

# Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüneburg

## Ausschuss für Mobilität am 11.12.2019

Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt  
Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR

Dipl.-Ing. Claudia Schelp

SCHELP MEDIATION

## Aufgabenstellung und Zielsetzung

- Vorhaben** Kooperatives Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr (KSTK-R) für Landkreis Lüneburg (ohne Stadtgebiet Lüneburg), mit modellhafter Schwerpunktsetzung bei der Einheitsgemeinde Adendorf
- Ziele..** Mobilisierung der Radverkehrspotenziale durch angebotsorientierte Infrastruktur und wirksames Mobilitätsmanagement, klimawirksame Erhöhung der Verkehrsmittelanteile Fahrrad/ÖPNV
- und Aufgabe** Welche Maßnahmen müssen durchgeführt werden, um THG-Einsparungen zu erzielen?
- Akteure** Landkreis Lüneburg, Gemeinde Adendorf, kreisangehörige Kommunen, Hansestadt Lüneburg, Straßenbaulastträger, Leuphana Universität Lüneburg, Einbindung von Schulen und Betrieben
- Laufzeit** März bis Dezember 2019
- Förderung** Nach Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums

## Kurzübersicht: Analysen – Potenziale – Maßnahmen

### Analysen, Potenzialermittlung und Beteiligungsprozess

- Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme, Befahrungen
- Potenzialermittlung (Nachfrageabschätzung)
- Online-Beteiligung, Beteiligungsprozess

### Maßnahmen im Landkreis Lüneburg (ohne Hansestadt Lüneburg)

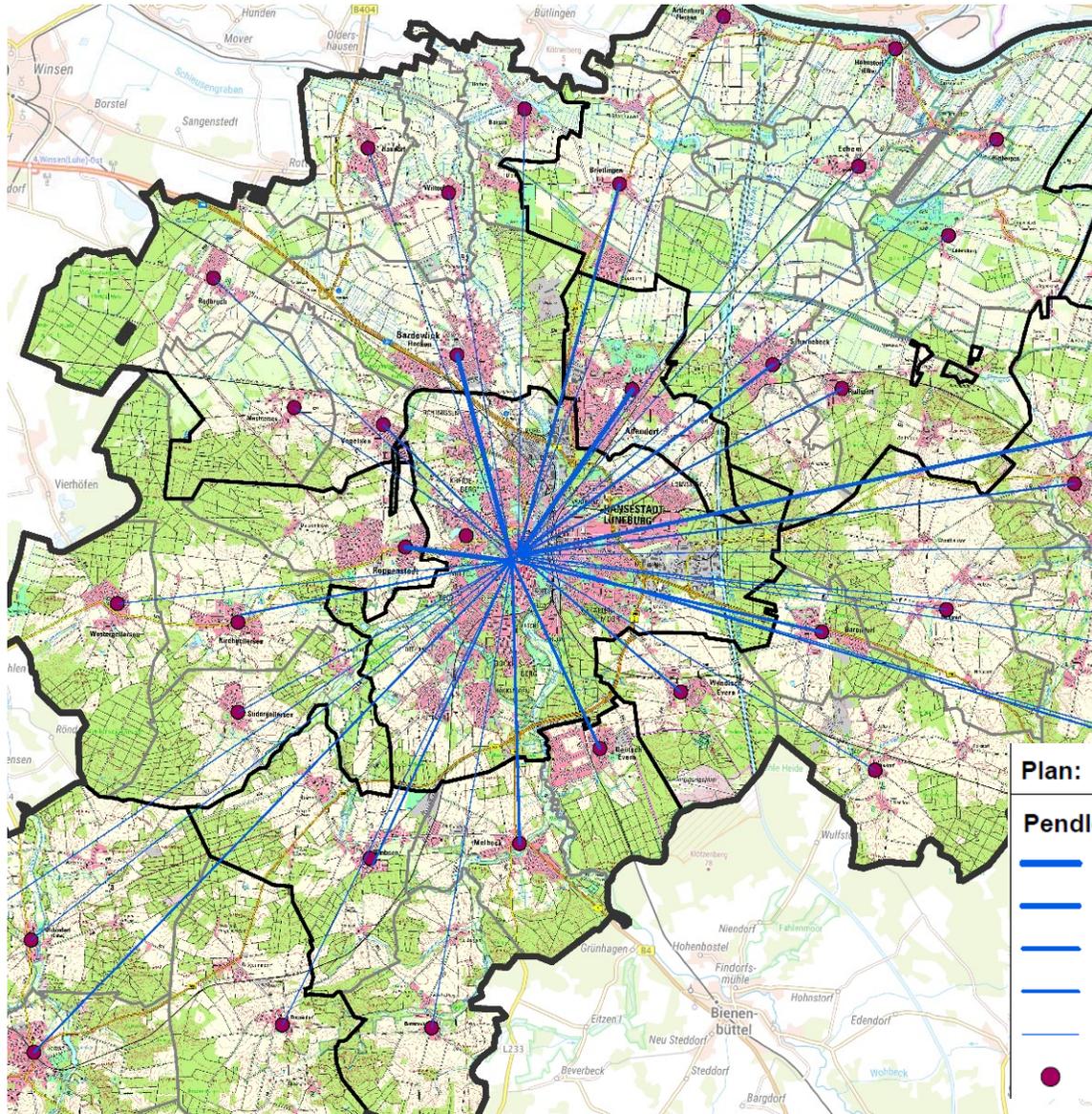
- Regionales Radverkehrsnetz
- Radverkehrsinfrastruktur, ÖPNV-Verknüpfungen
- Öffentlichkeitsarbeit, Service und Kommunikation

