direkte Führung über den Handwerkerplatz in Richtung Barckhausenstraße

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Als Innenstadtzufahrt für den Radverkehr attraktiver gestalten
- Aufhebung der Benutzungspflicht in beiden Fahrrichtungen und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
  - Zw. Lindenstraße und Friedensstraße Führung im Mischverkehr
  - Zw. Friedensstraße und Kalandstraße als Fahrradstraße
- In einem ersten Schritt Einrichtung eines zusätzlichen Zebrastreifens auf der Südseite des Knotens, sowie Änderung der Vorfahrtsregelung in rechts vor links. – Anmerkung ADFC
- Umgestaltung Knoten Rote Str. / Wallstr. / Haagestr. als Minikreisverkehr, Außendurchmesser 18 m; gleichberechtigte Zufahrten

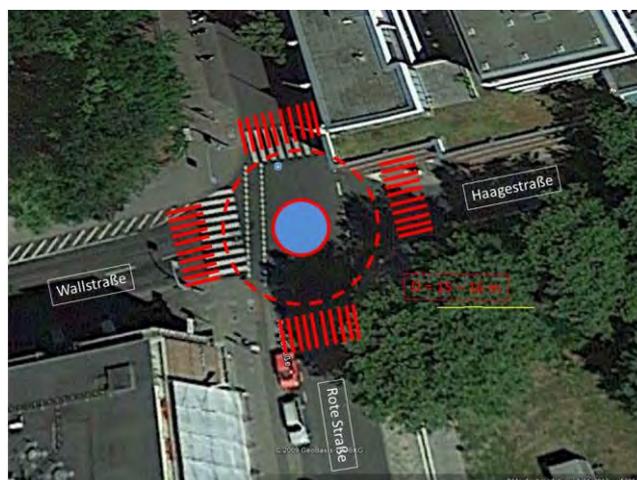


Abbildung 5: Prinzipskizze Minikreisverkehr Rote Str. / Wallstraße / Haagestraße

### 3.4 Südöstlicher Bereich

#### 3.4.1 Am Sande



#### Bestand

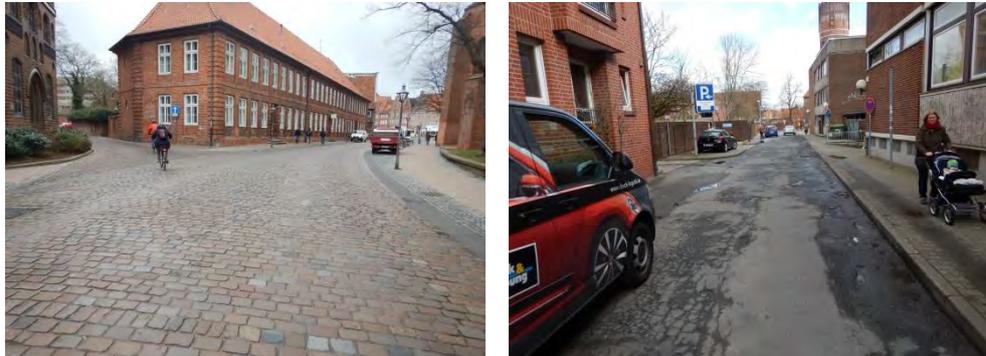
- Denkmalgeschützte zentrale Platzanlage der Hansestadt und „Multifunktionsplatz“: Intensive Rauman eignung durch Fuß- und Radverkehr, geringe Geschwindigkeiten der Kfz und Übersichtlichkeit ermöglichen Shared space-Charakter.
- Zentrale Haltestelle Linienbusverkehr: 70 Busabfahrten/Std. nachm.
- „Die zentralen Plätze Am Sande und Rathausmarkt als Ausgangspunkt für innerstädtische... Aktivitäten gehören mit dem größten Angebot an Fahrradabstellanlagen“ neben Bahnhof und Universität zu den wichtigsten Zielen im Radverkehrsnetz (Radverkehrskonzept 2015).
- Alle Radialrouten des städtischen Netzes sind hier verknüpft.

#### Handlungsbedarf / Empfehlung

- Reduzierung Busverkehr/ illegaler Durchgangsverkehr wünschenswert
- Häufigere/ bessere Fugenverfüllung zur Verbesserung des Fahrkomforts

### 3.4.2

#### Kalandstraße



#### Bestand

- Erschließungsstraße zwischen Bei der St. Johanniskirche und Rote Straße mit hoher Bedeutung im Fußverkehr wie Schüler, Touristen, die mangels ausreichender Gehwegbreiten die Fahrbahn benutzen
- Sehr geringes Verkehrsaufkommen
- In Höhe Schule für Kfz-Verkehr gesperrt, Weiterführung als FGZ
- Einbahnstraße, für Radgegenverkehr geöffnet; Kfz-Ausfahrt Haagestr.
- Gut befahrbares Naturkopfsteinpflaster im östlichen Bereich

#### Handlungsbedarf

- Funktion: mögliche ergänzende Innenstadtroute ergänzend zur Führung durch die parallel verlaufende Haagestraße
- Ruhender Verkehr ungeordnet, behindert Fußgänger und Radfahrer

#### Empfehlung (Priorität 2)

- Voraussetzung für Nutzbarkeit als Parallelroute herstellen
- Ordnung des ruhenden und liefernden Verkehrs

### 3.4.3

#### Haagestraße



#### Bestand

- Untergeordnete Erschließungsstraße zwischen Kalandstraße/ Schulstandort und Rote Straße mit Bedeutung im Fußverkehr von Schülern und Touristen
- Zweirichtungsverkehr für Fahrzeuge, sehr geringes Verkehrsaufkommen
- Funktion als Kfz-Ausfahrt für Kalandstraße
- Gut befahrbare Asphaltdecke

#### Handlungsbedarf

- Funktion: ergänzende Innenstadttroute in Verlängerung der Wallstraße, vorgesehen als Fahrradstraße

#### Empfehlung (Priorität 1)

- Ausweisung als Fahrradstraße (vgl. 2.2.4)

## 4. Maßnahmenkonzeption Stadtring

### 4.1 Reichenbachstraße



Bild 1: Reichenbachstraße, Höhe Im Wendischen Dorfe



Bild 2: Reichenbachstraße, Höhe Zufahrt Behördenzentrum

#### Verkehrliche Rahmenbedingungen/Bestand

- Drei- bis vierspurige Hauptverkehrsstraße, z. T. Mittelstreifen, DTV 25.700 Kfz (Stadtring)
- Beidseitige Radwegebenutzungspflicht (VZ 241)

#### Ziele im Umfeld

- Nördliche Innenstadt, Behördenzentrum, Ilmenau, Lösegraben

#### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Unterführung des Ilmenauradwegs auf sehr unebenem Kopfsteinpflaster im Zuge der Salzstraße nicht fahrradtauglich
- Wegweisungsbedarf im Bereich der kreuzungsfreien, selbständigen Radverkehrsführungen Ri. Bahnhof, Behörden, Innenstadt, Universität

#### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR-1	Reichenbachstraße/ Hauptroute 3 Adendorf: Wegweisende Beschilderung der z. T. kreuzungsfreien Führungen Richtung Bahnhof, Behörden, Innenstadt und Universität (vgl. Kap. 5.3)	
------	--	--

#### Keine Anlagen

## 4.2 Hindenburgstraße

### Verkehrliche Rahmenbedingungen/Bestand

- Beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Z.241)
- Südseite: Zu schmale Radverkehrsanlage, zudem ungünstige Führung hinter Bäumen und Kfz-Stellplätzen, teils unzureichende Belagsqualität.
- Nordseite: Breite der Radverkehrsanlage weitestgehend in Ordnung, Führung hinter Bäumen
- Hohe Kfz-Verkehrsbelastung: > 22.000 Kfz/Tag (Stadtring)
- Breite Kfz-Fahrbahn (ca. 8,00 m)

### Ziele im Umfeld

- Altstadt, Nördliche Innenstadt, Bastion, Kreidebergsee

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf der Südseite mit Anschluss an die benutzungspflichtigen Führungen in Höhe des Bürgeramtes
- Die Anlage auf der Nordseite kann auf Grund des guten Zustandes und der ausreichenden Breiten beibehalten werden und sollte auf Grund der hohen Kfz-Belastungen auch benutzungspflichtig bleiben.
- Zusätzlich Aufhebung des Radweges auf der Südseite und Umgestaltung zu verbreiterten Parkbuchten. Mit dieser Maßnahme wird ein Sicherheitsraum zum neuen Radfahrstreifen hergestellt und ein Überparken der bisher schmalen Parkbuchten vermieden.

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR-2	Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens an der Südseite zu Lasten der Fahrbahn auf 400m Länge (vgl. Querschnitt HI1).	
------	---	--

### Anlagen

- Querschnitt: Hindenburgstraße HI1

## 4.3 Am Graalwall / Am Springintgut

### 4.3.1 Am Graalwall



Bild 3: Am Graalwall, Ri. Einmündung und LSA Am Springintgut

Bild 4: Am Graalwall, Ri. Bastionstraße und LSA Am Springintgut

#### Bestand

- Einseitiger als benutzungspflichtig beschilderter getrennter GRW mit Zweirichtungsführung: 2,0 m Radweg, 0,6 m Sts., 2,4 m Gehweg
- 13.950 Kfz/Tag (Stadtring); Linienbusverkehr
- 3 Kfz-Fahrsstreifen (1 Richtung Innenstadt/Stadtring, 1 Innenstadt/direkt)
- In Richtung Innenstadt erzwungene Querung vom linksseitigen Radweg über LSA (Höhe Bastionstraße) zur FB der Egersdorffstraße
- In Richtung Westen LSA mit Zweirichtungsverkehr.

#### Handlungsbedarf

- Angebot richtungstreue Lösung, damit Radfahrer in Ri. Innenstadt nicht mehrfach queren müssen und der Zweirichtungsverkehr minimiert wird.
- Trennung der Fahrströme an der LSA Am Springintgut.

