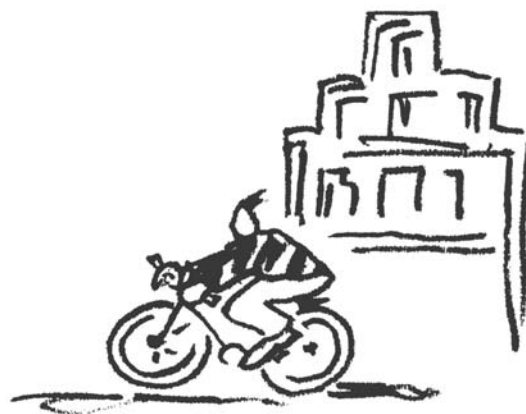


# Radverkehrskonzept

## Lüneburg

2015



**Fahrradfreundliches Lüneburg.**

## **Impressum:**

Erstellt durch: Michael Thöring  
Dipl. Bauing., Verkehrsplaner  
21335 Lüneburg

Alexandra Noak  
Dipl. Umweltwissenschaftlerin  
21337 Lüneburg

Herausgeber: Stadt Lüneburg, Fachbereich 3  
Reitende Diener Straße 8  
21335 Lüneburg

Lüneburg, im September 2007

# Handlungskonzept Radverkehrsförderung Lüneburg

1. Einleitung	4
2. Rahmenbedingungen	5
2.1. Entwicklung des Radverkehrs seit Umsetzung des VEP	5
2.2. Verkehrliche Situation	6
2.3. Zustand des Radwegenetzes	8
2.4. Unfallschwerpunkte	8
2.5. Finanzielle Rahmenbedingung	8
3. Planung Radroutennetz	9
3.1. Grundlagen	9
3.2. Anforderungen an ein Radverkehrsnetz	9
3.3. Quellen und Ziele	9
3.4. Netzkonzeption	10
4. Umsetzung Alltagsliniennetz	11
4.1. Beschreibung der einzelnen Hauptrouten	11
4.2. Gewichtung der Hauptrouten	17
4.3. Neben- und Freizeitrouten	18
5. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	19
5.1. Beseitigung von Unfallgefahrenstellen	19
5.2. Behebung von baulichen Mängeln	19
5.3. Sonstige infrastrukturellen Maßnahmen	19
5.4. Öffentlichkeitsarbeit	19
5.5. Kommunikation	20
5.6. Evaluation und Wirksamkeit	20
6. Fazit	20

Anlage 1 Wunschliniennetz

Anlage 2 Alltagsliniennetz

Anlage 3 Vorrangnetz

# 1 Einleitung

Parallel zu dem gestiegenen Stellenwert des Fahrradfahrens in der Bevölkerung (Fitness und Unabhängigkeit von Energiepreisen), haben in Lüneburg in den letzten Jahren auch die Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs deutlich zugenommen. Dies zeigt sich nicht nur in der Teilnahme am europaweiten Verfahren BYPAD zur Ermittlung der Qualität der Radverkehrspolitik, sondern auch in den gestiegenen Investitionen in Radwegeneubau- und –unterhaltungsmaßnahmen sowie in der massiven Aufstockung der Fahrradabstellkapazitäten am Bahnhof. Trotz dieser Bemühungen gibt es, wie die Stärken- und Schwächen Analyse im Rahmen des BYPAD-Verfahrens gezeigt hat, noch weitere zahlreiche Ansätze, sei es in der Verbesserung der Infrastruktur, der Kommunikation und der Information für eine weitere nachhaltige Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen.

Hauptkritikpunkt im Rahmen des BYPAD-Verfahrens, war dabei das Fehlen eines Radverkehrskonzeptes. Ziel dieses Handlungsrahmens ist es deshalb, nicht nur die Ansätze und Prioritäten einer zukünftigen Radverkehrspolitik in Lüneburg aufzuzeigen, sondern damit auch ein Instrument in der Hand zu haben, welches die Qualität der Radverkehrsförderung messbarer macht und Lüneburg im Wettbewerb der Städte untereinander Vorteile verschafft. Nur mit solch einem verbindlichen, von den Gremien verabschiedeten Handlungsrahmen, lassen sich laut Erlass des niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zukünftig Fördermittel des Landes für den Ausbau von Radrouten auch abseits von Hauptverkehrsstraßen einwerben.

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde zuerst auf Grundlage des bestehenden Straßen- und Radwegenetzes und vorhandener Quelle-Ziel Beziehungen ein Alltagsroutennetz entwickelt, auf dem die Radfahrer möglichst komfortabel, direkt, umwegarm und wo machbar auch abseits der Hauptverkehrsstraßen zu den wichtigsten Zielen innerhalb Lüneburgs geführt werden. Daraus wurde ein Grundgerüst von Hauptrouten abgeleitet, auf denen der Großteil des Radverkehrs abgewickelt wird. Ziel ist es, die auf diesen Routen gem. Radwegekataster vorhandenen und durch erneute Befahrungen zusätzlich aufgenommenen Mängel im Rahmen der jährlichen Bauprioritätenlisten bis 2015 abzuarbeiten.

Bestandteil des Radverkehrskonzept sind auch Aussagen zu ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen, die für ein attraktives Radverkehrsnetz unerlässlich sind, wie z.B. die Öffnung von weiteren Einbahnstraßen, die Erhöhung der Durchlässigkeit des Innenstadtbereiches für den Radverkehr, die Optimierung von Ampelschaltungen sowie die Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikation.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Entwicklung des Radverkehrs in den letzten Jahren

Mit Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde 1993 die Innenstadt durch Ausdehnung der Fußgängerzonen maßgeblich vom Durchgangsverkehr entlastet, die Möglichkeit der Durchfahrbarkeit für den Radverkehr jedoch weitestgehend beibehalten. Gleichzeitig wurden beim Umbau der Kreuzungen des Stadtringes Unfallschwerpunkte beseitigt, sowie neue Elemente der Radverkehrsführung wie eigene Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen und Radfahrschleusen implementiert.

In den Folgejahren wurden neben den notwendigen Radwegesanierungsmaßnahmen, rund 5 km Angebots- und Radfahrstreifen abmarkiert, 10 km meist gemeinsame Geh- und Radwege aus der Benutzungspflicht herausgenommen, zur Erhöhung der Netzdurchlässigkeit ca. 60% aller Einbahnstraßen, sowie alle mit Durchfahrtsverbot versehenen Anliegerstraßen für den Radverkehr geöffnet, sowie sämtliche unechten Sackgassen durch Vz 240 -Aufkleber für den Radverkehr sichtbar gemacht. Wichtigstes Projekt war jedoch in diesem Zusammenhang 1997 die Eröffnung der Fahrradstation am Lüneburger Bahnhof mit 1000 Stellplätzen, deren Kapazität inzwischen aufgrund der großen Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten in Bahnhofsnähe in zwei Schritten durch Austausch der vorhandenen Bügelparker gegen höhenversetzte Reihensparker, auf netto 1.333 Plätze aufgestockt wurde.

Ebenfalls 1997 wurde im Zuge der Umsetzung der StVO-Novelle, das gesamte Radwegesystem systematisch erfasst, sodass nun detaillierte Informationen über den Zustand jedes einzelnen Streckenabschnittes existieren. Diese waren Entscheidungsgrundlage für Ausbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen.

Geänderte GVFG-Richtlinien des Landes haben es ermöglicht, die Förderung auch auf Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen bzw. auf Haupttrouten des Radverkehrs auf Grundlage eines vorliegenden, von den zuständigen Ausschüssen verabschiedeten Radverkehrskonzeptes auszudehnen. Vor diesem Hintergrund konnte dieses Jahr der Neubau der Radwege an der Soltauer Straße entlang des Zentralfriedhofes, des Waldabschnittes entlang der Bockelmannstraße in Richtung Kloster Lüne und an der Konrad-Adenauer Straße zwischen Wilhelm-Leuschner- und Theodor-Heuss-Straße vorangetrieben werden.