### Modellgemeinde Adendorf

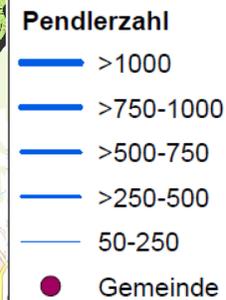
- Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes (VEP)
- Ableiten des Maßnahmenprogramms für Infrastruktur, Service und ÖPNV-Verknüpfungen, mit Fahrradparken an Schulen und Betrieben
- Vorbildlösungen für Landkreiskommunen

***Darstellung in Maßnahmensteckbriefen, Plänen, Tabellen u. Skizzen***

## Potenzialermittlung und Nachfrageabschätzung

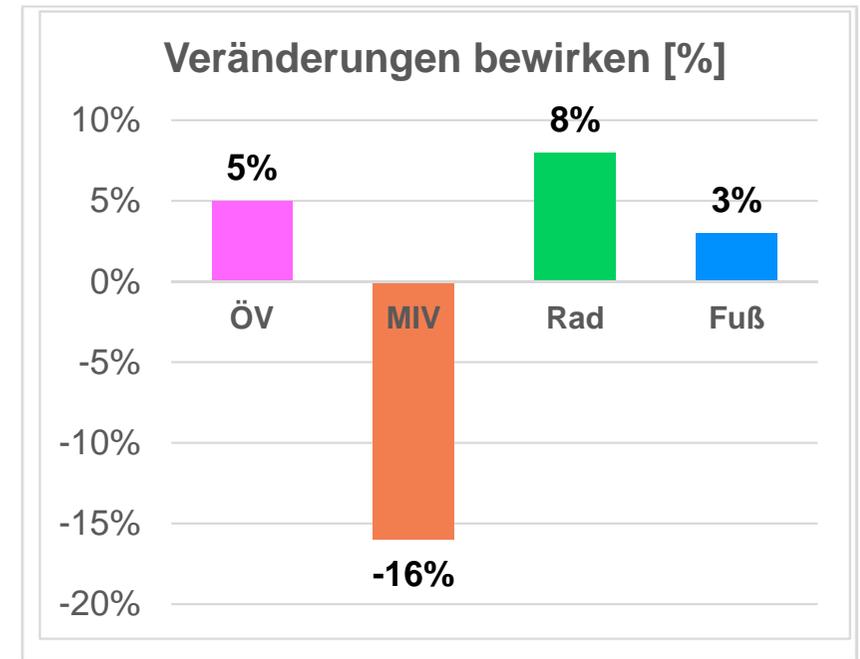
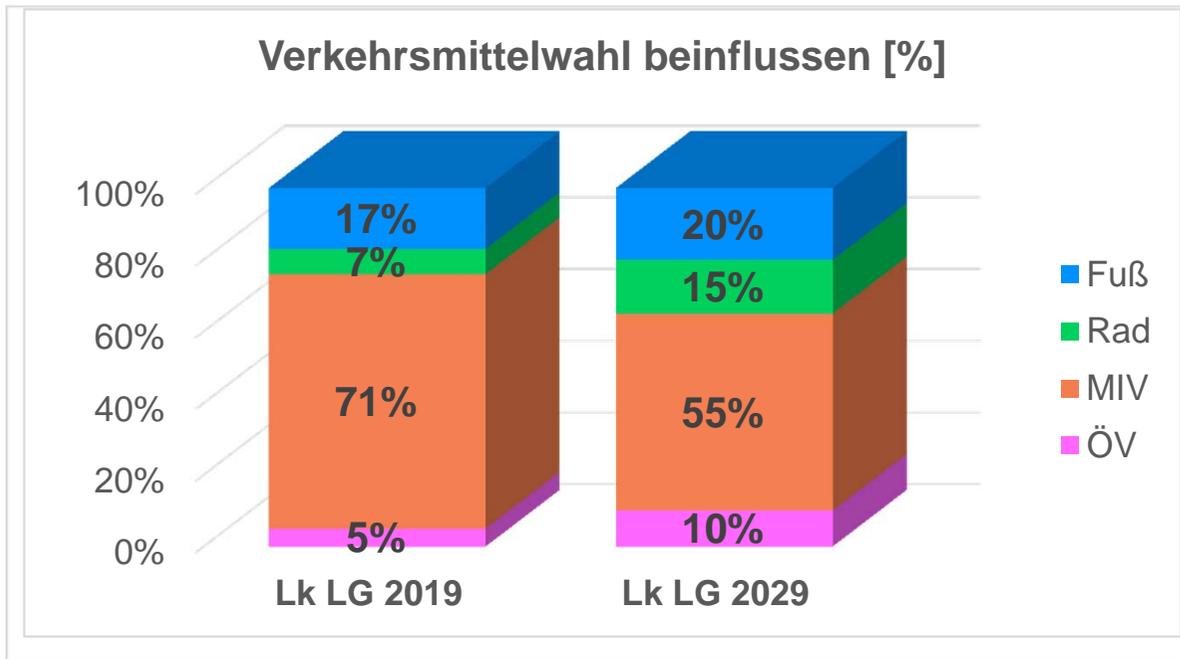