#### Empfehlung

SR-3	Vgl. Kap. 4.3.2 Am Springintgut	
SR-4	Am Graalwall: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufhebung der Benutzungspflicht in Richtung Innenstadt, Freigabe des Radweges als Angebot (VZ 1022-10).</li> <li>• Legalisierung der Fahrbahnnutzung erscheint möglich, da Hauptverkehrsaufkommen auf mittlerem Fahrsstreifen (im Zuge des Stadtringes) liegt; ggf. Kfz-Geschw. 30 km/h.</li> <li>• Einrichtg. richtungsbezogenen Furt LSA Am Springintgut.</li> </ul>	
SR-5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• An der Ecke Graalwall/ Bastionstraße Anlage einer Aufstellfläche mit Radfahrersignal für Linksabbieger</li> </ul>	

**Anlagen:** Detailplan: Am Graalwall / Am Springintgut

### 4.3.2 Am Springintgut (südl. Am Graalwall)



Bild 5: Am Springintgut, Höhe Am Graalwall, Ri. Neuetorstr.



Bild 6: Am Springintgut, Ri. Nord, LSA Am Graalwall

#### Bestand

- Beidseitige als benutzungspflichtig beschilderte getrennte Radwege
  - Westseite: 1,0 m RW, 0,7 m Sts; Verschwenkung, Zustand negativ
  - Ostseite: 1,45 m Radweg, Zustand in Ordnung
- 16.000 Kfz/Tag (Stadtring), Linienbusverkehr

#### Handlungsbedarf

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf der Westseite
- Verbesserte Anbindung des nördlichen Radweges aus Am Graalwall
- Herstellen einer durchgängigen Radverkehrsführung in der Relation Neuetorstraße – Am Springintgut

#### Empfehlung

SR-3	Am Springintgut: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Sicherheit u. Durchlässigkeit mit einer FG-/RF-Schutzanlage zur Querung der Neuetorstraße in Richtung Am Benedikt</li> <li>• Bau des neuen Radweges auf der Westseite gemäß Variante 2 der Planung der Stadt Lüneburg. Beschilderung mit Zeichen 240 nur in Richtung Süden.</li> </ul>	Realisierung des Radweges in 2018
SR-4	Vgl. Kap. 4.3.1 Am Graalwall	
SR-5	Vgl. Kap. 4.3.1 Am Graalwall	

**Anlagen:** Detailplan: Am Graalwall / Am Springintgut

#### 4.4 Vor dem Neuen Tore / Neueterstraße



Bild 7: Neueterstr., Höhe Abzweig  
Stadtwall, Ri. Ost



Bild 8: Neueterstr. (Seitenraum Südseite),  
Höhe Schanzenweg, Ri. West

##### Bestand:

- Einseitige als benutzungspflichtig beschilter Radweg im Zweirichtungsverkehr
  - Breite 2,60 m, schlechter Zustand
  - Weiterführung als Gehweg, Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr (Vor dem neuen Tore)
- 16.000 Kfz/Tag (Stadtring)
- Linienbusverkehr

##### Handlungsbedarf:

- Herstellen einer durchgängigen und anforderungsgerechten Radverkehrsführung in der Relation Neueterstraße – Am Springintgut
- Verbesserte Anbindung Ri. Süden (Neueterstraße / Beim Benedikt)

### Empfehlung:

SR-6	<p><b>Vor dem Neuen Tore: Lückenschluss zw. Dörnbergstr. und Schanzenweg sowie FG-/RF-Schutzanlage, ergänzend zu städtischen Radwegerneuerungs-Maßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau des neuen Radweges auf der Nordseite gemäß Variante 2 der Planung der Stadt Lüneburg             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beschilderung mit Zeichen 240 nur in Richtung Westen</li> <li>○ Freigabe des Radweges in Ri. Osten mit Zeichen 1022-10 als Angebot bis zum Knoten Am Springintgut</li> <li>○ Erlaubnis der Fahrbahnnutzung an der Südseite als Anbindung an den Radweg in Am Springintgut (Ostseite)</li> </ul> </li> <li>• Verbesserte Anbindung der Straße Beim Benedikt             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anlage einer Fußgänger / Radfahrer –LSA mit Anforderungstaster (Dunkelampel) zur Querung der Neuetorstraße und Erweiterung der Gehwegfläche als Auffangradweg bzw. Aufstellfläche (südwestliche Ecke des Knotens)</li> <li>○ Querungsmöglichkeit für Nutzer aus Richtung Westen, die den freigegebenen Radweg auf der Nordseite nutzen</li> </ul> </li> </ul>	
SR-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Knotenbereich Vor dem Neuen Tore / Schnellenberger Weg:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anlage von beidseitigen Schutzstreifen Spur-in-Spur (Mindestmaß) im Aufweitungsbereich am Fahrbahnrand</li> <li>○ Aufhebung der Radverkehrsführung im schmalen Seitenraum der Nordseite (Gehweg)</li> <li>○ Fußgänger und Radfahrer-LSA in Höhe Schanzenweg mit Anschluss an Neubau Zweirichtungs-Radweg sowie Allee in Richtung Graalwall</li> <li>○ Getrennter Radweg ohne Benutzungspflicht als Neubau an der Südseite, Gehweg neu gestalten bis LSA</li> <li>○ Knotenzufahrt Vor dem Neuen Tore von Reppenstedt: Ergänzende Anlage eines einseitigen Schutzstreifens ab Im Grimm als direkter Anschluss an eine richtungstreue Führung in Richtung Innenstadt</li> </ul> </li> </ul>	

### Anlagen

- Detailplan: Vor dem Neuen Tore
- Querschnitt: Neuetorstraße NT1

## 4.5 Schnellenberger Weg / Am Grasweg



Bild 9: Schnellenberger Weg (Westseite), Ri. Süd

Bild 10: Schnellenberger Weg (Westseite), Ri. Nord, Höhe Pieperweg

### Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Zweispurige Hauptverkehrsstraße, DTV 14.000 – 15.000 (Stadtring), teils Trennung durch Grünstreifen in Mittellage
- Beidseitige Radwegebenutzungspflicht (VZ 241)
- Zu schmale Radverkehrsanlagen beidseitig, teils mit unzureichender Belagsqualität und hinter Kfz-Parkstreifen geführt.

### Ziele im Umfeld

- Sportanlagen (VfL Lüneburg), Grünanlage Kalkberg

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf beiden Seiten möglichst im Sichtfeld des fließenden Kfz-Verkehrs

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR 7	Schnellenberger Weg: Anlage beidseitiger Radfahrstreifen, bauliche Anpassungen (350m) Variante V1 unter Verzicht auf westseitigen Parkstreifen Variante V2 unter Verzicht auf Grünstreifen in FB-Mitte Variante V3 unter Verzicht Grünstreifen in FB-Mitte mit Hochbordradweg auf der Ostseite	
SR 8	Am Grasweg: Anlage beidseitiger Radfahrstreifen, bauliche Anpassungen, Tausch von Radverkehrsführung und Parkstreifen (350m)	

### Anlagen

- Querschnitt: Schnellenberger Weg SW1 – V1
- Querschnitt: Schnellenberger Weg SW1 – V2
- Querschnitt: Schnellenberger Weg SW1 – V3

## 4.6 Sültenweg / Am Bargenturm

### Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Zweispurige Hauptverkehrsstraße, DTV 16.500 Kfz (Stadtring), durchgehender, nordseitiger Längs- und Senkrechtparkstreifen
- Radwegebenutzungspflicht, einseitiger Zweirichtungsverkehr (VZ 241) an der Südseite

### Ziele im Umfeld

- Südliche Innenstadt, Ausstellungsgelände/Festplatz, Deutsches Salzmuseum

### Durchgeführte Maßnahmen

- keine

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Innenstadtstraße Am Bargenturm mit DTV 4.000 bis 8.000 Kfz und konflikthafter einseitiger, benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg (Straßenzug Am Bargenturm / Vor der Sülze vgl. Kap. 3.3.2)
- Lösung mit einer direkten LSA-Furt vom Zweirichtungsradweg zum Erreichen der richtungstreuen Fahrbahnführung Am Bargenturm
- Anlage eines ARAS im Knotenbereich und Markieren von beidseitigen Schutzstreifen, Aufheben und Einziehung des Radwegs Am Bargenturm

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR 10	Sültenweg: Aufhebung der Radverkehrsführung an der Nordseite durch Entfernen des Vz240	
SR 11	Einmündung Sültenweg/ Am Bargenturm: Einrichten einer LSA-Furt zum Erreichen der Fahrbahnführung Am Bargenturm (Streckenbereich Am Bargenturm vgl. Kap. 3.3.2)	

### Anlagen

- Detailplan: Knoten Sültenweg / Am Bargenturm

## 4.7 Bögelstr. / Soltauer Straße (Kreisverkehr)



Bild 11: Kreisverkehr Bögelstraße/  
Soltauer Straße von Osten



Bild 12: Kreisverkehr Bögelstraße/  
Soltauer Straße von Westen

### Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Kreisverkehr mit Bypass, DTV gesamt ca. 25.000 Kfz, davon Soltauer Straße Ost DTV 20.500 Kfz (Stadtring), Soltauer Straße Süd ca. 10.000 Kfz, Bögelstraße ca. 17.000 Kfz (Stadtring)
- Radwegebenutzungspflicht, einseitiger Zweirichtungsverkehr (VZ 241) an der Südseite der Bögelstraße (rechtes Foto)

### Ziele im Umfeld

- Südliche Innenstadt, Krankenhaus, SaLü, Kurzentrum

### Durchgeführte Maßnahmen

- Zusätzliche Schutzblinker und Markierung eines doppelten Zebrastreifens am Bypass

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Hohem Kfz-Verkehrsaufkommen stehen Erschwernisse und Gefährdungen für Radverkehr gegenüber, Unfallschwerpunkt (linkes Foto)
- Beabsichtigte Fahrtrichtung der Radfahrer für Kraftfahrer z. T. erst spät erkennbar
- Direkte, richtungstreue Fahrbeziehung Soltauer Str. Ost Richtung Am Weißen Turm nicht möglich
- Konfliktstelle abknickende Vorfahrt Bögelstraße/ Am Weißen Turm mit unübersichtlicher Verkehrsführung
- Konfliktstelle südliche Kreiselausfahrt wegen aus beiden Richtungen mit z. T. unverminderten Geschwindigkeiten querenden Radfahrern

- Einbeziehung des Oedemer Weges in die Planung, wegen der beiden stark frequentierten und damit unfallträchtigen Zufahrten zum Parkplatz des Krankenhauses und der Dialyse sowie der ungesicherten Führung auf einem Schutzstreifen
- Einbeziehung der Soltauer Straße (Ost) in ein Planungskonzept, um Gefahren durch vielfach vom Kreisverkehr kommende Falschfahrer an deren Nordseite, mit zahlreichen Tankstellen- und Gewerbeausfahrten, abzubauen (ggf. Radfahrstreifen an Nordseite).

