Schnittstellen städtischer Radverkehrsplanung

mit dem Umland

Radverkehrskonferenz Landkreis Lüneburg 28.09.2022

Hansestadt Lüneburg

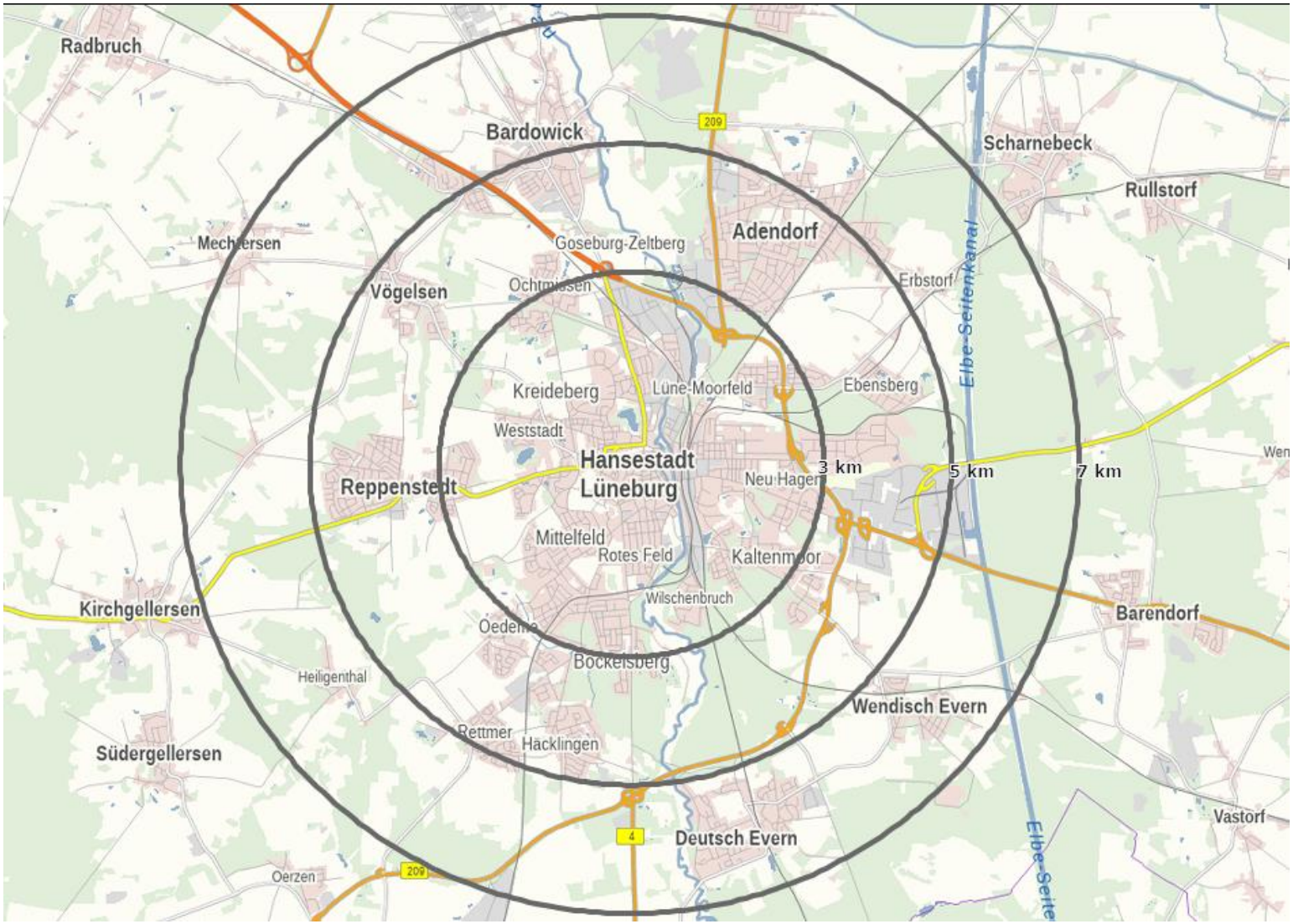
Radverkehrsstrategie 2025

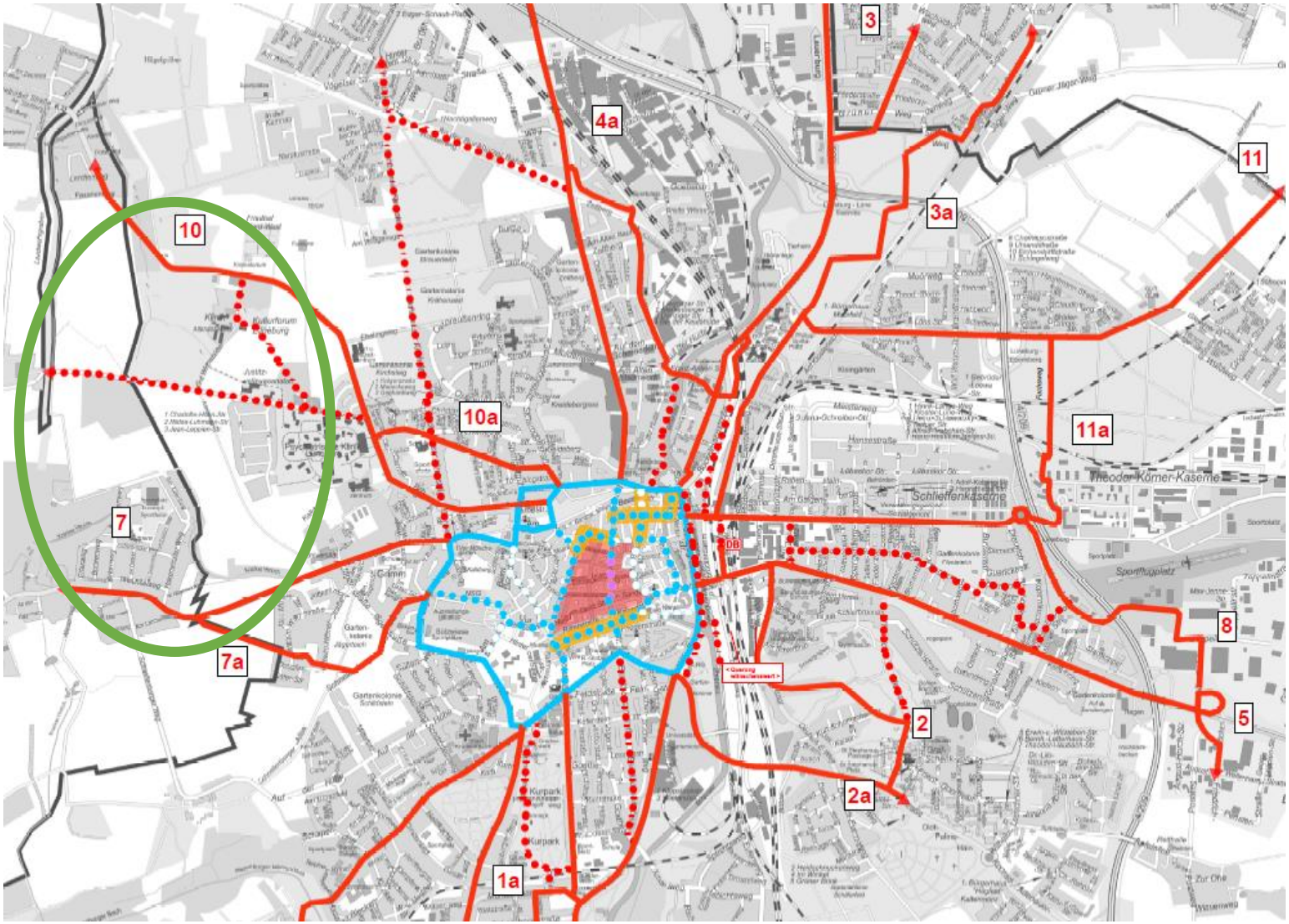