Forciert wurde auch die Absenkung von Bordsteinen im Verlaufe von Radwegen bzw. Radwegauffahrten, wobei in vielen Fällen auch gleich die Gehwegbordsteine behindertengerecht umgebaut wurden. Mit Erfolg zum Einsatz kamen auch erstmalig sogenannte Bitumenkeile, die gerade an Bordsteinkanten mit einer Höhe von nur 2–4 cm eine erheblich kostengünstigere Alternative zu den aufwändigen Absenkungen darstellen.

Neben den vielen sicht- und spürbaren kleineren Maßnahmen, wurde in den letzten Jahren ein Hauptaugenmerk auf die Ergänzung der innerstädtischen Fahrradabstellmöglichkeiten gelegt. So wurden im Zuge der Umgestaltung der Fußgängerzonen alle Vorderradeinstellungen gegen Fahrradbügel ausgetauscht und weitere denzentrale Abstellanlagen geschaffen, sodaß inzwischen rund 850 sichere Abstellmöglichkeiten direkt in oder am Rande der Fußgängerzone vorhanden sind.

## 2.2 Verkehrliche Situation

Lüneburg weist ausgehend von der Altstadt einen annähernd konzentrischen Aufbau mit achsenförmigen Erweiterungen der Wohnbereiche in der Peripherie auf, die sich an den Hauptverkehrsstraßen orientieren. Rund 85% der Bevölkerung wohnen innerhalb eines 3 km Radius um die Innenstadt, mit 5 km am weitesten entfernt ist der Ortsteil Rettmer. Selbst von den Umlandgemeinden Adendorf, Wendisch Evern, Deutsch Evern, Heiligenthal, Reppenstedt, Vögelsen, Mechtersen und Bardowick aus sind es nicht mehr als 7 km bis zum Marktplatz. Ideale Voraussetzungen also um nachhaltige Verlagerungsmöglichkeiten auf das umweltfreundliche Fahrrad zu erzielen. Beeinträchtigt wirken lediglich die von der Innenstadt aus von ca. 15 m ü. NN konstant in alle Richtungen bis auf max. 50 m Höhe ansteigen-

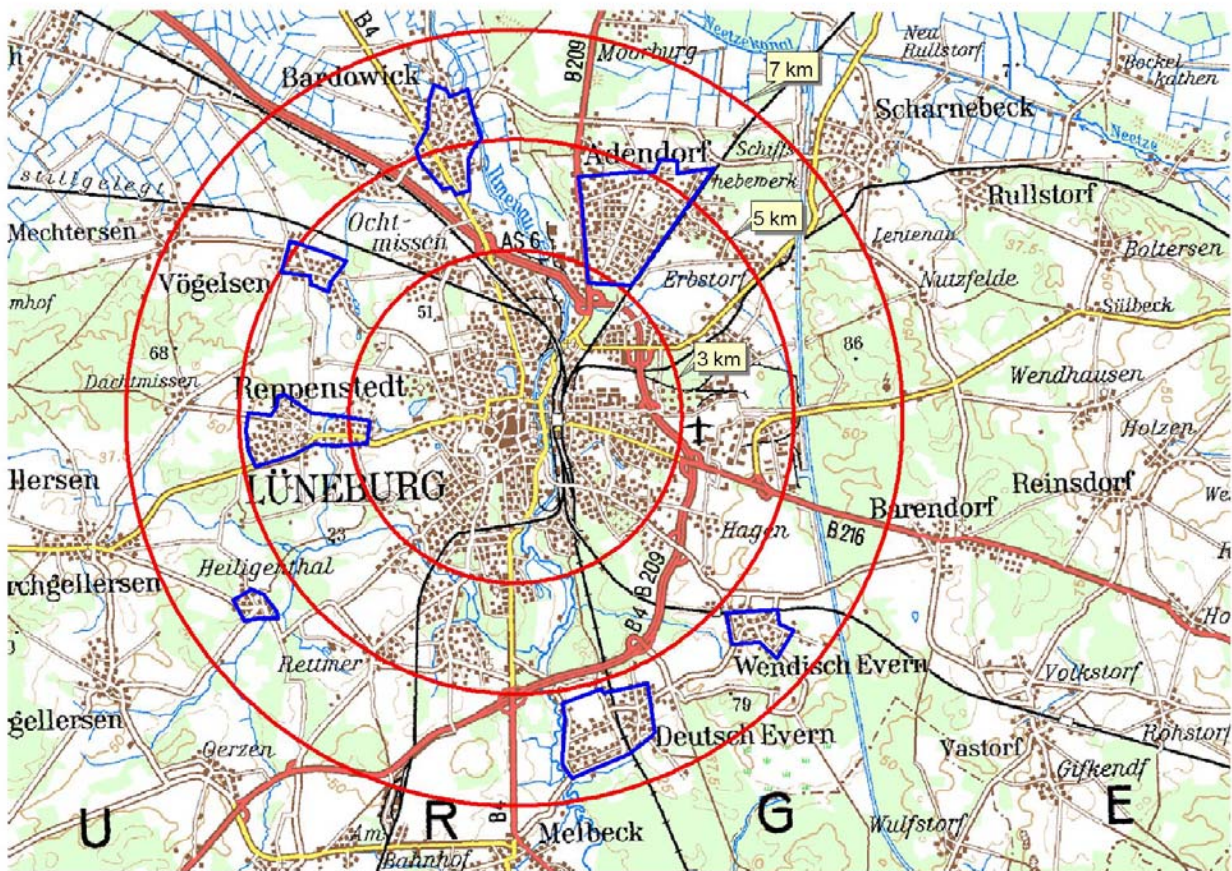


Abb.1 Erreichbarkeit der Innenstadt

Unbeeinträchtigt davon stieg nach Umsetzung des VEP und den damit verbundenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 6,4% auf 8,9 % an<sup>1</sup>. Bei der Befragung nach den Verkehrsmitteln, mit welchen man am letzten Werktag unterwegs war, kam das Fahrrad 1997 sogar auf einen Anteil von 31,6% gegenüber 20,9 % im Jahre 1991. Dieses Wachstum hat sich in den letzten Jahren bedingt durch die überproportionale Zunahme der Kfz-Zulassungszahlen im Landkreis Lüneburg (von 1991 bis 2001 um 40%) leicht abgeschwächt.

<sup>1</sup> Verkehrszählungen im Rahmen der verkehrswissenschaftlichen Arbeit Nr. 8 der Uni Lüneburg zum Thema „Auswirkungen der innerstädtischen Verkehrsberuhigung in LG“ (1998)

Nimmt man den Mittelwert beider Kenngrößen als Annäherung an die tatsächliche Fahrradnutzung in Lüneburg an, so lag 2001 der modal-split Anteil des Radverkehrs bei ca. 18 %. Die stark gestiegenen Zulassungszahlen spiegeln sich auch in der Anzahl der absoluten Fahrtbewegungen wieder. So hat sich die Zahl der täglich innerhalb Lüneburgs mit dem Pkw zurückgelegten Wege nach einem Rückgang in 1994 um 14% aufgrund der innerstädtischen Verkehrsberuhigung, zwischen 1996 und 2001 wieder von 98.251 auf 114.796 (+17%)<sup>2</sup> erhöht. Die aktuelle Matrix ergibt für 2006 einen Anstieg auf 118.100 Fahrten im Binnenverkehr und 122.900 Pkw-Fahrten mit Quelle oder Ziel in Lüneburg.