### **Umgesetzte Lösungen und vorliegende Planungsideen**

- Stadt: Sämtliche bisher ergriffenen Maßnahmen trugen zwar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer bei, ändern jedoch nichts an der baulichen Problematik, dass Radfahrer aufgrund des Ende des Radweges, für Autofahrer unvermutet den Bypass queren und mit Ziel Bögelstraße sogar zweimal zum Wechseln der Straßenseite gezwungen werden.
- Stadt: Eine für Radfahrer befriedigende, verkehrssichere Lösung, auch im Hinblick auf die weiter zu erwartende deutliche Zunahme des Radverkehrs, ist wie auch schon von der Unfallkommission am 25.09.2013 empfohlen, nur durch Bau eines großen (ovalen) Kreisverkehrsplatzes möglich, durch den auch die Problematiken durch die Nähe von Kreisel und Oedemer Weg beseitigt werden können.
- PGV: Überlegungen zur Beseitigung der Gefahrenstellen durch Aufhebung des Bypasses und rundum richtungstreue Führung mit streng kreisparalleler Einrichtungsführung tragen erfahrungsgemäß zur Akzeptanz durch Radfahrer und deren Wahrnehmbarkeit durch Kraftfahrer bei\*.
- PGV: Alternativ wurde deshalb die Aufhebung des Bypasses zur Beseitigung der Hauptgefahrenstelle in die Planungsüberlegungen einbezogen und mittels Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Kreisverkehrs in der Spitzenstunde bewertet, die sich jedoch nicht mehr als ausreichend erwies. Ebenso konnte keine befriedigende Lösung für eine sichere Einfädelung der Radfahrer mit Ziel Bögelstraße in den Kreisverkehr und auch nicht für eine sichere und funktionierende Querung der Straße Am Weißen Turm (abknickende Vorfahrt) gefunden werden.

### **Anlagen**

Lösungsskizze Bögelstraße / Soltauer Straße

## 4.8 Sülztorstr. / Uelzener Str. / Soltauer Str. (Sternkreuzung)



Bild 13: Knotenzufahrt Sülztorstr., Ri. Süd



Bild 14: Knotenzufahrt Uelzener Str., Ri. Nord



Bild 15: Knotenzufahrt Soltauer Str., Ri. West



Bild 16: Knotenzufahrt Lindenstr., Ri. Ost

### Verkehrliche Rahmenbedingungen / Bestand

- Großer Knotenpunkt im Zuge des Stadtringes mit zwei freien Rechtsabbiegefahrbahnen
- Verkehrsbelastung: Uelzener Straße ca. 8.500 Kfz/Tag, Lindenstraße ca. 22.000 Kfz/Tag, Soltauer Straße 20.500 Kfz/Tag, Sülztorstraße ca. 7.500 Kfz/Tag (Gesamtbelastung 29.250 Kfz/Tag)

Radwegebenutzungspflicht im gesamten Knoten, Führung der Radwege teils verschwenkt über die Dreiecksinseln

### Ziele im Umfeld

- Hauptpost, Salztherme Lüneburg, Wilh.-Raabe-Schule, Stadttheater, südl. Innenstadt

### Durchgeführte Maßnahmen

- Abmarkierung eines Schutzstreifens vom Lambertiplatz bis zur Neukauf-Ausfahrt

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen von anforderungsgerechten und sicheren Radverkehrsführungen im gesamten Knotenbereich durch Führungen im Fahrbahnbereich
- Konfliktvermeidung mit Fußverkehr wg. zu geringer Aufstellflächen in den Eckbereichen
- Alle Zufahrten:
  - Schaffung durchgängiger Führungen für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen
  - Verbesserung der Geradeausfahrbeziehung im Knoten Richtung Uelzener Straße und Sülztorstraße
  - Vermeidung der Konflikte mit dem querenden Radverkehr
  - Vermeidung von mehrfachen Wartezeiten durch Querung der Dreiecksinseln

### Geplante Maßnahmen/ Empfehlungen

1. **Sülztorstrasse,  
Fahrtrichtung Süden (Richtung Knoten)**
    - **Getrennte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** für geradeaus- und rechtsabbiegenden Radverkehr
    - **Bordversatz um 1,50 m** an der Westseite für Rechtsabbiegestreifen auf Fahrbahnniveau; Flächenausgleich für Fußverkehr falls möglich (Grunderwerb)
    - **Führung im Kurvenbereich auf Fahrbahnniveau** getrennt vom Fußverkehr zur Vermeidung von Konflikten; in Soltau Str. Anschluss an Bestand
    - **Wartepflicht für Kfz und Rad** bei belegter Bushaltestelle (Grenzmarkierung), Unterbrechung Fahrradstreifen obligatorisch
    - **Linksabbieger in Lindenstraße** über Fahrbahn oder indirekt über Dreiecksinsel; Linksabbieger *aus* Lindenstraße indirekt über Aufstellfläche
    - **Aufhebung des Bordradwegs**, keine Benutzungspflicht in der Nord-Süd-Achse
- Varianten**
- Rechtsabbiege-Radverkehr über Radweg im Seitenraum (wie Bestand)
  - Geradeaus-Radverkehr über Seitenraum und Dreiecksinsel (wie Bestand)

**2. Sülztorstraße,  
Fahrtrichtung Norden (Richtung Innenstadt)**

- **Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** über einen Schutzstreifen bzw. über Bushaltefläche
- **Aufhebung des Bordradwegs**, keine Benutzungspflicht
- **Verlegung der Bushaltestelle**, Wartepflicht für Kfz und Rad bei belegter Bushaltefläche (Grenzmarkierung), Unterbrechung Schutzstreifen
- **Aufhebung Fahrbahnteiler** als Flächenkompensation; NT: Verlängerung Fußgängerfurt

**Varianten**

- **Beibehaltung Fahrbahnteiler** erfordert Verzicht auf getrennte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Gegenrichtung; NT: Verzicht auf direkte, konfliktfreie Führung
- Einbeziehung des **Umbaus der Dreiecksinsel** mit Aufhebung des freien Rechtsabbiegers erlaubt direkte Radverkehrsführung Lindenstraße > Soltauer Str.

**3. Uelzener Straße  
Fahrtrichtung Süden (Richtung Universität)**

- **Duale Führung**, erstens in der Fahrbahn, bis Kefersteinstraße, welche in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden sollte, auf einem Schutzstreifen zur Erleichterung des Linksabbiegens und zweitens im Seitenraum auf saniertem Radweg (städt. Planung, keine Benutzungspflicht)
- **Unterbrechung Schutzstreifen** in Höhe Busbucht Haltestelle Uelzener Str.
- **Flächenbedarf** erfordert Verzicht auf Fahrbahnteiler und Bordversatz an Dreiecksinsel (0,75 m)

**Varianten**

- In Richtung Süden/Universität **Radverkehrsführung über Dreiecksinsel (wie Bestand)**; NT: Verzicht auf direkte, konfliktfreie Führung mit mehrfachen Wartezeiten
- **Verzicht auf Schutzstreifen an Westseite**; NT: erschwertes Linksabbiegen bzw. Überqueren der Uelzener Straße

#### 4. Uelzener Straße

##### Fahrtrichtung Norden (Richtung Knoten)

- **Getrennte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** für geradeaus- und rechtsabbiegenden Radverkehr
- **Anlage von aufgeweiteten Radaufstellflächen** vor den Kfz (2. Haltelinie)
- **Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs über den Kfz-Fahrestreifen** und weiter auf Fahrbahnniveau (hier Anschluss an Bestand)
- **Fortsetzung des bewährten Schutzstreifens** in der Uelzener Str.
- **Aufhebung des Bordradwegs**, keine Benutzungspflicht
- **Bordumbau bzw. Bordbegradigung an der Ostseite** nördlich Kerfsteinstraße zur Vermeidung des regelwidrigen Kfz-Parkens

##### Varianten

- **Zusammengefasste Schutzstreifenführung am rechten Fahrbahnrand** unter Beibehaltung Konfliktpunkt Kfz-Rechtsabbieger/Rad-Geradeausverkehr und Beibehaltung der Radwegführung im beengten Seitenraum (Schulweg!) sowie an Fahrgastwarteflächen (Bushaltestelle)

SR 13	Verbesserung der Sicherheit und Durchlässigkeit mittels Fahrbahnführung auf der Achse Sülztorstraße/ Uelzener Straße	
-------	--	--

#### Anlagen

- Detailplan: Entwurfsskizze zur Radverkehrsführung Nord-Süd-Achse
- Querschnitt: Sülztorstraße SÜ1
- Querschnitt: Sülztorstraße SÜ2
- Querschnitt: Uelzener Straße UE1
- Querschnitt: Uelzener Straße UE2

## 5. Maßnahmenkonzeption zum Zielnetz Gesamtstadt

Das Hauptkapitel 5 beschreibt zusammenfassend die als notwendig entwickelten Maßnahmen im Zuge der neun im Radverkehrskonzept 2015 definierten tangentialen Hauptrouten zuzüglich der aufgrund der städtebaulichen Entwicklung für notwendig gehaltenen Routen nach Vögelsen (Route 10) und zum Ebensberg (Route 11), die über den Maßnahmenbereich der Innenstadt und des Stadtrings hinausgehen (vgl. Kap. 3 und 4).