Endbericht

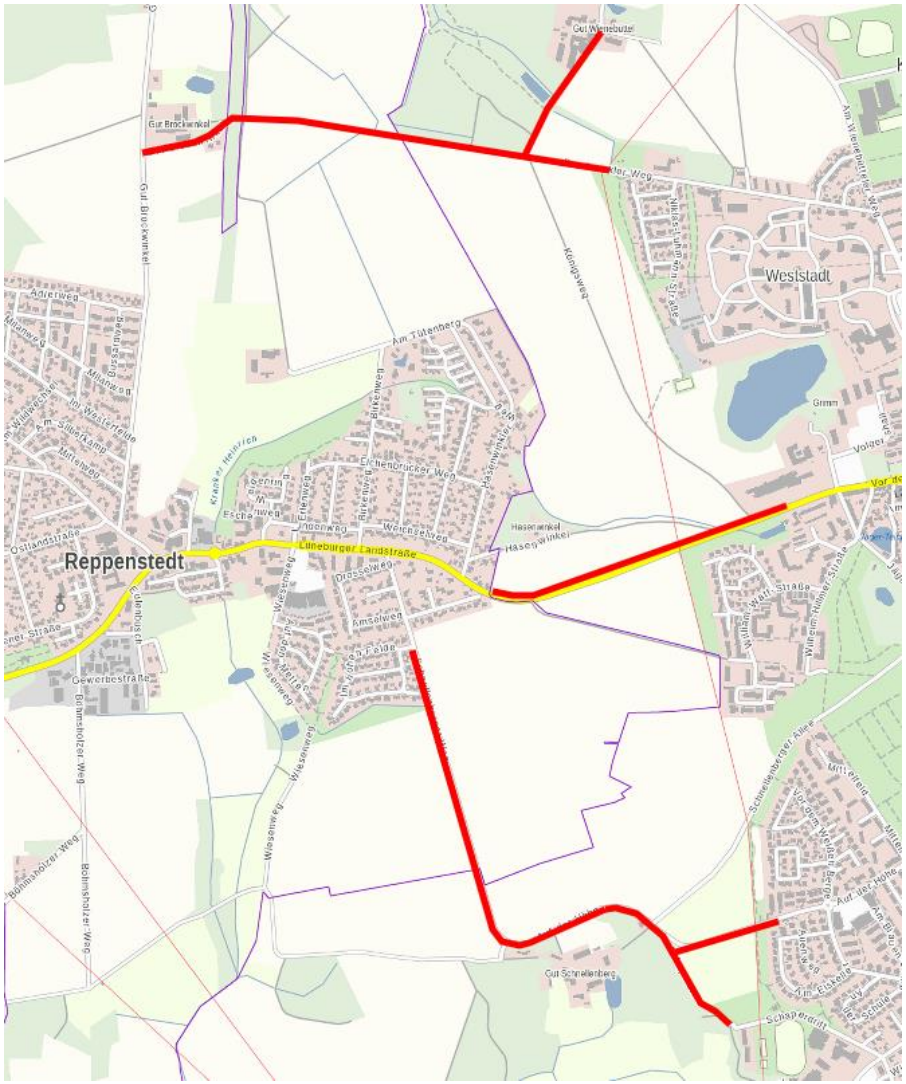
Die Radverkehrsstrategie 2025 ist ein wichtiges Instrument zur Sicherstellung der Mobilität eines an die Grenzen der Leistungsfähigkeit angelangten Straßennetzes der Hansestadt.