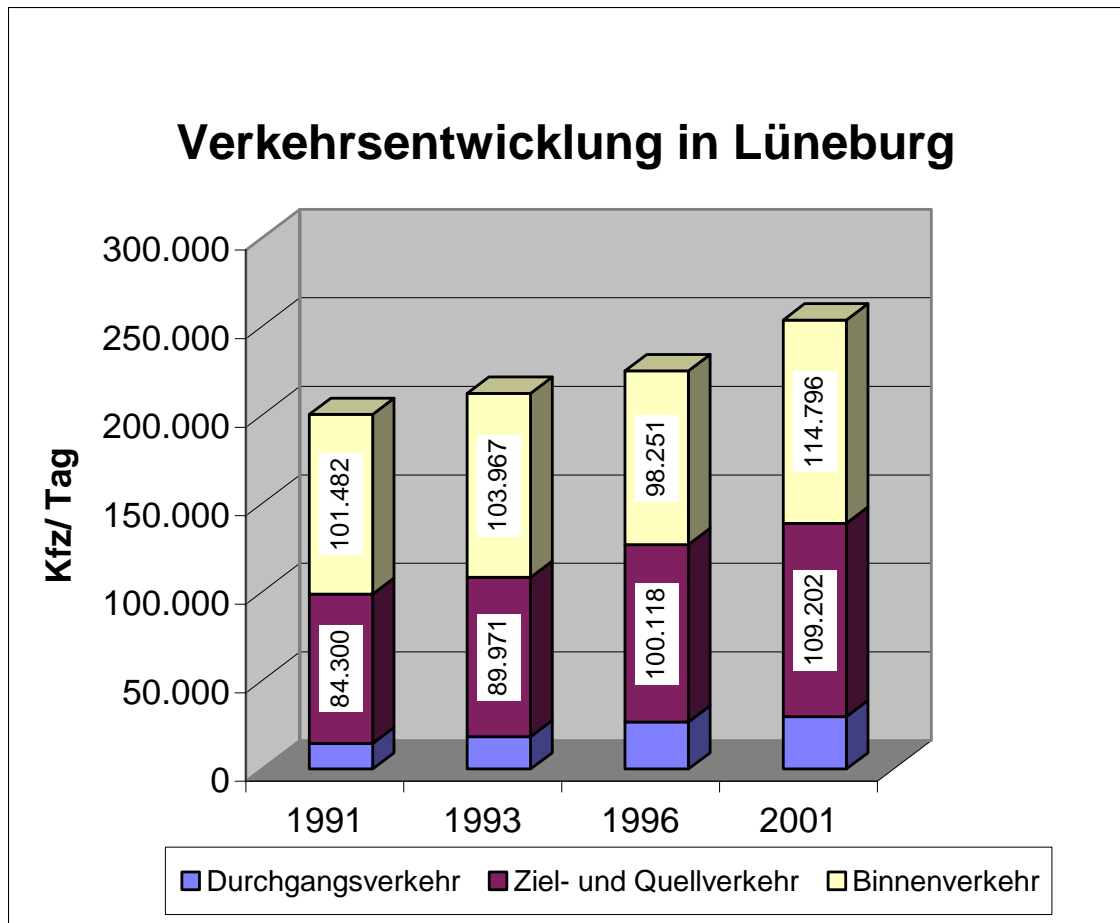


Abb.2: Entwicklung des Verkehrsaufkommens zwischen 1991 und 2001

Aus der Überlagerung des allgemeinen Verkehrszuwachses aus Motorisierung und Mobilität mit dem Verkehrsaufkommen aus den Strukturplanungen, ist ausgehend von 2006 bis zum Jahre 2020 mit einer weiteren Verkehrszunahme um 10% zu rechnen. Vor dem Hintergrund, dass mit dieser Zunahme ein weiterer Anstieg der Lärm- und Schadstoffemissionen einhergeht und dass an einigen Knotenpunkten nur noch geringe Leistungsfähigkeitsreserven bestehen, kommt dem Fahrrad aufgrund des Kosten-, Erreichbarkeits- und Schnelligkeitsvorteils, zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme eine besondere Bedeutung zu<sup>3</sup>. Gelingt es, nur ein Viertel der 118.100 Kurzstreckenfahrten täglich vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern, würde dies den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 5.500 Tonnen jährlich reduzieren.

<sup>2</sup> Ingenieurgemeinschaft Schubert, aktualisierte Verkehrsprognose zum VEP (2002)

<sup>3</sup> Reisegeschwindigkeitsversuche der Uni Lüneburg ergeben haben, dass das Fahrrad in Lüneburg gegenüber dem Pkw bis zu einer Entfernung von 3,29 km zeitlich überlegen ist

## **2.3 Zustand des Radwegenetzes**

Das gesamte Radwegenetz in Lüneburg umfasst 99 km. Davon sind 57,2 km bauliche Radwege, 36,2 km gemeinsame Geh- und Radwege und 5,6 km Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Die Länge der Radverkehrsanlagen mit qualitativ hochwertiger Oberfläche konnte seit 1997 von 45 auf 54 km erhöht werden, jedoch sind noch immer 17 km Radwege mangelhaft bzw. unterschreiten 16,3 km die erforderlichen Mindestbreiten um mehr als 25 cm.

## **2.4 Unfallschwerpunkte**

Ein verbreitetes Zugangshemmnis zur Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel, ist die Angst vor Unfällen. Je sicherer Radverkehrsführungen gestaltet werden und umso weniger Meldungen über Verletzte im Radverkehr erscheinen, desto höher steigt auch die Bereitschaft das Fahrrad als Verkehrs- und Transportmittel zu nutzen. Ein Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs muss deshalb in der Beseitigung vorhandener Unfallgefahrenstellen liegen, die sich zur Zeit an folgenden Punkten befinden:

1. Kreisel Bögelstraße
2. Dahlenburger Landstraße / Am Schützenplatz
3. Dahlenburger Landstraße / Pulverweg
4. Altenbrückertorstraße / Bahnhofstraße
5. Scharff-Kreuzung
6. Bleckeder Landstraße / Marcus-Heinemann-Straße
7. Bleckeder Landstraße / Henningstraße
8. Bleckeder Landstraße / Bahnhofstraße
9. Sülztorstraße / Ein- bzw. Ausfahrten Post u. Neukauf
10. Am Springintgut / Zufahrt Zulassungsstelle

## **2.5 Finanzielle Rahmenbedingungen**

Nach einem Investitionsschub im Zuge der Umsetzung des Maßnahmen des VEP, mussten in den Folgejahren aufgrund der allgemeinen Haushaltslage die Ansätze für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zurückgefahren werden. Der in der Bevölkerung gestiegene Stellenwert des Fahrradfahrens (Nachhaltigkeitsaspekte, Fitness und Unabhängigkeit von Energiepreisen) sowie die im BYPAD-Verfahren gewonnene Erkenntnis, dass für eine nachhaltige Erhöhung des Radverkehrsanteils größere Anstrengungen als zuvor erforderlich sind, ließen die Radverkehrsplanung in den letzten drei Jahren mehr in den Fokus der Gesamtverkehrsplanung rücken, wo Synergieeffekte durch Integration von Radwegeausbaumaßnahmen in GVFG-geförderte Straßenbaumaßnahmen erzielt werden konnten.

So wurden bei den Deckensanierungs- und Kreuzungsausbaumaßnahmen entlang der Willy-Brandt-Straße/ Stresemannstraße die Radwege gleich mit saniert bzw. verbreitert und mit Landesmitteln die Abstellkapazitäten im Radspeicher um 50% auf aktuell 1.333 Plätze erhöht. Durch dieses Erschließen zusätzlicher Finanzmittel, konnten die tatsächlichen Investitionen in den Radwegebau von 75.000 € in 2003 auf über 270.000 € in 2004 und 217.000 € in 2005, auf 303.000 € in 2006 erhöht werden. Dies entspricht durchschnittlichen Investitionen von 3,75 €/ Einwohner in den letzten drei Jahren in den Radverkehr, was dem empfohlenen notwendigen Wert von 5,- €/ Ew. für eine spürbare nachhaltige Erhöhung des Radverkehrsanteils sehr nahe kommt. Dieses Jahr wird aufgrund des Zuflusses von Landesmitteln diese Summe auf über 700.000 € steigen, was einer Förderquote von 10 €/ Ew und Jahr entspricht.



## 3 Planung Radroutennetz

### 3.1 Grundlagen

In diesem Kapitel wird die Vorgehensweise bei der Planung des Radverkehrsnetzes dargestellt und erläutert. Die Stadt Lüneburg verfolgt mit der Planung eines Radverkehrsnetzes das Ziel, sowohl sichere und bequeme als auch direkte und damit schnellere Radverkehrsverbindungen anzubieten. Ein dichtes Netz erhöht die Attraktivität des Radfahrens und trägt somit zur verkehrspolitisch erwünschten Erhöhung des Radverkehrsanteils bei. Der hierarchische Aufbau des Radwegenetzes und die Gewichtung der Bedeutung der einzelnen Routen ermöglicht zudem eine Prioritätensetzung beim Abbau der bestehenden Mängel auf den einzelnen Verbindungen. Da bei attraktiven Rahmenbedingungen Radfahrer auch bereit sind längere Wege zurückzulegen, wurden beim Aufbau des Radroutennetzes auch die Gemeinden Adendorf, Reppenstedt, Bardowick, Deutsch Evern, Wendisch Evern und Vögelsen planerisch mit einbezogen.