Plan: 1: Einpendler Hansestadt Lüneburg



Korridor	Entfernung (Luftlinie)	Tägl. Pendlerzahl (beide Richtungen)
Bleckede - Dahlenburg	11,0 km	207
Adendorf - Bardowick	4,0 km	119
Bleckede - Neetze	8,0 km	114
Amelinghausen - Rehlingen	3,0 km	100
Adendorf - Bleckede	19,5 km	89
Adendorf - Brietlingen	6,5 km	85
Bardowick - Wittorf	4,5 km	80
Adendorf - Scharnebeck	4,5 km	78

## Potenzialermittlung und Nachfrageabschätzung

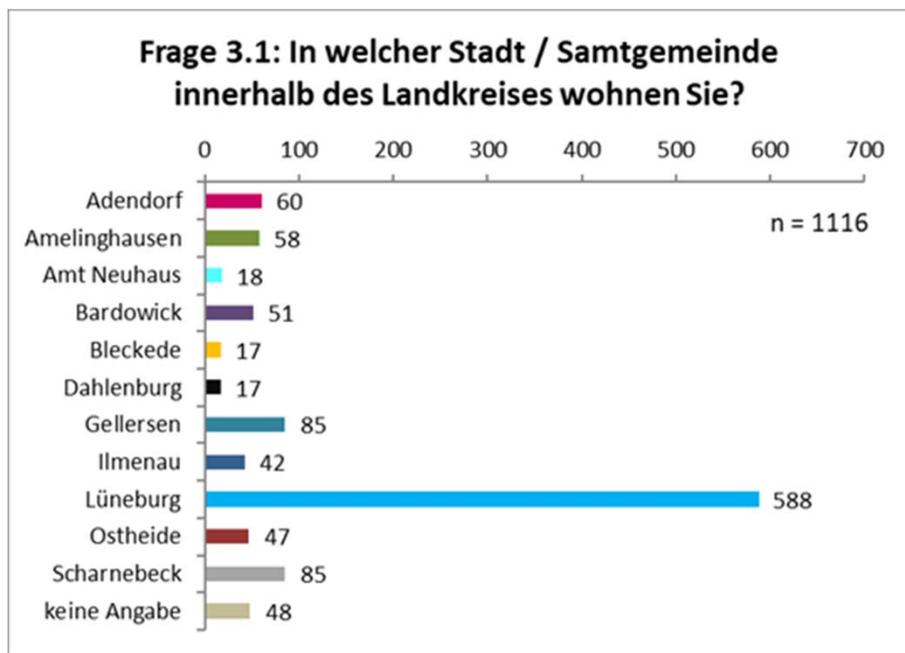


Quelle: Modellbetrachtung PGV; Basis: VDV-Statistik 2017 Gebietstyp ländlicher Region