Ein Baustein hierfür ist die Entwicklung hochwertiger Velorouten als schnell befahrbare Arbeitswege und Pkw-Alternativen.

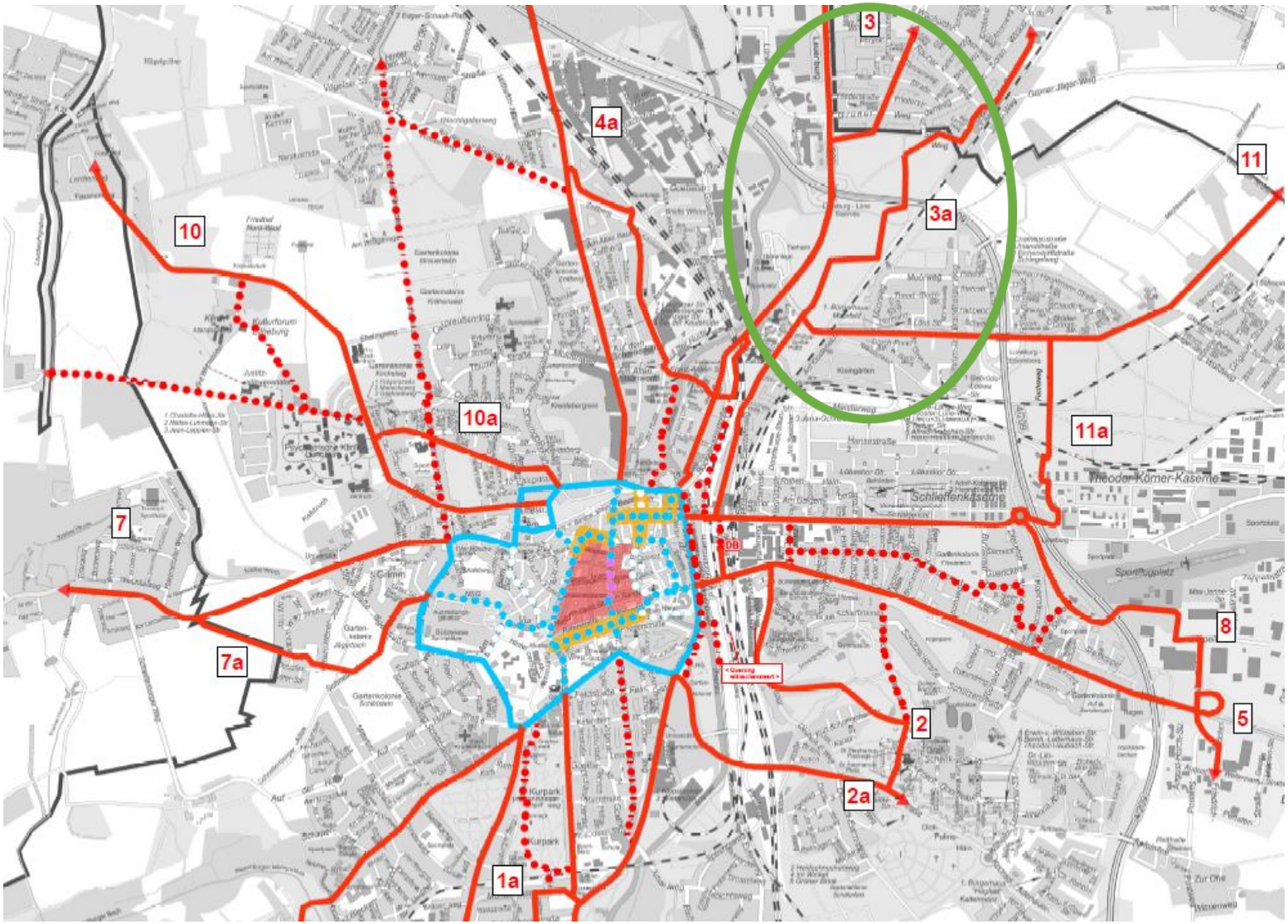
Die Hansestadt Lüneburg strebt hierzu die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden, dem Landkreis Lüneburg und der Metropolregion Hamburg an.