Planungsgrundlage waren neben den vorliegenden Bestandstabellen der Hansestadt Lüneburg zur Beurteilung der Radwegebenutzungspflicht auch hier die Befahrungen zur Mängelaufnahme durch die Auftragnehmer. Die textlichen Darstellungen erfolgen steckbriefähnlich in neun Unterkapiteln. Auf Kostenschätzungen wurde in Absprache mit dem Auftraggeber verzichtet.

Für die drei ausgewählten Korridore der Route 3/ 3A (Adendorf), der Route 5 (Neu Hagen) und der Route 9/ 9A (Häcklingen/Rettmer) wurden die Ergebnisse beispielhaft auch als Foto- und Maßnahmenpläne (Charts) verfasst, die die in den nächsten Jahren umzusetzenden Gestaltungs- und Markierungslösungen als Empfehlungen besonders plakativ veranschaulichen (vgl. Anlagenverzeichnis am Berichtsende). Die jeweiligen Maßnahmen im Textkapitel und im Chart sind identisch und an der Nummerierung erkennbar.

Die von der Hansestadt Lüneburg auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes 2015 bereits vorbereiteten Planungsvorhaben wie z. B. Bleckeder Straße, Dahlenburger Straße und Uelzener Straße wurden in die Maßnahmenkonzeption integriert.

## 5.1 Route 1/ 1A Universität / Bockelsberg

### Route 1 Bockelsberg

#### Fotoeindrücke



Bild 17: Neuangelegter Zweirichtungsradweg Willy-Brandt-Straße



Bild 18: Unterführung Willy-Brandt-Straße zum Wechsel der Straßenseiten



Bild 19: Selbstständige Führung neben Willy-Brandt-Str. (Routenabzweig 1A)



Bild 20: Neue straßenbegleitende Anlage Universitätsallee, Westseite

#### Routencharakteristik

- Route von der Innenstadt Richtung Leuphana-Universität über Willy-Brandt-Straße, Universitätsallee und Uelzener Str. nach Bockelsberg mit Routenabzweig 1A zum Munstermannskamp
- Länge ab Stadtring ca. 3,1 km

#### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Leuphana Universität (Hauptcampus und Campus Rotes Feld), Nahversorgungszentrum Feldstraße
- Stadtteile Rotes Feld, Bockelsberg und Wilschenbruch

### Durchgeführte Maßnahmen

- Nahezu vollständige Sanierung der Seitenanlagen Willy-Brandt-Straße
- Grunderneuerung Einmündung Düvelsbrooker Weg/ Universitätsallee
- Laufende Erneuerung des westseitigen Radweges Uelzener Str., zuführend zum Munstermannskamp
- Erneuerung der westseitigen Nebenanlagen als gemeinsame Geh- und Radwegführung in Höhe des Zentralgebäudes der Leuphana-Universität.

### Empfehlungen zur Verbesserung der Durchlässigkeit und Verkehrssicherheit der **FG-LSA an der Einmündung Scharnhorststraße\***:

- **Anlage einer Vorbeifahrtfläche** in der Zufahrt zum ungehinderten Erreichen der Aufstellfläche vor der FG-LSA
- **Roteinfärbung und Piktogrammmarkierung** mit Richtungspfeilen auf der bestehenden Radfahrerfurt
- StVO-Beschilderung und lokale Wegweisung bzw. Piktogramme zur **Lenkung des Radverkehrs**
- **Minimierung der Grünanforderungszeit** der FG-LSA im Hinblick auf die Qualitätsmerkmale der ERA 2010

### Empfehlungen zur Anlage einer **Mittelinsel** westlich der Einmündung Düvelsbrooker Weg\* in Höhe des Zentralgebäudes der Leuphana-Universität.\*

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Freigabe des Kurparkes südlich des Pfarrer-Kneipp-Weges für den Radverkehr in Verlängerung des Arthur-Illies-Weges und als Nebenroute zur Uelzener Str.
- ERA-gerechte Herstellung der Radverkehrsanlagen auch in Höhe Uni-standort Rotes Feld, ggf. durch Rückbau des Linksabbiegestreifens zum Uniparkplatz

### Anlagen *(nicht beigefügt)*

\*) Verweis auf : Bericht PGV Vorplanung der Radverkehrsführung Uelzener Str./ Munstermannskamp/ Leuphana-Universität (i.A. Hansestadt Lüneburg). Hannover, 07/2018.

## Route 1A Universität

### Fotoeindrücke



Bild 21: Munstermannskamp Fahrrichtung Westen



Bild 22: Munstermannskamp Fahrrichtung Osten



Bild 23: Knotenbereich Uelzener Straße / Munstermannskamp mit Hauptquerungspunkt Zebrastreifen



Bild 24: Ungesicherte Querung des Munstermannskamp, Höhe Gneisenaustraße

### Routencharakteristik

- Routenabzweig von Route 1 ab Willy-Brandt-Straße über Uelzener Str. und Munstermannskamp in Richtung Westen bis zur Universität über die Gneisenaustraße
- Länge ab Stadtring ca. 0,6 km

### **Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring**

- Leuphana Universität (Hauptcampus)

### **Durchgeführte Maßnahmen**

- Lampen Nordseite Munstermannskamp an den Rand versetzt

### **Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsführungen im Knotenbereich Uelzener Str. mit:**

- **Bauliche Umgestaltungen und Erweiterung der Fahrbahn** für die Neuordnung der Radverkehrsführungen durch die Anlage von Radfahrschutzstreifen, mit Weiterführung als Radfahrstreifen in den Munstermannskamp und Umgestaltung des Einmündungstrichters.
- **Neuordnung der Bushalte- und Fahrgastwarteflächen der Haltestelle Munstermannskamp** im Bereich zwischen Bahnübergang und FGÜ.
- **Einrichten eines Radfahrer-Linksabbiegestreifens auf der Fahrbahn** zum sicheren und direkten Erreichen des Geh- und Radwegs zur Universitätsallee durch die Unterführung der Willy-Brandt-Straße.
- **Umgestaltung des bestehenden Fußgängerüberweges (FGÜ)** in einen sog. „Doppelzebrastreifen“ nach Göttinger Vorbild mit integrierter Radfahrerüberquerungsfläche.

### **Empfehlungen zur Optimierung der Radverkehrsführungen im Knotenbereich Munstermannskamp mit:**

- **Umgestaltung an der Nordseite in Höhe der FG-LSA mit Anlage des Radfahrstreifens** wie beschrieben.
- **Umgestaltung des Linksabbiegers in die Uelzener Straße** mit Anlage einer parallelen Radfahrerfurt und Aufstellfläche.
- **Optional Verbreiterung des inkl. Sicherheitstrennstreifen ca. 3,0 m breiten Geh- und Radwegs** entlang der Heckenpflanzung bis in die Universitätsallee um ca. 1,0 bis 1,5 m Breite.

### **Empfehlungen für drei wichtige Einzelmaßnahmen in der Gneisenaustraße, in der Scharnhorststraße und im Campusbereich:**

- Einrichtung **einer wohnumfeldverträglichen Wegeverbindung** zwischen Munstermannskamp und Gneisenaustraße.

- Prüfung einer „Fahrrad- und Buszone“ in der **Scharnhorststraße am Nordrand des Campusbereiches**.
- Im **Campusbereich** Weiterverfolgung des Verkehrskonzeptes LEUPHANA und einer „Fußgänger- und Fahrradzone“ in der Nord-Süd-Achse.

#### **Weitergehender Handlungsbedarf**

- Entscheidung in Arbeitsgruppe oder Ausschuss der Hansestadt über Variantenvergleich der Radverkehrsführung im Streckenbereich des Munstermannskamps der Hauptroute 1A zwischen Uelzener Straße und Blücherstraße: Variante Schutzstreifen Südseite oder Variante Mittelstreifen
- Gutachterempfehlung lautet auf Umsetzung der Variante Mittelstreifen.

#### **Anlagen** *(nicht beigefügt)*

*Siehe Hinweis zu Route 1 Bockelsberg*

## 5.2 Route 2/ 2A Kaltenmoor

### Route 2 Kaltenmoor

#### Fotoeindrücke



Bild 25: Am Schwalbenberg (Ostseite)



Bild 26: Blümchensaal (Westseite)



Bild 27: Am Kaltenmoor / selbst. Verbindung. (Belag nicht witterungsbeständig)



Bild 28: Theodor-Heuss-Straße / Hinrich-Wilhelm-Kopf-Straße

#### Routencharakteristik

- Route nach Kaltenmoor von Innenstadt und Bahnhof über Altenbrückertorstraße, Dahlenburger Str., Am Schwalbenberg und Am Kaltenmoor zur Theodor-Heuss-Straße
- Länge ab Stadtring ca. 2,3 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Bahnhof, Johanneum Lüneburg, BBS I, II und III
- Stadtteil Kaltenmoor, Jugendzentrum Kaltenmoor und Schulzentrum Kaltenmoor

### Durchgeführte Maßnahmen

- Fahrradfreundliche Umgestaltung / Erweiterung Knoten Schießgrabenstraße / Altenbrückertorstraße
- Neubau der Radverkehrsanlagen entlang der Theodor-Heuss und Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße

### Geplante Maßnahmen/ Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
2-1	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht Am Schwalbenberg und Blümchensaal	
2-2	Befestigung der Grünverbindung zwischen Am Kaltenmoor und Theodor-Heuss-Straße (450 m)	
2-3	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht Theodor-Heuss-Straße vertretbar	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Keine