### 3.2 Anforderungen an ein Radverkehrsnetz

Radverkehrsnetze bestehen aus folgenden Netzelementen:

Hauptrouuten des Radverkehrs zeichnen sich aus durch eine möglichst schnelle und direkte, lückenlose Verbindung zwischen quantitativ bedeutsamen Quellen mit wichtigen Zielen. Sie enthalten alle Führungsformen des Radverkehrs (Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstreifen etc.) und verlaufen im Idealfall abseits der Hauptverkehrsstraßen auf verkehrsarmen Erschließungsstraßen. Das Hauptrouutenetz bewältigt einen Großteil des gesamten Alltags- und Freizeitverkehrs. Dementsprechend muss es ein hohes Maß an Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr bieten. Die Hauptrouuten sollen eine qualitativ hochwertige Oberfläche aufweisen und bzgl. ihrer Breite den Anforderungen der StVO entsprechen. Über Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sollten Hauptrouuten ohne Verschwenkungen und allzu große Wartezeiten an LSA eindeutig und sicher geführt werden. Für Hauptrouuten ist eine Wegweisung sinnvoll.

Nebenrouuten kommt mehr eine Ergänzungsfunktion zu. Dabei handelt es sich überwiegend um das Hauptrouutenetz vervollständigende Tangentialverbindungen sowie umwegintensivere Alternativen zu bestehenden Hauptrouuten, die in Teilbereichen nicht den hohen Anforderungen an Hauptrouuten, wie z.B. der Oberflächenqualität und der sozialen Sicherheit genügen.

Die Vervollständigung des Netzes erfolgt durch Freizeitrouuten. Sie sind zum Teil herausgelöst aus dem Alltagsliniennetz und dienen der Erreichbarkeit und der Erschließung von Naherholungsräumen. Freizeitrouuten zeichnen sich größtenteils durch ihren Verlauf auf abwechslungsreichen, verkehrsarmen Nebenstrecken und auf Feld- und Waldwegen aus.

### 3.3 Quellen und Ziele

Grundlagen der Ermittlung eines Idealnetzes für den Radverkehr sind vorhandene Quellen und Ziele. Als Quellen des Radverkehrs in erster Linie Wohngebiete anzusehen, wobei als Netzknoten nicht der geographische Mittelpunkt eines zusammenhängenden Wohngebietes definiert wird, sondern die Stelle an welcher der Radverkehr gebündelt auf das übergeordnete Straßennetz geführt wird.

Wichtige Ziele innerhalb des Radverkehrsnetzes sind:

- die zentralen Plätze **Am Sande** und der **Rathausmarkt** als Ausgangspunkt für innerstädtische Einkäufe und Freizeitaktivitäten mit dem größten Angebot an Fahrradabstellanlagen,
- der **Bahnhof** aufgrund seiner hohen Pendlerverflechtungen vor allem von und nach Hamburg mit seinen insgesamt 1.560 Abstellmöglichkeiten im Radspeicher, am Westbahnhof und am Zugang zur Dahlenburger Landstraße
- die **Universität Lüneburg** mit ihrem Hauptstandort an der Scharnhorststraße mit über 7000 Studenten an den Fachbereichen Kultur- und Umweltwissenschaften sowie BWL und Sozialpädagogik. Auf dem Campusgelände befinden sich auch Studentenwohnheime, eine kleine Ladenzeile sowie die Vamos Kulturhalle. Weitere 3000 Studenten verteilen sich auf die Standorte Volgershall und Rotes Feld mit den Schwerpunkten Automatisierungstechnik, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften.
- größere **Schulzentren** befinden sich am Schwalbenberg (BBS), in Oedeme, Kaltenmoor und am Kreideberg.
- **Gewerbe- und Industriegebiete** mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration wie z.B. an der Lüneer Rennbahn, im Lüne Park, in der Goseburg, an der Stadtkoppel und im Hafen,
- **Nahversorgungszentren** (z.B. Loewe Center, Neukauf, Auf der Höhe/ Schaperdrift und Am Alten Eisenwerk/ Franz-Anker-Straße),
- **Behörden** mit starkem Publikumsverkehr (z.B. Bürgeramt, Arbeitsamt),
- **Erholungs- und Freizeitstätten** (Kurpark, Tiergarten, CineStar, Salü, Freibad, Theater, enovum, Nordlandhalle, Diskothek Garage und Fun/Lollipop...) und
- **Gastronomie** über die Innenstadt verteilt mit Schwerpunkten in der Schröderstraße, am Schrankenplatz, Am Sande, in der Heiligengeiststraße, Bardowicker Straße und am Stint

### 3.4 Netzkonzeption

#### Wunschliniennetz

Nach Festlegung der wichtigsten Ziele und Quellen des Radverkehr in Lüneburg, wurden diese gradlinig miteinander verbunden, wobei grundsätzlich jede Quelle innerhalb des Stadtgebietes mit den Hauptzielen Markt, Bahnhof und Sande verknüpft wurde. Weiter wurde versucht auf dem Wege liegenden Zwischenziele bzw. weitere Quellen des Radverkehrs sinnvoll mit einzubeziehen. Herausgekommen ist dabei ein idealtypisches Wunschliniennetz, welches die Stadtstruktur (Straßennetz) noch weitestgehend unberücksichtigt lässt (Anlage 1).

#### Alltagsliniennetz

Die Entwicklung des Radverkehrsnetzes erfolgt auf Basis des Wunschliniennetzes. Dabei wurden nicht nur bestehende Verbindungen des Radverkehrs und bereits ausgeschilderte touristische Radverkehrsrouten berücksichtigt, sondern auch wünschenswerte, langfristig anzustrebende, attraktive Routen wie z.B. unterhalb der Nordlandhalle entlang der Ilmenau oder von Kaltenmoor über die DB-Strecke Hamburg-Hannover und die Ilmenau hinweg zur Kleingartenkolonie In der Kiepe mit Weiterführung in Richtung Innenstadt mit aufgenommen. Gleichzeitig wurde eine hierarchische Abstufung gemäß den Vorgaben des Kapitel 3.2 vorgenommen (Anlage 2).

## **4 Umsetzung Alltagsliniennetz**

### **4.1 Beschreibung der einzelnen Hauptrouten**

#### **Adendorf**

Die Gemeinde Adendorf hat von den Umlandgemeinden die meisten Einwohner zu verzeichnen und liegt zudem fast gänzlich innerhalb des für den Radverkehr noch attraktiven 5 km Radius. Neben dem damit verbundenen hohen Radverkehrspotential liegen zudem wichtige Ziele wie die Industrie- und Gewerbegebiete Vrestorfer Heide, Lüner Rennbahn und Lüne-Park, sowie das Kloster Lüne, das CineStar und der Stint im Einzugsbereich der Route.

Der Hauptast der Route verläuft parallel zu den touristischen Routen Elbe-Tour, Wald-Tour, Alte Salzstraße und Seen-Radweg über den Stint, den Lüner Damm entlang der Ostseite der Bockelmannstraße in Richtung Kloster Lüne, verschwenkt jedoch hinter der Bahnunterführung wieder an die Bockelmannstraße zurück, von wo aus sie entlang der Ostseite der Artlenburger Landstraße bis zum Grünen Weg und von dort aus über den Adendorfer Kirchweg ins Zentrum Adendorfs geführt wird. Die Route durch das Lüneer Holz nach Adendorf ist zwar landschaftlich reizvoller, kann aber aufgrund des hohen Anteils unbefestigter und vor allem unbeleuchteter Waldwege nicht als Vorrangroute klassifiziert werden.

In puncto sozialer Sicherheit höher zu bewerten als die relativ versteckte Führung in der Baumallee entlang der Bockelmannstraße, ist die Führung der Hauptroute Adendorf über den Lüneer Weg, jedoch bedarf es zur Ausschilderung als solcher, einer Sanierung der Fahrbahndecke zwischen Eisenbahnweg und Erbstorfer Landstraße.