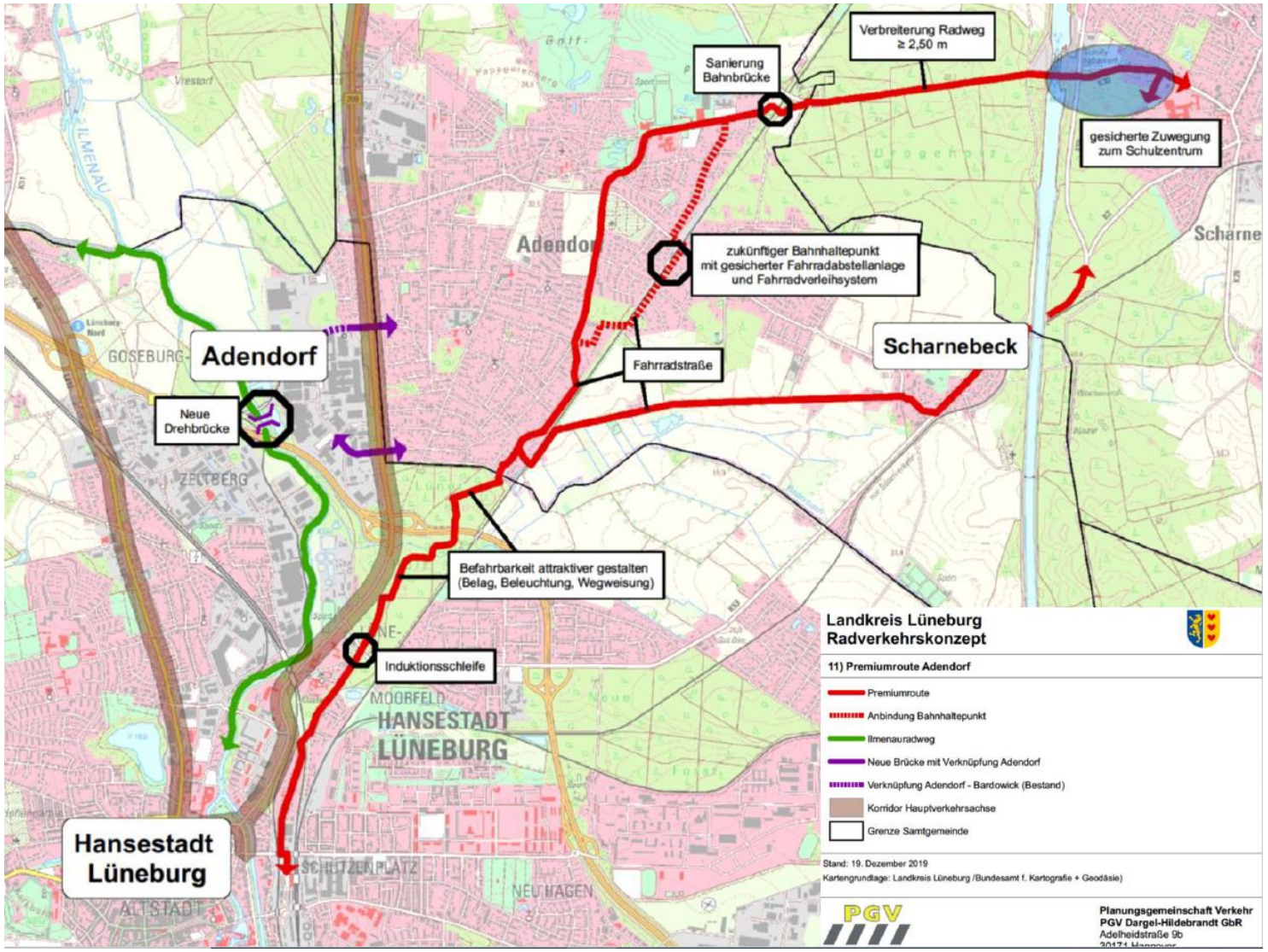

Radbruch
Bardowick
209
Scharnebeck
Rullstorf
Mechtersen
Goseburg-Zeltberg
Adendorf
Vögelsen
Ochtmissen
Erbstorf
Elbe-Seitenkanal
Kreideberg
Lüne-Moorfeld
Ebensberg
Weststadt
Hansestadt
Lüneburg
3 km
5 km
7 km
Reppenstedt
Neu Hagen
Mittelfeld
Rotes Feld
Kaltenmoor
Wilschenbruch
Kirchgellersen
Barendorf
Oedeme
Bockelsberg
Heiligenthal
Wendisch Evern
Rettmer
Hacklingen
Südergellersen
Vastorf
4
Deutsch Evern
Oerzen
209