## Route 2A Kaltenmoor

### Fotoeindrücke



Bild 29: Friedrich-Ebert-Brücke  
(Südseite) / Ilmenaugarten



Bild 30: Konrad-Adenauer-Straße (Süd-  
seite)



Bild 31: Konrad-Adenauer-Straße (Nord-  
seite) / Deutsch-Evern-Weg



Bild 32: Deutsch-Evern-Weg / Friedrich-  
Ebert-Br. (stark abgesetzte Furt)

### Routencharakteristik

- Route nach Kaltenmoor von Innenstadt (über Stadtring) über Knoten Stresemannstraße / Willy-Brandt-Straße und Friedrich-Ebert-Brücke zur Konrad-Adenauer-Straße, teilweise Außerortscharakteristik wegen fehlender oder zurückliegender Bebauung
- Länge ab Stadtring ca. 1,5 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Ilmenaugarten (im Aufbau) und Kaltenmoor

### Durchgeführte Maßnahmen

- Neubau Zweirichtungsradweg an der Friedrich-Ebert-Brücke und im weiteren Verlauf beidseitig der Konrad-Adenauer-Str. bis Bülows Kamp

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
2A-1	Herstellen einer geradlinigen Führung auf der Nordseite Konrad-Adenauer Straße über die Einmündung Deutsch-Evern-Weg hinweg mit eigenem Radfahrersignal um zum Radweg Friedrich-Ebert-Brücke zu gelangen	
2A-2	Herstellen einer wegweisenden Beschilderung im Knoten Friedrich-Ebert-Brücke / Willy-Brandt-Straße	
2A-3	Erneuerung Bordsteinradweg an Nordseite K.-Adenauer-Straße (240 m), Umsetzen von 6 Straßenlaternen	in 2017 realisiert

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Keine

## 5.3 Route 3/ 3A Adendorf

### Empfehlung für Haupt- und Nebenroute

Die Aufgabenstellung sieht für das Adendorfer Routenbündel Empfehlungen für die Ausweisung von z. B. je einer Haupt- und Nebenroute vor. Derzeit haben sich im Alltagsradverkehr die beiden Korridore Bockelmannstraße – Artlenburger Landstraße (mit starker Trennwirkung) und die Lüner-Holz-Route (unbeleuchtet, nicht witterungsbeständig) als akzeptabel herausgebildet. Die Nutzbarkeit der beidseitig entlang der Bockelmannstraße verlaufenden Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsradverkehr wird wegen der ungesicherten Konfliktpunkte an vier höhengleichen Überquerungen (Auf- und Abfahrten Stadtumfahrung, Einmündung Erbstorfer Landstraße) noch als verbesserungsfähig angesehen. Zur Stärkung der Verbindungsqualität und Sicherheit der Adendorfer Routen haben wiederum die bereits vorgenommenen Ausbaumaßnahmen im Bereich Konrad-Zuse-Allee/Lüner Damm beigetragen.

Empfehlung zur Adendorfer Hauptroute 3: Als verkehrlich sicher und möglichst in baulicher „ERA-Qualität“ sollte sich zukünftig der Korridor Bockelmannstraße – Artlenburger Landstraße darstellen. Die Nutzung im Zweirichtungsverkehr kann dabei auf Grund der großen Trennwirkung der Bokelmannstraße beibehalten werden. Gefahrenpunkte können u.a. durch die Signalisierung der freien Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr an den Anschlussstellen der Ostumfahrung/ West- und Ostseite (B 209, zukünftig A 39) sowie die gestalterische Optimierung der Radverkehrsführung zur Senkung der Kfz-Geschwindigkeit am Knotenpunkt Bockelmannstr./Erbstorfer Landstr beseitigt werden. Weitere Maßnahmen, auch zur Behebung der Netzlücke im Bereich des Knotenpunktes Bockelmannstr./ Reichenbachstr., sind nachfolgend dargestellt.

Vertiefend zeigt ein Detailplan den Südbereich die vorhandenen und geplanten Radverkehrsführungen zwischen dem Routenbündel 3/3A und den Zielbereichen Innenstadt, Universität und Bahnhof. Die Hauptroute 3, die über den Grünen Weg an Adendorf, anbindet, stellt somit eine besonders alltagstaugliche, direkte, schnelle und zunehmend hochwertige Verbindung zwischen Innenstadt und Adendorf her.

Empfehlung zur Route 3A: Die beliebte, weil autoarme und grüne Lüner-Holz-Route, die über den Schwarzen Weg an Adendorf anbindet, sollte als „Nebenroute“ weiter ertüchtigt werden (witterungsunabhängig nutzbarer Belag, Beleuchtung). Die Adendorfer Hauptroute 3A stellt eine attraktive und zunehmend alltagstaugliche Verbindung besonders zwischen Bahnhof und Adendorf her. In Höhe der Erbstorfer Landstraße soll aber auch der einfache signalgesicherte Übergang zur Hauptroute 3 ermöglicht werden (LSA vorhanden).

## Route 3 Adendorf (Hauptroute, straßenbegleitend)

### Fotoeindrücke



Bild 33: Bockelmannstraße (stadtauswärts)



Bild 34: Bockelmannstraße (stadteinwärts), Engstelle Geh-/Radweg



Bild 35: Bockelmannstraße (stadtauswärts), Einmündung Erbstorfer Landstr.



Bild 36: Bockelmannstraße (stadteinwärts), Höhe Eichamt

### Routencharakteristik

- Route 3 von der Innenstadt nach Adendorf über Fährsteg (gepl.) – Konrad-Zuse-Allee – Bockelmannstraße-Artlenburger Landstraße
- Länge ab Stadtring ca. 2,5 km (bis Stadtgrenze)

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Lüne-Moorfeld, Kloster Lüne und Filmpalast Lüneburg; mit Anschluss an den Bahnhof
- Stadtteil Goseburg-Zeltberg, Industriegebiet Lüner Heide

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Konfliktpunkte im Bereich Bockelmannstraße/ Lösegrabenbrücke, besonders im stadteinwärts gelegenen Seitenraum ohne anspruchsgerechte RVA (Engstelle des Fuß- und Radverkehrs) auflösen, neue Lösegrabenquerung für Fuß- und Radverkehr prüfen
- Radfahrerfreundliche, geschwindigkeitssenkende Umgestaltung der Überquerung des Knotens Erbstorfer Landstraße
- Signalgesicherte Überquerungen der freien Rechtsabbiegefahrbahnen an den Auf- und Abfahrten der Ostumgehung
- Schrittweise Ertüchtigung auf ERA-Breiten inkl. Sicherheitstrennstreifen für zul. Geschwindigkeit über 50 km/h, bedarfsweise Belagserneuerung

### Durchgeführte Maßnahmen

- Wegeerneuerungs- und Beleuchtungsmaßnahmen im Bereich zwischen Konrad-Zuse-Allee, Lüner Damm und Kloster Lüne

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
3-1	Vorh. Wegeverbindung zwischen der neuen Brücke über den Lösegraben und Kaufhausstraße baulich optimieren	
3-2	Neuerrichtung einer Brücke über den Lösegraben in Verlängerung Fährsteg	
3-3	Optimierung Radverkehrsquerung Knotenpunkt Lise-Meitner-Str./ Konrad-Zuse-Allee	
3-4	Bockelmannstr.,West: Belagserneuerung Geh- und Radweg nach Bedarf	
3-5	Optimierung Radverkehrsführung Knotenpunkt Bockelmannstr./ Erbstorfer Landstr.	
3-6	Bockelmannstr.,West: Belagserneuerung Geh- und Radweg nach Bedarf	

3-7	Auffahrt Ostumgehung Ri. Uelzen: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr	
3-8	Auffahrt Ostumgehung Ri. Hamburg / Westseite: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr	
3-9	Artlenburger Landstr.,West: Belagserneuerung Geh- und Radweg nach Bedarf	
3-10	Optimierung Radverkehrsführung Knotenpunkt Artlenburger Landstr./ Lüner Rennbahn/ Grüner Weg	
3-11	Artlenburger Landstr.Ost: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m	
3-12	Auffahrt Ostumgehung Ri. Uelzen / Ostseite: Signalisierung freier Rechtsabbieger für Fuß- und Radverkehr	
3-13	Bockelmannstr.,Ost: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m	
3-14	Erbstorfer Landstr.: Belagserneuerung und Verbreiterung auf 2,5 m	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Maßnahmenplan
- Detailplan: Adendorf Südbereich

## Route 3A Adendorf (Nebenroute, verkehrsarm)

### Fotoeindrücke



Bild 37: Wegequalität im Lüner Holz



Bild 38: Lüner Weg/ Erbstorfer Landstr.



Bild 39: Lüner Weg, Bahnunterführung



Bild 40: Lüner Weg/ Bleckeder Landstr.