#### **Ebensberg**

Diese Route bindet die Stadtteile Ebensberg und Lüne-Moorfeld, sowie das Loewe-Center an, hat darüber hinaus jedoch keine weiteren relevanten Quellen und Ziele. Sie beginnt an der Einmündung Am Ebensberg und wird über die Nordseite der Erbstorfer Landstraße (ab Loewe Center beidseitig) bis zum Lüneer Weg bzw. zur Bockelmannstraße geführt, wo sie in die Adendorf-Routen übergeht.

Alternativ bietet sich eine Führung über den Fuchsweg und die Bleckeder Landstraße in Richtung Innenstadt an, die jedoch Verkehrssicherheitsdefizite durch die ungesicherte Querung der Erbstorfer Landstraße und durch die abgesetzte Führung an der Auffahrt Stadtkoppel auf die Ostumgehung Richtung Hamburg aufweist.

Eine zukünftige und sicherere Option als die Führung über den Fuchsweg, stellt die Schaffung einer neuen Hauptachse von der Erbstorfer Landstraße entlang des Loewe Centers in Richtung Süden durch den Schlieffenpark zur Bleckeder Landstraße dar, die zudem noch Potenziale aus dem Einzugsbereich des Brandheider Wegs erschließt.

#### **Hagen/ Bleckeder Landstraße**

Die Route verläuft vom Kreisel Stadtkoppel beginnend, über die Bleckeder Landstraße, Lünertorstraße, Am Stintmarkt, Rosenstraße, An den Brodbänken zum Marktplatz bzw. über die Straße Am Berge zum Sande und bindet dabei neben den dicht bebauten Wohngebieten beidseits der Bleckeder Landstraße noch das Behördenzentrum Ost, sowie einen Nahversorgungsbereich im Umfeld der dortigen Sparkassenfiliale an. Diese Achse stellt gleichzeitig die Hauptzuwegung zum Radspeicher dar und wird zukünftig durch die Bebauung des Geländes der ehemaligen Schlieffen-Kaserne noch zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

### **Hagen/ Dahlenburger Landstraße**

Diese Verbindung wurde wegen der beidseits dichten Bebauung bis zur Walter-Böttcher-Straße (danach aufgelockerter mit Kleingartenkolonie auf der Südseite) und der vielfältigen, wichtigen Zwischenziele als Hauptroute gewählt, weil sie trotz hoher Verkehrsbelastung alternativlos die schnellste und direkteste Verbindung in Richtung Innenstadt darstellt. Über die Dahlenburger Landstraße erreicht man nicht nur den Bahnhof, sondern es sind daneben auch das Berufsbildungszentrum, die Nahversorgungsbereiche an der Kastanienallee und am Wacholderweg, zwei Schulen sowie die Gewerbe- und Industriegebiete Stadtkoppel, Hafen und Bilmer Berg (mit Märkten und Discothek) angeschlossen.

### **Kaltenmoor**

Kaltenmoor weist die höchste Bevölkerungsdichte Lüneburgs auf. Die Bedeutung der Route ist dementsprechend groß, zumal diese in Verlängerung auch die Gemeinde Wendisch Evern an die Innenstadt anbindet.

Um die wichtigsten Ziele Sande/ Markt bzw. den Bahnhof erreichen zu können, bieten sich aufgrund der Barrierefunktion der DB-Hauptstrecke HH-H nur zwei und zudem relativ umwegige Streckenführungen an. Eine Route führt über die Konrad-Adenauer Straße bzw. die Carl-Friedrich Goerdeler-/ Theodor-Heuss-Straße, Friedrich-Ebert-Brücke, Stresemannstr., Rote Straße zum Sande und in Verlängerung über Am Berge/ Rosenstraße zum Marktplatz, während man auf der anderen unter Anbindung des Bahnhofes über den Straßenzug Am Kaltenmoor/ Am Schwalbenberg/ Dahlenburger Landstr./ Altenbrückertorstr. zum Sande gelangt. Letztere Alternative ist von ihrer Bedeutung höher einzuschätzen, da an ihr noch die Berufsbildenden Schulen am Schwalbenberg liegen. Ihre Bedeutung wurde mit der Neuordnung des Einkaufszentrums am St. Stephanusplatz noch verstärkt, da sie nun unter Anbindung des EKZ über die Kurt-Huber-Straße und den signalisierten Fußgängerüberweg Theodor-Heuss-Straße geführt werden kann.

Die direkteste, schnellste und zudem ampelfreie Verbindung in die Innenstadt würde eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahnlinie abzweigend von dem Geh- und Radweg vom Schwalbenberg zum Altenbrücker Ziegelhof in Richtung An der Wittenberger Bahn darstellen, die dann den Lösegraben über das vorhandene Stauwehr oder eine neu zu bauende Fußgängerbrücke südlich von Schröders Biergarten quert. Vom Wehr aus könnte man dann die Willy-Brandt-Straße unterquerend, über die Wandrahmbrücke entlang der Nordlandhalle in die Stadt gelangen. Da die Wandrahmbrücke jedoch für den Begegnungsfall Fußgänger/ Radfahrer viel zu schmal ist und zudem eine erhebliche Steigung aufweist, ist die Variante von Schröders Biergarten kommend entlang der Friedensstraße vorzuziehen. In Verlängerung ist bei Umplanung der Nordlandhalle eine durchgängig befahrbare Verbindung von der Friedensstraße bis zur Ratsmühle zu schaffen. Diese Route gewinnt auch unter dem radtouristischen Aspekt „Ilmenau-Tour“ mittel- und langfristig hohe Bedeutung.

### **Wilschenbruch**

Die Achse Amselweg-Barckhausenstraße-Innenstadt ist unter radtouristischen und Freizeitaspekten (Tiergarten, Wald-Tour, Harz-Heide-Radweg) und vor allem als Ausweichroute für die Uelzener Straße und Willy-Brandt-Straße von Bedeutung. An ihr befinden sich zudem zahlreiche Arztpraxen und über sie sind mit kurzen Stichfahrten der Universitätsstandort Rotenbleicher Weg, die VHS und die Hauptschule Stadtmitte zu erreichen.

## **Uni/ Bockelsberg**

An die innerstädtischen Ziele Sande und Markt, als auch am Bahnhof nahezu umwegfrei auf bereits vorhandenen Wegen angebunden, werden auf dieser Route der Stadtteil Bockelsberg mit dem Hauptsitz der Universität Lüneburg und in Verlängerung über Uelzener Straße/ Rote Schleuse die Gemeinde Deutsch-Evenn.

Von der Gaußstraße gelangt man über Virchowstraße, Nelly-Sachs-Straße, das Universitätsgelände an der dortigen Ladenzeile in Süd-Nord-Richtung durchquerend zur Scharnhorststraße, wo sich die Routen verzweigen. Während man zum Bahnhof am direktesten über Scharnhorststraße, Willy-Brandt-Straße und Altenbrückertorstraße gelangt, gibt es in Richtung Sande gleich drei nahezu gleich lange Alternativen über Barckhausenstraße (s. Wilschenbruch), Uelzener Straße/ Sülztorstraße oder Uelzener Straße/ Lindenstraße, wobei letztere aufgrund der mehrmaligen Ampelquerungsnotwendigkeiten am Stern und am Handwerkerplatz hier nicht weiter betrachtet wird. Von der Hauptzufahrt zum Universitätsgelände gelangt man über Gneisenaustraße/ Munstermannskamp zur Uelzener Straße, von wo aus man über Sülztorstraße/ Heiligengeiststraße den Sande bzw. über Sülztorstraße/ Salzstraße/ Neue Sülze den Markt am Besten erreicht.

Neben der Universität und ihrer Außenstelle am Rotenbleicher Weg sind über die genannten Achsen das e-novum, die Studentenwohnheime an der Scharnhorst- und Uelzener Straße, das Salü bzw. der Kurpark, die Post, sowie über kurze Abstecher Neukauf und die Wilhelm-Raabe-Schule zu erreichen.

Alternativ wird als Nebenroute abseits des Straßenverkehrs die Führung vom Munstermannskamp kommend an der ehem. Salinenbahn im Kurpark entlang, über Arthur-Illis-Weg, Hinter der Saline, Salzmuseum, Lambertiplatz vorgeschlagen.