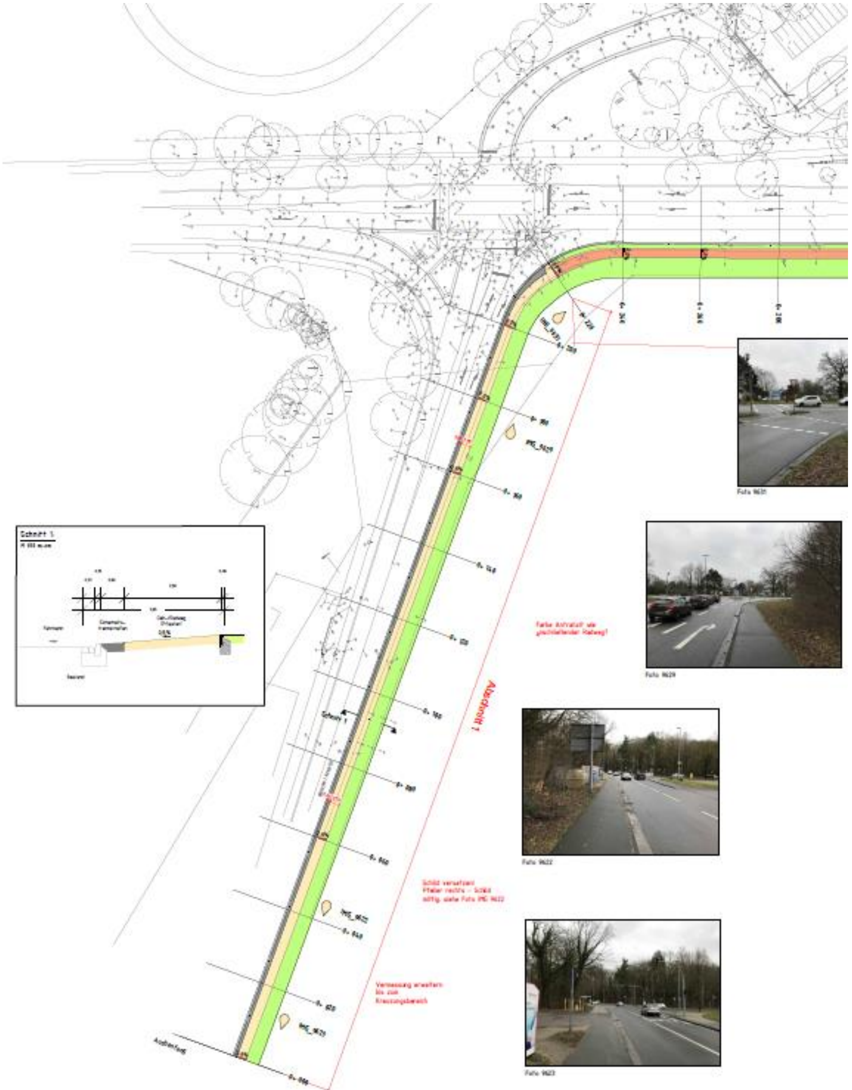

3
4a
11
10
3a
10a
11a
7
8
7a
5
2
2a
1a

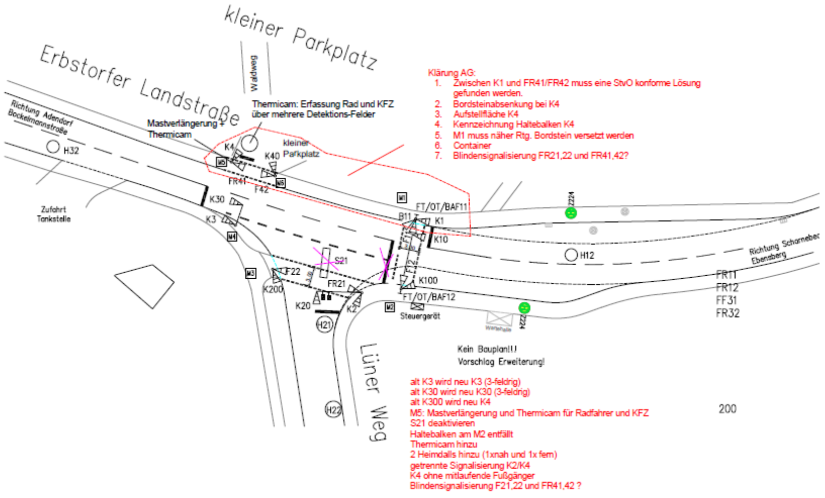

Reppenstedt
Weststadt
Lüneburger Landstraße

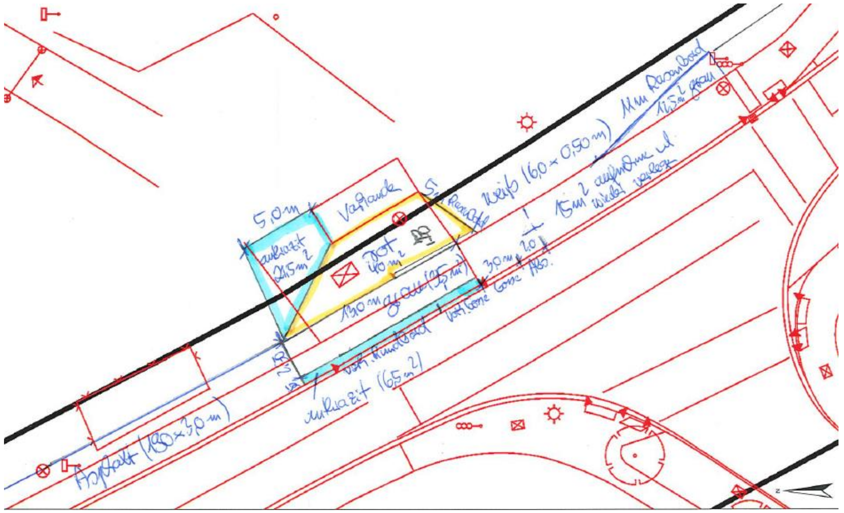
70

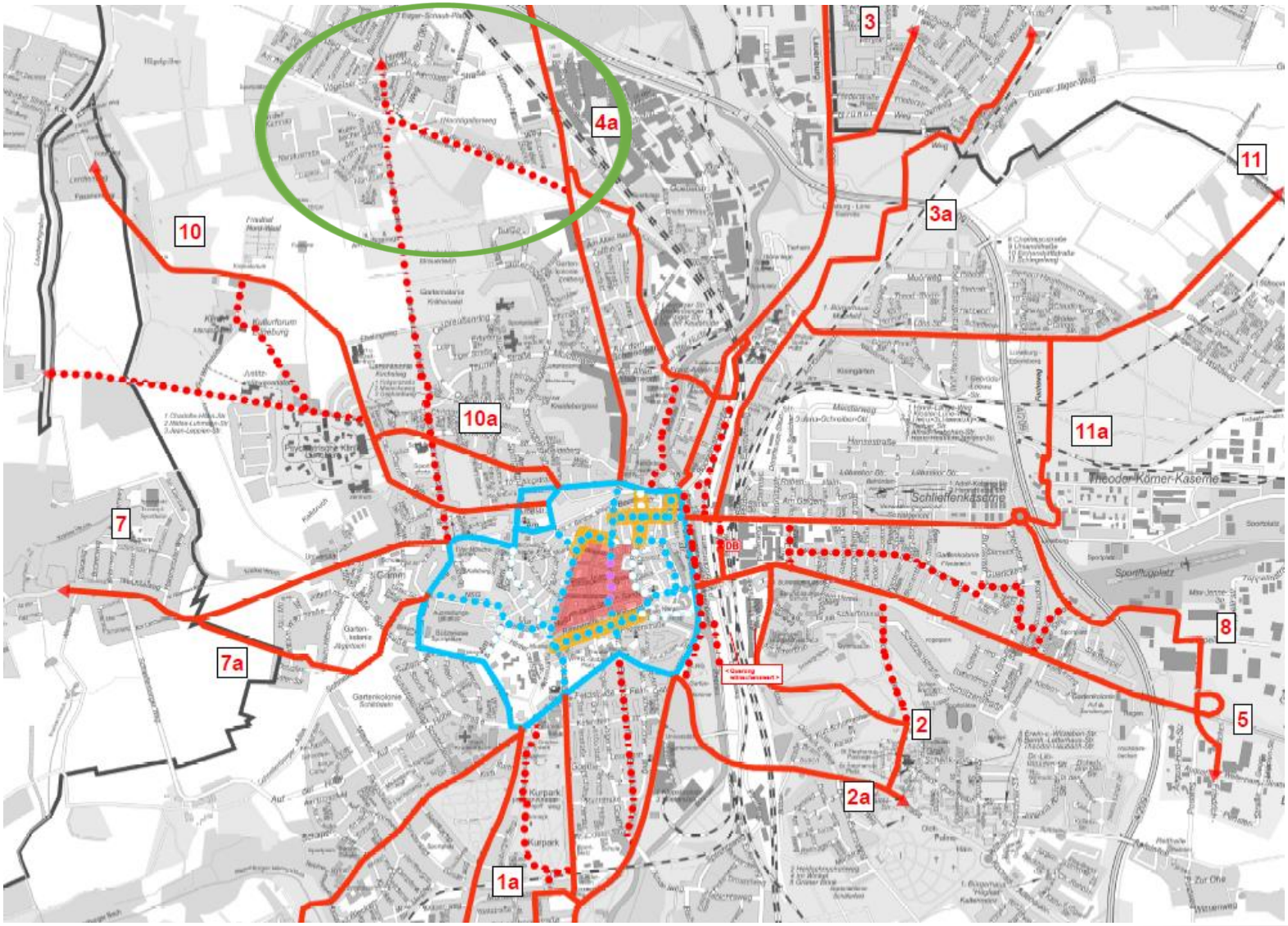

3
4a
11
3a
10
10a
11a
7
8
7a
5
2
2a
1a


Verbreiterung Radweg
≥ 2,50 m
Sanierung
Bahnbrücke
gesicherte Zuwegung
zum Schulzentrum
zukünftiger Bahnhaltepunkt
mit gesicherter Fahrradabstellanlage
und Fahrradverleihsystem
Adendorf
Neue
Drehbrücke
Fahrradstraße
Scharnebeck
Befahrbarkeit attraktiver gestalten
(Belag, Beleuchtung, Wegweisung)
Induktionsschleife
HANSESTADT
LÜNEBURG
Hansestadt
Lüneburg
Landkreis Lüneburg
Radverkehrskonzept
11) Premiumroute Adendorf
Premiumroute
Anbindung Bahnhaltepunkt
Ilmenauradweg
Neue Brücke mit Verknüpfung Adendorf
Verknüpfung Adendorf - Bardowick (Bestand)
Korridor Hauptverkehrsachse
Grenze Samtgemeinde
Stand: 19. Dezember 2019
Kartengrundlage: Landkreis Lüneburg /Bundesamt f. Kartografie + Geodäsie)
PGV
Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel-Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9b