### Routencharakteristik

- Route 3A von der Innenstadt nach Adendorf über Lüner Weg, Lüner-Holz-Weg und Schwarzer Weg (Adendorf)
- Länge ab Stadtring ca. 3,0 km (Bleckeder Landstr. bis Stadtgrenze)

**Zielbereiche im Streckenverlauf ab Bleckeder Landstr.**

- Stadtteil Lüne-Moorfeld, Kloster Lüne, Lüner Holz, Adendorf, Scharnebeck
- Regionale und überregionale Bedeutung, u.a. Fernradweg „Mecklenburger Seen-Radweg“ von Lüneburg nach Usedom

**Handlungsbedarf**

- Überquerungsstelle Erbstorfer Landstraße schwer wahrnehmbar; durch Markierung und Beschilderung kennzeichnen
- Erforderlichkeit einer weitergehenden baulichen Ertüchtigung wegen des nicht witterungsunabhängig nutzbarem Belag und fehlender Beleuchtung

**Durchgeführte Maßnahmen**

- Erneuerung „Waldweg“ zwischen Erbstorfer Landstraße und Schwarzer Weg (Adendorf)

**Geplante Maßnahmen/Empfehlungen**

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
3A-15	Erbstorfer Landstr.: Optimierung Überquerungsstelle in Höhe Lüner Weg	mit Herstellung der Busbuchten Lüner Weg (2018)
3A-16	Unterführung Lüner Weg/ Bahnstrecke Lüneburg-Hamburg: Belags- und Beleuchtungserneuerung nach Bedarf	
3A-17	Bleckeder Landstraße: Optimierung Querungsstelle zw. Lüner Weg und Bahnhofstr. (im Zuge Umgestaltung Bleckeder Landstr.)	
3A-18	Routenabschnitt Lüner Holz bis Stadtgrenze: Ertüchtigung Geh- und Radweg mit witterungsbeständiger Ganzjahresbefestigung teilweise Kurvenbegradigung, Ausbau auf 2,5 m Breite, Beleuchtung (Länge ca. 1,5 km)	Erneuerung der Befestigung erledigt (2013)

**Weitergehender Handlungsbedarf**

- Beleuchtung im Bereich des Waldes wünschenswert

**Anlagen**

- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 3/3A: Adendorf – Empfehlungen / Maßnahmenplan
- Detailplan: Adendorf Südbereich

## 5.4 Route 4/ 4A Bardowick/Zeltberg

### Route 4 Bardowick

#### Fotoeindrücke



Bild 41: Neue Radverkehrsanlage Vor dem Bardowicker Tore



Bild 42: Ende des Radfahrstreifens in Höhe Auf dem Schmaarkamp



Bild 43: Schmale Radverkehrsanlage zwischen Sternkamp und Zeltberg



Bild 44: Ungesicherte Querung Höhe Bernsteinstraße (inzwischen Querungshilfe gebaut)

#### Routencharakteristik

- Route nach Bardowick aus der Innenstadt über Vor dem Bardowicker Tore und Hamburger Straße
- Länge ab Stadtring ca. 3,7 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Samtgemeinde Bardowick
- Finanzamt Lüneburg, Behördenzentrum, zahlreicher Einzelhandel und Gewerbe, Polizeiinspektion Lüneburg

### Durchgeführte Maßnahmen

- Ostseite: Neubau der Radwege von der Straße Auf der Hude bis Einmündung Zeltberg
- Westseite: Anlage eines Radfahrstreifens zwischen Kleingartenkolonie und Moldenweg; im weiteren Verlauf Neubau Radweg bis Höhe Auf der Hude

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
4-1	Neuordnung des Straßenraums zwischen Wilhelm-Hänel-Weg und Zeltberg durch Verlängerung der vorhandenen Radfahrstreifens an der Westseite bis zur ehemaligen Buchholzer Bahn..	Infrastrukturfonds 2020
4-2	Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe über die Hamburger Straße Höhe Bernsteinstraße	realisiert (2017)

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfung eines gesicherten Radfahrstreifens, z.B. mit Pollern oder mit kleiner Bordkante (realisierbar nur bei Querschnittsanpassung)

### Anlagen

- Keine

## Route 4A Zeltberg

### Fotoeindrücke



Bild 45: Knoten Auf der Hude / Am Alten Eisenwerk



Bild 46: Gemeinsamer Geh- und Radweg Lise-Meitner-Straße



Bild 47: T-30 Zone Bardowicker Wasserweg



Bild 48: T-30 Zone Sternkamp

### Routencharakteristik

- Route 4A ab Bockelmannstraße über Lise-Meitner-Straße und Bardowicker Wasserweg; Zusammenschluss mit Route 4 über Sternkamp
- Länge ca. 2,1 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Zeltberg, Ilmenaucenter, Feuerwehr, LünePark
- Anbindung der ehemaligen Buchholzer Bahn (oder von Parallelwegen) und des Ilmenauradweges

### Durchgeführte Maßnahmen

- Nachrüstung eines Detektors an der LSA Auf der Hude, um links in Richtung Am Alten Eisenwerk abbiegende Radfahrer zu erfassen
- Mehrere Bordabsenkungen im Knotenbereich

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
4A-1	Optimierung der Radverkehrsführung (v.a. Beschilderung) im Bereich Lise-Meitner-Straße / Auf der Hude / Bardowicker Wasserweg	
4A-2	Verbreiterung der Bordabsenkung im Knoten Auf der Hude / Am Alten Eisenwerk	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Keine

## 5.5 Route 5 Hagen / Dahlenburger Landstraße

### Fotoeindrücke



Bild 49: Konfliktpotential an der Einmündung Pulverweg



Bild 50: Unzureichende Radverkehrsanlage zwischen Kastanienallee und Spangenbergstraße



Bild 51: Unzureichende Belagsqualität östl. Walter-Bötcher-Straße



Bild 52: Ungesicherte Querung der Autobahnzufahrt

### Routencharakteristik

- Route von Innenstadt über Altenbrückertorstraße und Dahlenburger Landstraße in Richtung Hagen und Bilmer Berg
- Länge ab Stadtring ca. 3,5 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Hagen, Gewerbegebiet Bilmer Berg
- Bahnhof, Hafen, Berufsbildende Schulen, Technologiezentrum Lüneburg, Igelschule, Rudolf-Steiner-Schule, Freibad, Radwege am Elbeseitenkanal

### Durchgeführte Maßnahmen

- Neubau des Radweges auf der Südseite zwischen Theodor-Heuss-Straße und Ahornweg, danach Überleitung auf einen Radfahrstreifen bis Zufahrt KVG
- Versetzung der Straßenlaternen an der Nordseite an den Gehwegrand zwischen Ortseingang und Ahornweg

### Geplante Maßnahmen/ Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
5-1	Im Rahmen der Erschließung des Lucia Geländes: Prüfung der Varianten breiterer Hochbordradweg mit Fahrbahnabsenkung vor der Einmündung Am Schwalbenberg oder Führung des Radverkehrs auf der dann durchgängigen Busspur	
5-2	Sanierung und Verbreiterung des Radwegs an der Nordseite zwischen KVG bis Haltestelle Gellersstraße	
5-3	Sicherung der Querung der Auffahrt zur B4 mit LSA-Anforderung	
5-4	Anlage einer geradlinigen Querung über die Auffahrt zur B4/B216	

### **Weitergehender Handlungsbedarf**

- Prüfung weiterer, alternativer Führungsformen des Radverkehrs zwischen Kastanienallee und Pulverweg, die auch eine komplette Umgestaltung des Straßenraumes beinhalten (vgl. u.a. Querschnitte Variante 1 und 2)

### **Anlagen**

- Routenplan: Route 5/5A: Dahlenburger Landstraße – Empfehlungen / Fotoplan
- Routenplan: Route 5/5A: Dahlenburger Landstraße – Empfehlungen / Maßnahmenplan
- Querschnitt (Planung Höhe Spangenbergstraße):  
Dahlenburger Landstraße DL1, V1
- Querschnitt (Planung Höhe Spangenbergstraße):  
Dahlenburger Landstraße DL1, V2

## 5.6 Route 6 Oedeme

### Fotoeindrücke



Bild 53: Oedemer Weg / Höhe Krankenhaus, Beginn einseit. Schutzstr. stadtauswärts



Bild 54: Oedemer Weg / Einmündung in die Soltauer Str.



Bild 55: Oedemer Weg (Ri. West) / Schaperdrift (Zufahrt Schulzentrum)



Bild 56: Oedemer Weg / Schildsteinweg, Ende Schutzstr. stadteinwärts

### Routencharakteristik

- Route 6 über Oedemer Weg und Im Dorf nach Oedeme
- Länge ab Stadtring ca. 2,5 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Mittelfeld, Klinikum
- Stadtteil Oedeme, Schulzentrum

### Handlungsbedarf

- Schutzstreifen in Mindestbreite mit keinem Sicherheitsabstand zu den Parkständen auf der Südseite zwischen Ginsterweg und Zentralfriedhof
- Unverträgliche und unsichere Radverkehrsführung im Ostabschnitt stadtauswärts auf Radweg hinter Parkstreifen und über befahrene und schlecht einsehbare Krankenhausein- und –ausfahrten hinweg; legt abgestuft kurzfristig Markierung/Beschilderung, längerfristig Umgestaltung nahe.

### Durchgeführte Maßnahmen

- Beidseitige Schutzstreifenlösung zwischen Schildsteinweg und Schaperdrift (Schulweg)
- Bordabsenkung Soltauer Str. 13 (gegenüber Einmündung Oedemer Weg) und Aufhebung Radwegebenutzungspflicht in Richtung Kreisverkehr

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
6-1	Knoten Soltauer Str. / Oedemer Weg (vgl. Maßnahmenkonzeption Stadtring 4.7)	
6-2	Verkehrssichere Radverkehrsführung in Höhe Krankenhausausfahrten/ Parkstreifen (Länge ca. 200 m) Zwischenlösung/ Sofortmaßnahme: Markierung/ Beschilderung (Piktogramme auf der Fahrbahn, 30er Streckengeschwindigkeit) Endzustand: Umgestaltung Parkstreifen an Nordseite für sichere RVA stadtauswärts, bevorzugt Schutzstreifenlösung	
6-3	Abmarkierung von beidseitigen 1,45 m breiten Schutzstreifen zwischen Schildsteinweg und Schaperdrift mit 0,50 m Abstand auf der Südostseite zu den Parkständen und nur noch 4,10 m breiter Kernfahrbahn gemäß dem Gutachten zum Einsatz von Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen der AGFK B-W	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Keine

## 5.7 Route 7/ 7A Reppenstedt

### Route 7 Reppenstedt (Hauptroute, straßenbegleitend)

#### Fotoeindrücke



Bild 57: Vor dem Neuen Tore (stadteinwärts), Höhe Hotel Bierstein



Bild 58: Vor dem Neuen Tore (stadtauswärts), Ortseinfahrt Reppenstedt



Bild 59: Vor dem Neuen Tore (stadteinwärts), Knoten Dörnbergstraße



Bild 60: Vor dem Neuen Tore (stadtauswärts), Knoten Dörnbergstraße

#### Routencharakteristik

- Route 7 von Innenstadt nach Reppenstedt über Vor dem Neuen Tore (L 216)
- Länge ab Stadtring ca. 1,8 km (bis Stadtgrenze)

#### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Weststadt, Universitätsstandort Volgershall, Grimmschule, Landeskrankenhaus

### Handlungsbedarf

- Von Reppenstedt kommend soll zukünftig eine parallele Fahrbahnführung eingerichtet werden, um richtungstreu in Richtung Innenstadt weiterfahren zu können

### Durchgeführte Maßnahmen

- keine

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
7-1	Anpassung Signalisierung am Knoten Vor dem Neuen Tore/ Dörnbergstr. (Stadtring) an geplanten Seitenwechsel stadteinwärts (Radfahrersignale, Furten)	
7-2	Einrichtung einer parallelen Fahrbahnführung als Schutzstreifen an der Südseite ab Jägerstraße, um richtungstreu in Richtung Innenstadt fahren zu können	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Keine

## Route 7A Reppenstedt (Nebenroute)

### Fotoeindrücke



Bild 61: Sülzweg (stadteinwärts), Außerortsabschnitt



Bild 62: Sülzweg (stadtauswärts), Außerortsabschnitt



Bild 63: Querungsstelle Jägerstr. / Schnellenberger Weg (stadteinwärts)



Bild 64: Querungsstelle Grasweg / Schnellenberger Weg (stadtauswärts)

### Routencharakteristik

- Route 7A von Innenstadt nach Reppenstedt über Pieperweg (noch Innenstadtbereich), Schnellenberger Weg und Sülzweg
- Länge ab Stadtring ca. 1,8 km (bis Stadtgrenze)

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteil Mittelfeld, Ausstellungsgelände/ Festwiese, Gartenkolonie

### Handlungsbedarf

- Belagsmängel in der Schnellenberger Allee zwischen Jägerstraße und Wohnsiedlung William-Watt-Straße wegen fehlender witterungsbeständiger Befestigung

### Durchgeführte Maßnahmen

- Ausweisung des Sülzweges als Fahrradstraße

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
7A-1	Witterungsbeständige Befestigung des untersten Teilstückes der Schnellenberger Allee (Lückenschluss)	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfungsauftrag: Anlage einer Querungshilfe über die Jägerstraße

### Anlagen

- Keine

## 5.8 Route 8 Bleckeder Landstraße

### Fotoeindrücke



Bild 65: Schmale Radverkehrsanlage Bleckeder Landstraße (stadtauswärts) Höhe Henningstraße



Bild 66: Schmale Radverkehrsanlage Bleckeder Landstraße (stadtauswärts) mit Zufahrten



Bild 67: Gehweg Stadtkoppel



Bild 68: Fehlende Radverkehrsanlage und ungesicherte Querung Lilienthalstraße

### Routencharakteristik

- Route 5 von der Innenstadt über die Bleckeder Landstraße, Stadtkoppel und Zeppelinstraße zum Zusammenschluss mit Route 5
- Länge ab Stadtring ca. 3,7 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Bahnhof, Stadtteile Schützenplatz, Hagen, Hanse-Viertel, Industriegebiet Hafen, Behördenzentrum Ost

### Handlungsbedarf

- Beidseitig über die gesamte Länge der Bleckeder Landstraße deutlich zu schmale Radverkehrsanlagen, teilweise ohne Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen und zur Fahrbahn

### Durchgeführte Maßnahmen

- Vollausbau des Knotenpunktes Bleckeder Landstraße / Horst-Nickel-Straße (Realisierung 2018)

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
8-1	Freigabe der Gehwege Stadtkoppel als Gehweg, Radfahrer frei	
8-2	Anlage einer Radverkehrsanlage in der Lilienthalstraße zwischen Zeppelinstraße und Auffahrt zur B 216 (300m)	
8-3	Sicherung der Querung Lilienthalstraße Höhe Auffahrt zur B 216 mittels LSA	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Prüfung zukünftiger Möglichkeiten der Radverkehrsführung zwischen Stadtkoppel und Lüner Weg unter Berücksichtigung der vorhandenen Planung im Zuge der Erweiterung der Bahnbrücke Bleckeder Landstraße und der im B-Plan gesicherten Ausdehnung des Straßenraumes um 3,0 m in Richtung des Geländes der ehem. Schlieffenkaserne (bereit beauftragt)

### Anlagen

- keine

## 5.9 Route 9/ 9A Häcklingen/Rettmer

### Fotoeindrücke



Bild 69: Soltau Str. (Höhe Korb, stadtauswärts)



Bild 70: Soltau Allee / Am Eichenwald (stadteinwärts)



Bild 71: Soltau Str. / Ovelgöner Weg (Seitenwechsel RVA Ri. Süd)



Bild 72: Soltau Allee / In der Süßen Heide

### Routencharakteristik

- Route 9 über In der Süßen Heide nach Häcklingen und 9A über Soltau Allee – Lüneburger Str. nach Rettmer
- Länge ab Stadtring ca. 3,4 km bis Häcklingen, ca. 4,0 km bis Rettmer

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Kurpark, Zentralfriedhof, Universität
- Stadtteile Häcklingen bzw. Rettmer, Oedeme und Bockelsberg

### Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- RVA im Seitenraum hinter Parkstreifen ermöglichen nicht für alle Nutzer ein gleichermaßen subjektiv und objektiv sicheres Fahren, Kfz-Verkehr stellt keine durchgängige Gefahrenlage dar, sodass Radverkehr auf der Fahrbahn zulässig ist
- Einseitige Zweirichtungsführung ab Scharnhorststraße stadtauswärts, mit teilweiser Abgrenzung zur Fahrbahn durch Leitplanken bzw. fehlendem Sicherheitstrennstreifen und vergleichsweise schmaler Kfz-Fahrbahn bietet voraussichtlich kaum Umgestaltungspotenziale bei vertretbaren Kosten (Prüfung und ggf. Überplanung erforderlich)
- Klarstellung und Erreichbarkeit des Seitenwechsels der RVA in Höhe Scharnhorststraße verbesserungsfähig

### Durchgeführte Maßnahmen

- Neubau des Radwegs an der Westseite zwischen Zufahrt Zentralfriedhof und Heidkamp mit GVFG-Mitteln (2007)

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
9/ 9A-1	Radweg stadtauswärts zwischen Oedemer Weg und Zentralfriedhof sanieren und verbreitern	
9/ 9A-2	Versetzen der Straßenlaternen zwischen Heidkamp und OHE Brücke an den Gehwegrand	
9/ 9A-3	Überführung des Hochbordradweges an der Einmündung Munstermannskamp auf einen Schutzstreifens, bei gleichzeitigem Rückbau des vorhandenen Radweges bis Overgöner Weg	
9/ 9A-4	Abmarkierung eines aufgeweiteten Aufstellstreifens vor der Einmündung Scharnhorststraße mit eigener Linksabbiegersignalisierung um konfliktfrei direkt in die Scharnhorststraße abbiegen oder auf den Gegenrichtungsrادweg auf der Ostseite der Soltauer Allee gelangen zu können	
9/ 9A-5	Aufhebung der Benutzungspflicht des Gegenrichtungsrادweges auf der Ostseite bis Am Eichenwald, um ggf. bergab auf der Soltauer Allee bis zur Straße Hasenburger Weg gelangen zu können	
9/ 9A-6	Einseitige Zweirichtungsführung entlang Soltauer Str., Hasenburg, Soltauer Allee und Lüneburger Str. bis Ortslage Rettmer: Beibehaltung Benutzungspflicht wg. abgesetzter Führung und Führungskontinuität; RW-Ausbau auf ERA-Breitenmaß prüfen,	

	Kosten schätzen	
9/ 9A-7	Stadteinwärts nördlich der Einmündung Munstermannskamp Bau einer Abfahrt vom Radweg auf die Straße um bei der Nichtbenutzungspflicht überhaupt die Wahlfreiheit zu ermöglichen (Realisierung in 2018)	
9/ 9A-8	Sanierung des nichtbenutzungspflichtigen Radweges auf der Ostseite der Soltauer Straße (Verbreiterung nicht möglich)  Alternative: Abmarkierung eines 1,40 m breiten Schutzstreifens auf der Ostseite der Soltauer Straße zwischen Mustermannskamp und der Wiederauffahrt in Höhe Hausnummer 35 mit 50 cm Sicherheitsabstand zu den Parkständen.	
9/ 9A-9	In Höhe Hausnummer Soltauer Straße 35 Bau einer Wiederauffahrt auf den Hochbordradweg inkl. Sanierung des Teilstückes bis kurz vor die Einmündung Oedemer Weg (Realisierung in 2018)	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Routenplan: Route 9/ 9A Häcklingen / Rettmer – Empfehlungen / Foto-plan
- Routenplan: Route 9/ 9A Häcklingen / Rettmer – Empfehlungen / Maßnahmenplan

## 5.10 Route 10/ 10A Vögelsen

### Route 10

#### Fotoeindrücke



Bild 73: Fromme Straße / Bastionstraße



Bild 74: Lauensteinstraße / Am Springintgut



Bild 75: Anschluss Lauensteinstraße an  
Kreisverkehr



Bild 76: Am Wienebütteler Weg Höhe Lan-  
deskrankenhaus

#### Routencharakteristik

- Route nach Vögelsen über Scunthorpepark / Lauensteinstraße / Bei Mönchsgarten / Am Wienebütteler Weg / Lüneburger Straße (OT Bardowick-Vögelsen)
- Länge ab Stadtring ca. 3,6 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Weststadt und Kreideberg
- Michaelisfriedhof, Landeskrankenhaus, Gymnasium Herderschule, Sportpark Kreideberg, Kulturforum Lüneburg am Gut Wienebüttel
- Ortsteil Bardowick-Vögelsen