## **Oedeme/ Mittelfeld**

Die Route vom Kreisel Rehrweg beginnend über Im Dorf, Oedemer Weg und Soltauer Straße zum Stern, stellt die kürzeste Verbindung in Richtung Innenstadt dar und ist zudem bis zum Stern durchgängig vorfahrtsberechtigt. Von dort aus zweigt ein Ast über die Sülztorstr./ Salzstraße/ Neue Sülze zum Markt und der andere über Lindenstraße/ Rote Straße zum Sande bzw. über Friedensstr./ Clamartpark/ Kalandstr./ Altenbrückertorstr. zum Bahnhof ab.

An dieser Achse befinden sich das Schulzentrum Oedeme, mehrere Kindergärten, das städtische Klinikum, das Salü, die Post, Neukauf, die Wilhelm-Raabe-Schule, das Theater Lüneburg, die VHS und die Hauptschule Stadtmitte.

## **Häcklingen**

Vom Kreisel Häcklingen gelangt man über Hessenweg, In der Süßen Heide, Soltauer Allee und Soltauer Straße zum Stern wo die Weiterverteilung analog den Oedemer Achsen verfolgt. Über diese Achse sind bis zum Kreisel Bögelstraße die Grundschulen Häcklingen und Hasenburger Berg, über den Abzweig Scharnhorststraße die Universität Lüneburg sowie der Zentralfriedhof und der Kurpark angeschlossen. Weiter in Richtung Stadt sind die gleichen Ziele zu erreichen wie über die Oedemer Route.

### **Mittelfeld/ Weststadt**

Diese Route hat trotz der achsialen Ausrichtung des Straßenzuges Auf der Höhe auf die Innenstadt den Nachteil, dass das Wohngebiet östlich der Bögelstraße keine direkte Durchfahung ermöglicht. Dadurch sind alle Wege in Richtung Zentrum/ Bahnhof in Relation zu der kurzen Luftlinienentfernung mit dem höchsten Umwegeanteil aller skizzierter Haupttrouten verbunden.

Aufgrund der mehrfachen Querungsnotwendigkeiten am Kreisel und an der Sternkreuzung mit den daraus resultierenden Wartezeiten wird für diese Route ein Verlauf vom Kreisel Scharperdrift beginnend, über Auf der Höhe, Schildsteinweg, Sültenweg und Am Bargenturm zum Lambertiplatz vorgeschlagen, von wo aus man über Salzstraße/ Neue Sülze zum Markt bzw. über die Heiligengeiststraße zum Sande und darüber hinaus über die Altenbrückertorstraße zum Bahnhof gelangt.

Die betrachteten Alternativführungen über die Schnellenberger Allee, durch die Gartenkolonie Schildstein und durch die Ernst-Braune Siedlung werden dagegen unter Kosten-Nutzen-Aspekten bzw. dem Hintergrund ungeklärter Eigentumsfragen kritisch betrachtet. Gegen den Ausbau der Schnellenberger Allee spricht neben deren Status als Naturdenkmal die Tatsache, dass durch die Befahrung mit Kfz von Kleingartenanliegern in Verbindung mit der dortigen Gefällesituation, evtl. aufgebrauchte Mineralgemischdecken mit hohem Aufwand zu unterhalten wären. Umgekehrt macht eine Achse parallel zum Straßenzug Auf der Höhe durch die Ernst-Braune-Siedlung wenig Sinn, da es keine Verlängerungsmöglichkeit jenseits der Ringstraße in Richtung Scharperdrift bzw. am Krankenhaus entlang in Richtung Bögelstraße gibt.

Über diese Hauptroute zu erreichen sind die Sportanlagen an den Sülzwiesen und das Nahversorgungszentrum Auf der Höhe/ Scharperdrift.

### **Reppenstedt**

Die Gemeinde Reppenstedt liegt vollständig im 5 km Einzugsbereich der Innenstadt und verfügt somit ebenso wie Adendorf über hohe auf den Radverkehr verlagerbare Potentiale, bei Vorhaltung eines dementsprechend attraktiven Angebotes.

Um den Markt bzw. den Bahnhof zu erreichen, stellt die Führung von Reppenstedt kommend über Vor dem Neuen Tore, Neuetorstraße, Am Graalwall, Egersdorffstraße die schnellste und attraktivste Verbindung zum Markt dar. Den Sande erreicht man zügiger und komfortabler über die Jägerstraße, den Sültenweg, Am Bargenturm und die Heiligengeiststraße.

Die gerade von Bewohnern des Baugebietes Volgershall und Schülern der Grimmschule genutzte Alternative über die Straßen Im Grimm, Unter der Burg, Pieperweg und Am Bargenturm kommt als offizielle Route nicht in Betracht, da die Einbahnstraße Unter der Burg so schmal ist, dass im Begegnungsfall nicht ausgewichen werden kann. Auch eine theoretisch mögliche Radwegeverbindung nördlich entlang des Entwässerungsgrabens Im Tiefen Tal scheidet aus, da die dafür notwendigen Flächen unter Biotopschutz stehen.

Angeschlossen werden über diese Route der Universitätsstandort Volgershall inkl. der dortigen Studentenwohnheime, die Grimmschule, die Nahversorgung am Knoten Schnellenberger Weg/ Vor dem Neuen Tore und die Kreisverwaltung.

## **Vögelsen**

Auch Vögelsen liegt nahezu vollständig innerhalb der 5 km Luftliniendistanz zum Marktplatz, wirkt aber durch die größere Bebauungslücke vom Ortsausgang bis zum Tennisplatz weiter entfernt als z.B. die Gemeinde Reppenstedt. Beabsichtigt ist den Radverkehr über die K21, den Wienebütteler Weg, Bei Mönchsgarten, Lauensteinstraße, Frommestraße, Bastion und Egersdorffstraße in die Innenstadt zu führen.

Über diese Route werden neben der Gemeinde Vögelsen, auch Teile des Kreideberg und der Weststadt ans Zentrum angeschlossen. An ihr liegen das Gut Wienebüttel (Reha-Klinik und Kulturforum), der Sportpark Kreideberg und das LKH. Über den Abzweig Brockwinkler Weg ist zudem das Kulturdenkmal Landwehr zu erreichen, über die Alternativroute Schomakerstraße (s. Ochtmissen) die Herderschule.

## **Ochtmissen**

Die als Hauptroute geeignetste Strecke führt vom Edgar-Schaub-Platz über Brückensteig, Ochtmisser Kirchsteig, Schomakerstraße, Van-der-Mölen-Straße, Stöteroggestraße, Bastion, Egersdorffstraße ins Zentrum bzw. von der Stöteroggestr. über Hindenburgstraße, Reichenbachstraße, Im Wendischen Dorfe, Lünertorstraße zum Bahnhof. Wichtigstes Ziel an dieser Hauptroute ist die Herderschule.

Die Alternativroute vom Ende des Brückensteigs aus durch den Stadforst in Richtung Magdeburger Straße, östlich an der Kleingartenkolonie Krähensaal vorbei, über Neuhauser Straße, Thorner Platz, Brandenburger Straße und Ostpreußenring zur Stöteroggestraße ist eher als Freizeitroute zu bezeichnen, da sie im Waldabschnitt unbefestigt und unbeleuchtet ist. Ebenso verhindern die größtenteils gemeinsame Führung mit Fußgängern und die Haltenotwendigkeiten an vorfahrtsberechtigten Straßen ein zügiges Vorankommen.

## **Kreideberg**

Die vorhandenen Straßenverläufe eröffnen eine Vielzahl von Möglichkeiten von diesem zweiteinwohnerstärksten Stadtteil Lüneburgs mit dem Fahrrad ins Zentrum zu gelangen. Nachdem die westlichen Wohngebiete Kreidebergs schon über die Routen aus Vögelsen und Ochtmissen in das Alltagsliniennetz eingebunden sind, verläuft die zentrale Hauptroute von der Magdeburger Straße beginnend über die Stöteroggestraße ins Zentrum bzw. wie bei der Ochtmissenroute beschrieben über die Hindenburgstraße zum Bahnhof.