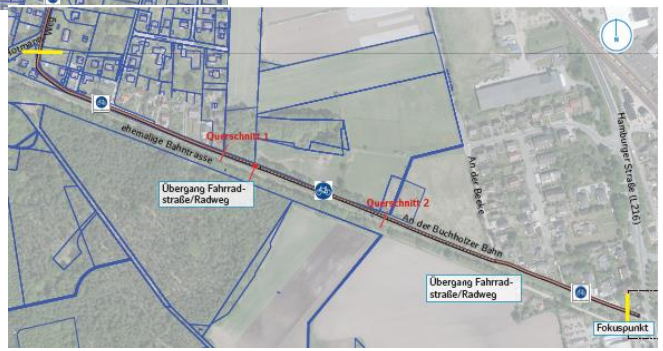


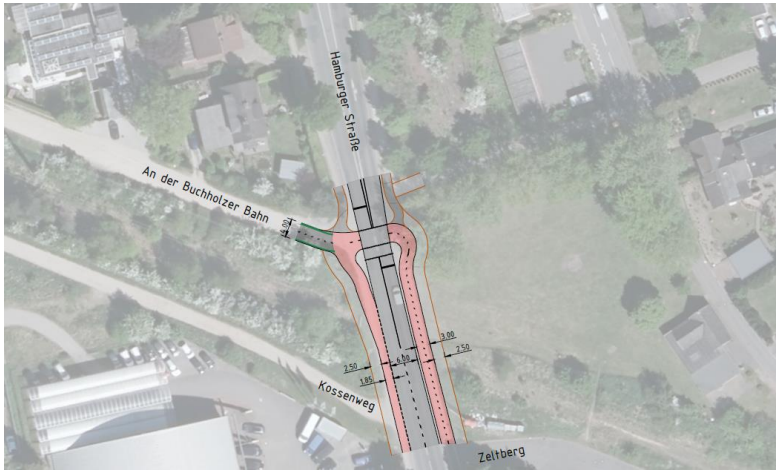

kleiner Parkplatz
Erbstorfer Landstraße
Waldweg
Thermicam: Erfassung Rad und KFZ über mehrere Detektions-Felder
Mastverlängerung + Thermicam
Richtung Adendorf Bockelmannstraße
Zufahrt Tankstelle
Lüner Weg
Richtung Scharnebeck Ebensberg
Steuergerät
Kein Bauplan!!!
Vorschlag Erweiterung!
Klärung AG:
1. Zwischen K1 und FR41/FR42 muss eine StvO konforme Lösung gefunden werden.
2. Bordsteinabsenkung bei K4
3. Aufstellfläche K4
4. Kennzeichnung Haltebalken K4
5. M1 muss näher Rtg. Bordstein versetzt werden
6. Container
7. Blindensignalisierung FR21,22 und FR41,42?
alt K3 wird neu K3 (3-feldrig)
alt K30 wird neu K30 (3-feldrig)
alt K300 wird neu K4
M5: Mastverlängerung und Thermicam für Radfahrer und KFZ
S21 deaktivieren
Haltebalken am M2 entfällt
Thermicam hinzu
2 Heimdalls hinzu (1xnah und 1x fern)
getrennte Signalisierung K2/K4
K4 ohne mitlaufende Fußgänger
Blindensignalisierung F21,22 und FR41,42 ?