### Handlungsbedarf

- Die Lauensteinstraße ist beim Anschluss an den Kreisverkehr durch dort parkende Autos schlecht einsehbar.
- Benutzungspflichtige Führung Am Wienebütteler Weg südlich Dempwolfstraße bis LSA Brockwinkler Weg im Zweirichtungsverkehr bei zu schmaler Radverkehrsanlage und mangelnder Aufstellfläche an der LSA.
- Zum Teil unzureichende Belagsqualität am Wienebüttler Weg Richtung Vögelsen (Außerortsabschnitt)

### Durchgeführte Maßnahmen

- Keine

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
10-1	Aufhebung der Benutzungspflicht (stadteinwärts) und Beschilderung als Gehweg, Radverkehr frei Am Wienebütteler Weg südlich Dempwolfstraße bis LSA Brockwinkler Weg	
10-2	Aufbringen von Fahrradpiktogrammen südlich der Dempwolfstraße	
10-3	Belagsausbesserung im Außerortsabschnitt Richtung Vögelsen (einzelne Wurzelaufrühe)	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Bedarf der Beleuchtung zwischen Gut Wienebüttel und Vögelsen prüfen
- Verhinderung des Parkens im Kurvenbereich

### Anlagen

- Keine

## Route 10A

### Fotoeindrücke



Bild 77: Hindenburgstraße / Bastionsstraße /  
Stöteroggestraße



Bild 78: Schomakerstraße / Ochtmisser  
Kichsteig



Bild 79: Schomakerstraße Haltestelle Her-  
derschule



Bild 80: Am Wienebütteler Weg Haltestelle  
Brockwinkler Weg

### Routencharakteristik

- Route nach Vögelsen über Stöteroggestraße / Van-der-Mölen-Straße / Schomakerstraße / Am Wienebütteler Weg ff. (identisch mit Route 10)
- Länge ab Stadtring ca. 3,5 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Weststadt und Kreideberg
- Michaelisfriedhof, Landeskrankenhaus, Gymnasium Herderschule, Sportpark Kreideberg, Kulturforum Lüneburg am Gut Wienebüttel
- Ortsteil Bardowick-Vögelsen

### Handlungsbedarf

- Z.T. unzureichende Belagsqualität Van-der-Mölen-Straße
- Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Kreuzung Schomakerstraße/ Ochtmissener Kirchsteig, wo es bei sechs Verkehrsunfällen in den Jahren 2015 und 2016 einen schweren und zwei leicht verletzte Radfahrer gab.

### Durchgeführte Maßnahmen

- Keine

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
10A-1	Belagsausbesserung in der Van-der-Mölen-Straße	
10A-2	Radverkehrsgerechte Umgestaltung des Knotens Schomakerstraße/ Ochtmissener Kirchsteig	Planung beauftragt

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Parksituation in der Schomakerstraße prüfen

### Anlagen

- Keine

## 5.11 Route 11/ 11A Ebensberg / Erbstorf

### Route 11 Ebensberg/ Erbstorf

#### Fotoeindrücke



Bild 81: Lüner Weg Anschluss Erbstorfer Landstraße



Bild 82: Erbstorfer Landstraße / Moorweg Landstraße



Bild 83: Erbstorfer Landstraße Höhe Bushaltestelle Herrmann-Löns-Straße



Bild 84: Erbstorfer Landstraße Höhe Loewe-Center

#### Routencharakteristik

- Route 11 ab Bahnhof nach Erbstorf über Lüner Weg / Erbstorfer Landstraße / OT Adendorf-Erbstorf
- Länge ab Stadtring ca. 4,5 km

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Lüne-Moorfeld, Ebensberg, Erbstorf, Scharnebeck
- Bahnhof, Kloster Lüne und Loewe-Center

### Handlungsbedarf

- Unzureichende Belagsqualität im Bereich Eckverbindung Lüner Weg / Erbstorfer Landstraße (selbstständige Verbindung)
- Unzureichende Breite der gemeinsamen Geh- und Radwege bzw. Gehwege, Radverkehr frei an der Erbstorfer Landstraße zwischen Lüne-ner Weg und Wulf-Werum-Straße (beidseitig)
- Zum Teil angeordnete Benutzungspflicht bei gleichzeitiger Freigabe der Radverkehrsanlagen auf der Gegenseite (z.B. Erbstorfer Landstraße / Kreuzung Klaus-Groth-Straße (Bild 83)). Fehlende Kontinuität in der Beschilderung.

### Durchgeführte Maßnahmen

- Keine

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
11-1	Lüner Weg: siehe Kapitel 5.3 im Bericht	
11-2	Belagsverbesserung im Bereich der selbstständigen Wegeverbindung zwischen Lüner Weg und Erbstorfer Landstraße (Bild 81)	Radweg wird zurückgebaut
11-3	Prüfauftrag: Neugestaltung des Straßenquerschnitts mit ausreichend breiten Radwegen (beidseitig) an der Erbstorfer Landstraße zwischen Am Klosterteich und Wulf-Werum-Straße	
11-4	Herstellen einer durchgängigen, richtungstreuen Benutzungspflicht auf beiden Straßenseiten	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keine

### Anlagen

- Keine

## Route 11A Ebersberg / Erbstorf

### Fotoeindrücke



Bild 85: B 4 – Auffahrt Bleckeder Landstraße / Kasernengelände



Bild 86: Fuchsweg; südl. Bahnstrecke



Bild 87: Fuchsweg; nördl. Bahnstrecke



Bild 88: Fuchsweg, vor Einmündung Erbstorfer Landstraße

### Routencharakteristik

- Route 11a ab Bleckeder Landstraße über Fuchsweg zur Erbstorfer Landstraße ff. (identisch mit Route 11).

### Zielbereiche im Streckenverlauf ab Stadtring

- Stadtteile Schützenplatz, Neu Hagen, Lüne-Moorfeld, Ebensberg,
- Bahnhof, Behördenzentrum Ost, Theodor-Körner-Kaserne
- Ortsteil Adendorf-Erbstorf

### Handlungsbedarf

- Unzureichende gesicherte Führung an B 4 Auffahrten (Bleckeder Landstraße / Kasernengelände)
- Teils unzureichende Belagsqualität im Fuchsweg

### Durchgeführte Maßnahmen

- Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung im Fuchsweg

### Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

Route / Maßn.-Nr.	Empfehlungen	Anm. zur Realisierung
11A-1	Sicherung der Querung der Auffahrt zur B4 mit LSA-Anforderung	
11A-2	Sicherstellen einer durchgängigen Öffnung des Kasernengeländes (Tore Höhe südl. Bahnstrecke)	
11A-3	Durchgängige Wegebefestigung Fuchsweg	

### Weitergehender Handlungsbedarf

- Keiner

### Anlagen

- Keine

## Abkürzungsverzeichnis

ARAS	Aufgeweitete Radaufstellfläche
BYPAD	Bicycle Policy Audit
DTV	Durchschnittlicher täglicher (Kfz-) Verkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FB	Fahrbahn
FG-LSA	Fußgänger- (und Radfahrer-) Lichtsignalanlage
FGZ	Fußgängerzone
FV	Fußverkehr
GRW	Gemeinsamer Geh- und Radweg
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GW	Gehweg
HH	Haushalt (kommunal)
Hst.	Haltestelle
Kfz	Kraftfahrzeug
Krkhs.	Krankenhaus
OT	Ortsteil
P	Parken
RFS	Radfahrstreifen
RV	Radverkehr
RVA	Radverkehrsanlage
RW	Radweg
Sstr.	Schutzstreifen
Sts.	Sicherheitstrennstreifen
StVO	Straßenverkehrsordnung
vsl.	voraussichtlich
VZ	Verkehrszeichen

## **Anlagen**

### **Pläne**

Plan 1: Zielnetz Gesamtstadt

Plan 2: Zielnetz Innenstadt

Plan 3: Belastungsbereiche nach ERA

Plan 4: Mängel und Probleme

### **Charts**

Routenplan zu Kap. 4:

Route Stadt-Ring, Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap. 4:

Route Stadt-Ring, Empfehlungen / Maßnahmenplan

Routenplan zu Kap. 5.3:

Route 3/3A Adendorf, Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap. 5.3:

Route 3/3A Adendorf, Empfehlungen / Maßnahmenplan

Routenplan zu Kap. 5.5:

Route 5 Dahlenburg. Landstr., Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap. 5.5:

Route 5 Dahlenburg. Landstr., Empfehlungen / Maßnahmenplan

Routenplan zu Kap 5.9:

Route 9/9A Häcklingen/Rettmer, Empfehlungen / Fotoplan

Routenplan zu Kap 5.9:

Route 9/9A Häcklingen/Rettmer, Empfehlungen / Maßnahmenplan

### **Detailpläne**

Detailplan zu Kap. 3.3.1: St. Lambertiplatz

Detailplan zu Kap. 4.3: Am Graalwall / Am Springintgut

Detailplan zu Kap. 4.4: Vor dem Neuen Tore

Detailplan zu Kap. 4.6: Knoten Sültenweg / Am Bargenturm

Detailplan zu Kap. 4.8: Sternknoten

Detailplan zu Kap. 5.3: Adendorf Südbereich

### **Querschnitte**

Querschnitt zu Kap. 4.2: Hindenburgstraße HI1

Querschnitt zu Kap. 4.4: Neueterstraße NT1

Querschnitt zu Kap. 4.5: Schnellenberger Weg SW1 – V1

Querschnitt zu Kap. 4.5: Schnellenberger Weg SW1 – V2

Querschnitt zu Kap. 4.5: Schnellenberger Weg SW1 – V3

Querschnitt zu Kap. 4.8: Sülztorstraße SÜ1

Querschnitt zu Kap. 4.8: Sülztorstraße SÜ2

Querschnitt zu Kap. 4.8: Uelzener Straße UE1

Querschnitt zu Kap. 4.8: Uelzener Straße UE2

Querschnitt zu Kap. 5.5: Dahlenburger Landstraße DL1 – V1

Querschnitt zu Kap. 5.5: Dahlenburger Landstraße DL1 – V2