Über sie bzw., die Nebenroute Neuhauser Straße (s. Ochtmissen) sind die Grund- und Hauptschule am Kreideberg, die Christianischule, eine Kita sowie das Nahversorgungszentrum am Thorner Platz zu erreichen.

## **Bardowick/Zeltberg**

Der Flecken Bardowick weist aufgrund seiner flächenhaften Ausdehnung in Nord-Süd Richtung beidseits der ehem. B4 Entfernungen von 4,5 bis 7 km zum Zentrum auf und ist damit ähnlich weit entfernt wie die Umlandgemeinden Deutsch Evern und Wendisch Evern.

Neben einer Führung der Radfahrer entlang des Treidelpfades, die als Hauptroute jedoch nicht infrage kommt (unbefestigt, unbeleuchtet), bleibt Radlern aus Bardowick nur die viel befahrene ehem. B4 bzw. Hamburger Straße um nach Lüneburg zu gelangen. Um die Ziele Innenstadt und Bahnhof zu erreichen, wird wg. der Anzahl der zu benutzenden Ampeln und der Direktheit der Fahrbeziehungen eine Zweiteilung der Routenführung vorgeschlagen.

Während der Radverkehr mit Ziel Innenstadt vorerst auf der Hauptachse Hamburger Straße, V.d. Bardowicker Tore, Bardowicker Straße verbleibt, werden aus Bardowick kommende Radfahrer mit Ziel Bahnhof gegenüber der Einmündung Wilhelm-Hänel-Weg von der Hamburger Straße weggeleitet und über Sternkamp, Bardowicker Wasserweg, Lise-Meitner-Straße, Bockelmannstraße und Lüner Damm zur Bahnhofstraße geführt. Vorteil dieser Variante ist die zusätzliche Anbindung des Sternkamps und des Zeltbergs an das Radroutennetz bei nur zwei zu querenden lichtzeichengeregelten Knotenpunkten.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auf der Hauptroute Richtung Innenstadt entlang der Hamburger Straße zwischen Wilhelm-Hänel-Weg und Zeltberg Nord eine Querungsstelle einzurichten um auf den rechten Radweg wechseln zu können. Mit dieser Maßnahme könnte südlich davon der Beidrichtungsbezug auf der Ostseite der Hamburger Straße mit den unfallträchtigen Einmündungen Zeltberg und Auf dem Schmaarkamp aufgehoben und der hohe Falschfahreranteil entlang der Straße Vor dem Bardowicker Tore reduziert werden.

Eine Entspannung in dieser Richtung würde auch die Erneuerung des Straßenbelags der Salzstraße am Wasser bringen, da dann Radfahrer aus Bardowick bzw. vom Zeltberg ab Bardowicker Wasserweg/ Auf der Hude als verkehrsarme Alternative zur Hauptroute Vor dem Bardowicker Tore, über den Treidelpfad, die Salzstraße am Wasser den Stintmarkt und die Straße Bei der Abtpferdetränke in Richtung Markt / Am Sande gelangen könnten. Diese Führung ist auch vor dem Hintergrund der Förderung des Fahrradtourismus (Ilmenauradweg, Route der Backsteingotik) von höchster Bedeutung.

### **Goseburg-Zeltberg**

Diese Route beginnt an der Goebelstraße und wird über die Goseburgstraße, die Straße Auf der Hude, entlang des Behördenzentrums, über den Reichenbachplatz und die Bardowicker Straße an die Innenstadt angeschlossen. Bei Neubau der Salzstraße am Wasser wird diese Route ebenso wie die Route aus Bardowick ab Georg Westphal-Brücke über den treidelpfad in Richtung Innenstadt geführt.

Über diese Route sind neben dem Behördenzentrum Auf der Hude, die Märkte Am Alten Eisenwerk und auf dem Gelände der ehem. Keulahütte, die Garage sowie in Verlängerung der Goseburgstraße die Gewerbebetriebe an der Bessemer Straße, In der Marsch und Bei der Pferdehütte zu erreichen.



## 4.2 Gewichtung der Hauptrouten

Für die Beurteilung der Bedeutung der einzelnen Hauptrouten sind die Radverkehrspotentiale sowie die Anzahl und Qualität der an der Route liegenden Ziele maßgebend. Bei der Ermittlung der Potentiale wurde auf Basis der gemeinde- bzw. stadtteilbezogenen Einwohnerzahlen abgeschätzt zu welchem Prozentsatz die Stadtteile von der jeweiligen Routen erschlossen werden.

Stadtge./Gem.	EWZ	Stadtge./Gem.	EWZ	Stadtge./Gem.	EWZ
Adendorf	9717	Neu Hagen	4659	Goseburg-Z.	2594
Kaltenmoor	9200	Schützenplatz	4116	Häcklingen	2455
Kreideberg	7769	Rotes Feld	4089	Vögelsen	2230
Reppenstedt	6732	Weststadt	3974	Rettmer	1948
Bardowick	5935	Lüne-Moorfeld	3620	Ebensberg	1846
Altstadt	5553	Deutsch Evern	3349	Wendisch Evern	1562
Bockelsberg	5512	Ochtmissen	3246	Wilschenbruch	658
Mittelfeld	5209	Oedeme	3194		

Tab.1: Einwohnerzahlen der Stadtgebiete und umliegenden Gemeinden (Stand: 31.12.2003)

Da die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades stark abhängig ist von der Entfernung des Wohnortes zum Ziel wurde darüber hinaus als Abminderungsfaktor der mögliche Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen herangezogen. Durch Multiplikation beider Werte ergibt sich das eigentliche Potential entlang der Route.

möglicher Modal Split-Anteil Radverkehr	Stadtteile/ Umlandgemeinden
15%	Bardowick
20%	Adendorf, Deutsch Evern, Vögelsen, Wendisch Evern
25%	Reppenstedt, Ochtmissen, Häcklingen, Rettmer, Ebensberg
30%	Kaltenmoor, Kreideberg, Bockelsberg, Neu Hagen, Weststadt, Lüne-Moorfeld, Oedeme, Goseburg-Zeltberg
35%	Mittelfeld, Schützenplatz, Rotes Feld, Wilschenbruch
40%	Altstadt

Tab.2: Zielgrößen Anteil Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen

Als zweites Kriterium für die Bedeutung einer Hauptroute, wurde die Häufigkeit und Bedeutung der Ziele an den jeweiligen Routen mit herangezogen und daraus ebenfalls eine Rangfolge ermittelt. Aus beiden Bewertungsverfahren wurde dann das Vorrangnetz (Anlage 3) abgeleitet, welches eine hohe Priorität für die Schaffung eines hochwertigen Angebotes zwischen Bahnhof/ Innenstadt und der Universität, die Notwendigkeit des Ausbaus des Radverkehrsnetzes von und nach Kaltenmoor sowie die Verbesserung der Radwege nach Adendorf ergab. Nahezu gleichrangig anzusehen sind die Routen nach Bardowick, Oedeme, Reppenstedt und Hagen wobei die Achse Bleckeder Landstraße noch durch die Bebauung der Schlieffenkaserne an Bedeutung gewinnen wird.

### **4.3 Neben- und Freizeitrouten**

Neben den bereits beschriebenen Alternativ- und Ausweichrouten zu den Hauptrouten kommt dem mittel- und langfristigen Ausbau eines durchgängigen Radweges entlang der Ilmenau höchste Bedeutung zu. Ebenfalls in der Stadtentwicklungsplanung zu berücksichtigen, ist die Schaffung einer Tangentialverbindung zwischen Kaltenmoor und Bockelsberg.

#### **Ilmenauradweg**

Zur Realisierung der reizvollen und touristisch äußerst interessanten Radroute entlang der Ilmenau, ist in Richtung Norden von der Kehre Friedensstraße beginnend, ein Weg unter der Wandrahmbrücke hindurch in Richtung Ratsmühle herzustellen, die Befahrbarkeit der Salzstraße am Wasser zu verbessern und der Treidelpfad bis zur Landwehr in mindestens 2,0 m Breite als wassergebundene Decke auszubauen.