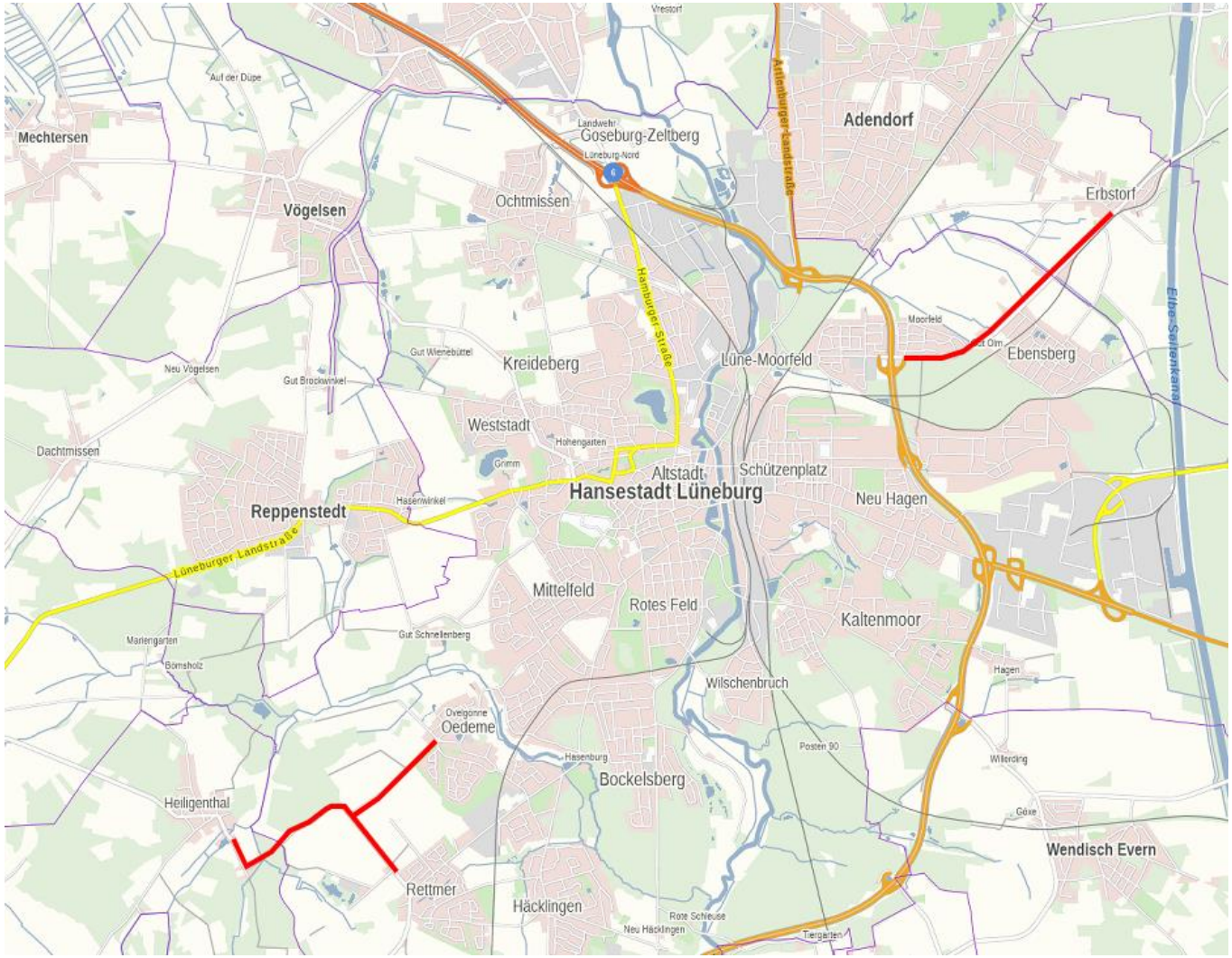



3
4a
11
10
3a
10a
11a
7
8
7a
2
5
2a
1a

Bevorrechtigte Führung (Musterlösung N1)
Bevorrechtigte Führung (Musterlösung N1)
Bevorrechtigte Führung (Musterlösung N4)


ehemalige Bahntrasse
Querschnitt 1
Querschnitt 2
Übergang Fahrrad-straße/Radweg
An der Beeke
An der Buchholzer Bahn
Hamburger Straße (L216)
Übergang Fahrrad-straße/Radweg
Fokuspunkt


Hamburger Straße
An der Buchholzer Bahn
Kossenweg
Zeltberg
3.00
2.50
4.50
2.50
3.85


Mechtersen
Auf der Düpe
Vögelsen
Neu Vögelsen
Gut Brockwinkel
Dachtmissen
Reppenstedt
Lüneburger Landstraße
Mariengarten
Bornsholz
Heiligenthal
Rettmer
Häcklingen
Neu Häcklingen
Rote Schleuse
Tiergarten
Oedeme
Ovelgonne
Hasenburg
Bockelsberg
Mittelfeld
Rotes Feld
Gut Schnellenberg
Wilschenbruch
Kaltenmoor
Hagen
Posten 90
Willerding
Göxe
Wendisch Evern
Neu Hagen
Schützenplatz
Altstadt
Hansestadt Lüneburg
Lüne-Moorfeld
Moorfeld
Ebensberg
Erbstorf
Adendorf
Artlenburger Landstraße
Elbe-Seitenkanal
Hamburger Straße
Kreideberg
Gut Wienebüttel
Weststadt
Hohengarten
Grimm
Hasenwinkel
Ochtmissen
Goseburg-Zeltberg
Landwehr
Lüneburg-Nord
Vrestorf

Optimierungsbedarf bei der interkommunalen Zusammenarbeit:

- in räumlicher Hinsicht zur Vermeidung von Übergängen die willkürlich wirken und aus Nutzer:innensicht nicht nachvollziehbar sind
- in zeitlicher Hinsicht durch Generierung von Synergieeffekten/ Kostenersparnissen bei gemeinsamen Ausschreibungen

Deshalb: mindestens 2 x jährliche Arbeitsgespräche mit NLStBV, SBU, Landkreis und Stadt, in denen die Radverkehrsprojekte abgestimmt und ggf. Kostenbeteiligungen vereinbart werden, die aber auch gleichzeitig zum Erfahrungsaustausch dienen, was z.B. die Festlegung von gemeinsamen Standards betrifft.