In der Gegenrichtung ist die Lücke südlich der Gartenkolonie an der Ilmenau, entlang des Fuller-Firmengeländen an der Roten Bleiche bis zum Ruderclub zu schließen, um von dort aus wieder zurück auf den vorhandenen Radweg auf der Ostseite der Willy-Brandt-Straße zu gelangen. Während die Trasse durch die Kleingartenkolonie lediglich ausgebessert werden muß, bedarf es hinsichtlich der Weiterführung bis zur Eisenbahnbrücke über die Ilmenau einer Klärung mit der H.B. Fuller GmbH. Alle anderen davon betroffenen Flurstücke sind im Besitz der Stadt.

#### **Querverbindung Kaltenmoor**

Um von Kaltenmoor in Richtung Uni zu gelangen, bzw. um von den südwestlichen Stadtteilen zum Freibad Hagen zu kommen, bleibt zur Zeit nur die unattraktive und zudem äußerst umwegige Strecke über die Friedrich-Ebert-Brücke, oder über die Route Amselbrücke – Spechtsweg – Pirolweg, mit einer starken Steigung hoch zur Friedrich-Ebert-Brücke, die gerade von Familien mit Kindern schwer zu bewältigen ist. Gleiches gilt für die Alternativroute über die Eisenbahnbrücke Elsterallee, mit ihrer eng gewendelten und zudem steilen Rampe, wo sich obendrein auf der Ostseite der Eisenbahnbrücke noch unbefestigte, teils tief sandige Wege in Richtung Deutsch-Evern-Weg anschließen.

Perspektivisch ist deshalb eine Querverbindung über Olaf-Palme-Hain/ Rehhagen/ Am Hang/ Pirolweg/ Spechtsweg/ Amselweg anzustreben, die allerdings den Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahn in Höhe Holtermann erforderlich macht.

## 5 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

### 5.1 Beseitigung von Unfallgefahrenstellen

Vorrangiges Ziel ist es das Radfahren in Lüneburg sicherer zu machen. Dabei werden auch zukünftig die aus der jährlichen Analyse des Unfallgeschehens resultierenden baulichen Erfordernisse, sofern die Ursachen sich über mehrere Jahre verfestigt haben und nicht mit einfachen Maßnahmen behoben werden können, dem zuständigen Ausschuß im Rahmen der jährlichen Prioritätenliste zur Entscheidung über die konkrete Vorgehensweise zur Entschärfung dieser Gefahrenstelle vorgelegt.

### 5.2 Behebung von baulichen Mängeln

Es ist beabsichtigt die auf den neun wichtigsten Haupttrouten festgestellten Mängel bis 2015 im Rahmen der jährlichen Prioritätenlisten abzuarbeiten. Auf die Benennung einer Reihenfolge wurde dabei bewusst verzichtet, um sich Optionen hinsichtlich der Einbeziehung in mögliche fachübergreifende Planungen (z.B. Sanierung der Eisenbahnbrücken Bleckeder Landstraße) oder des Vorziehens GVFG-geförderter Maßnahmen offen zu halten.

### 5.3 Sonstige infrastrukturelle Maßnahmen

Es ist zur Erhöhung der Netzdurchlässigkeit vorgesehen, alle Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenrichtungsverkehr zu öffnen, welche dafür die Kriterien nach StVO erfüllen.

Ein wichtiger Bestandteil eines attraktiven Radverkehrssystems ist die Wegweisung. Es ist beabsichtigt das vorhandene Grundgerüst touristischer Hinweisschilder um die wichtigsten Vorrangrouten zu ergänzen. So sollen bis Ende 2008 die Alltagsrouten nach Adendorf, Kaltenmoor und zur Universität ausgeschildert werden.

Eine weiterführende, flächendeckende Ausweisung aller Radrouten, bedarf einer grundlegenden Neukonzeption des vorhandenen Wegweisungssystems und ist aufgrund der damit verbundenen, erheblichen Investitionen dem zuständigen Ausschuß zur Entscheidung vorzulegen.

Ebenso sollen Defizite an den Ampelschaltungen abgebaut werden. Dazu gehört nicht nur die Reduzierung überdurchschnittlich langer Wartezeiten sondern auch, wo möglich, die Verlängerung von Grünzeiten durch eigene Radfahrersignalgeber.

Darüber hinaus ist beabsichtigt, die Anzahl der dezentralen Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt weiter zu erhöhen, wobei Ergänzungen vorhandener Anlagen in anbetracht der vorhandenen Nutzungsdichten der Seitenräume nur noch begrenzt in Frage kommen.

### 5.4 Öffentlichkeitsarbeit

Einen wichtigen Bestandteil der Förderung des Radverkehrs stellt die Öffentlichkeitsarbeit dar. Das Vermitteln politischer und planerischer Ziele trägt zur Akzeptanz in der Bevölkerung bei. Ziel ist es nicht nur über entsprechende Maßnahmen/Planungen zu Informieren, sondern die Vorteile des Radfahrens hervorzuheben und die Bürger zum Radfahren zu motivieren.

Erste Schritte in diese Richtung sind die Unterstützung der Aktion „Fahrrad sucht Zuhause“ der LüwoBau, die gemeinsame Entwicklung eines Radstadtplanes mit der Universität Lüneburg und die Gestaltung der lokalen Kampagne für die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit den am BYPAD-Verfahren beteiligten Verbänden und der AOK.

Für 2008 ist mit dieser Gruppe geplant den Einzelhandel in den Fokus des Interesses zu stellen, 2009 soll die fahrradfreundliche Schule thematisiert werden.

## **5.5 Kommunikation**

Die Stadtverwaltung wird die Verbände zukünftig in Verkehrsprojekte einbeziehen und strebt einen besseren Austausch zwischen den mit Verkehrsfragen betrauten Stellen an, um radverkehrsrelevante Belange stärker gegenseitig zu berücksichtigen und die vorhandenen Mittel so effektiv wie möglich einzusetzen.

## **5.6 Evaluation und Wirksamkeit**

Zur Überprüfung der Ziele ist es notwendig, Evaluationen durchzuführen. Von hohem Nutzen sind dabei die Untersuchungen der Universität Lüneburg zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens, die alle fünf Jahre durchgeführt und gerade aktuell ausgewertet werden.

Der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split soll von aktuell 18 % bis 2015 auf mind. 25% erhöht werden. Damit liegt ein überprüfbarer Zielwert zur Förderung des Radverkehrs vor. Die Wirksamkeit der Maßnahmen kann dadurch bestätigt oder ggf. noch vorhandene Schwachstellen aufgezeigt werden. Anhand der Unfallzahlen wird sich zeigen, ob die sich die ergriffenen Maßnahmen auch positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt haben.

## **6. Fazit**

Eine aktive, nachhaltige Radverkehrspolitik ist unumgänglich, um den aus weiter steigenden Zulassungszahlen resultierenden Folgen für die Lebensqualität der Stadt und auch für den Wirtschaftsstandort Lüneburg infolge von überfüllten bzw. nicht mehr leistungsfähigen Straßen zu begegnen.

Die gerade in den letzten vier Jahren erfolgten Anstrengungen zur Verbesserung des Fahrradklimas in Lüneburg sind ein Beweis dafür, dass sich dieser Herausforderung von allen beteiligten Stellen gestellt wird. Dabei darf sich Radverkehrsförderung nicht nur auf bauliche und sonstige infrastrukturelle Maßnahmen beschränken, sondern muss verstärkt kommunikative Aspekte und Aktivitäten zur Verbesserung des Images des Radfahrens beinhalten. Gerade mit den Attributen „Stadt der kurzen Wege“ und „Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel für alle Altersgruppen“ läßt sich in Lüneburg das Radfahren, ergänzt um Kosten-, Verfügbarkeits- und Erreichbarkeitsgesichtspunkten, ausgezeichnet bewerben.

Nur in der Verzahnung der einzelnen Bausteine Beseitigung von Unfallgefahrenstellen, Behebung von baulichen Mängel, ergänzenden infrastrukturellen Maßnahmen, verbesserter Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und der Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen, kann eine nachhaltige Radverkehrspolitik in Kombination mit der notwendigen finanziellen Ausstattung und einem klaren politischen Bekenntnis, ihre volle Wirkung entfalten und sich das Ziel einer Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen auf 25% im Jahre 2015 realisieren lassen.