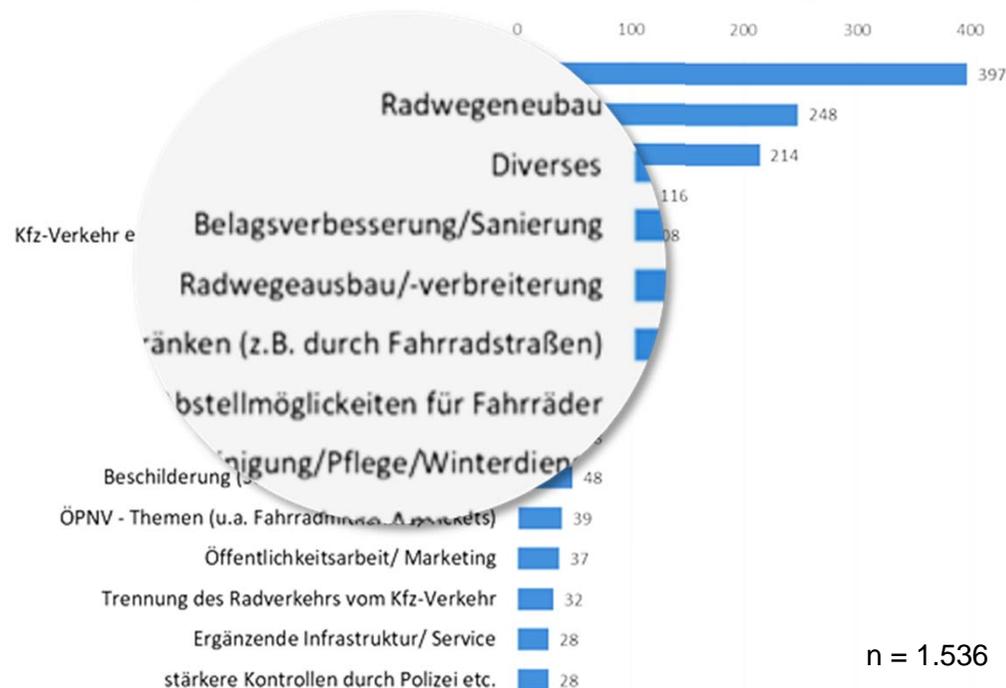
## Online Beteiligung - ausgewählte Ergebnisse

<b>Teilnehmende absolut</b>	<b>1.310</b>
Ablehnung der Datenschutzabfrage	25
Nicht auswertbare Datensätze	108
<b>Finale Teilnehmerzahl der Online-Beteiligung</b> (auswertbare Datensätze)	<b>1.177</b>

1) Datensatz nurlw. oder ganz unausgefüllt; Daten unplausibel



**Frage 11: Welche konkreten Maßnahmen für den Radverkehr sehen Sie als dringendste / wichtigste für einen fahrradfreundlichen Landkreis Lüneburg? (ohne Maßnahmen in der Hansestadt Lüneburg)**



## Beteiligungsprozess

### AG Radverkehr

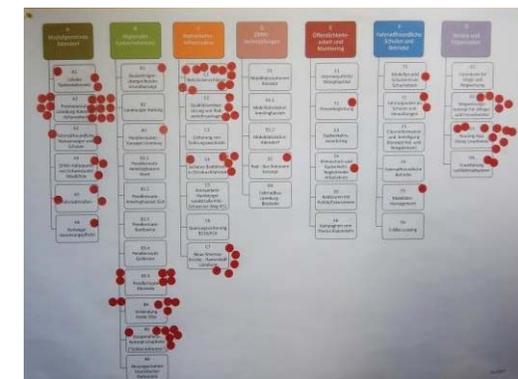
- Sitzungen: 03.04., 09.05., 07.06., 05.07., 07.08., 26.09., 24.10.
- Format: Moderierter Workshop
- Themen: Handlungsfelder, Netzentwicklung, fahrrad-freundliches Adendorf, Radtourismus, Kommunikation, Maßnahmen-Priorisierung

### AG Radverkehr per Rad

- Format: Fahrradexkursion
- Termin: 07.08.

### Lenkungsgruppe

- Sitzungen: 03.04., 09.05., 07.06., 05.07.
- Format: Moderierte Sitzung
- Themen: Projektsteuerung, Einbindung Akteure



## Vorläufige Ergebnisse nach Untersuchungsraum

### Maßnahmen im Landkreis Lüneburg (ohne Hansestadt Lüneburg)

- Potenzialermittlung und Nachfrageabschätzung
- Online-Beteiligung
- Planung Regionales Radverkehrsnetz
- Maßnahmen Regionales Radverkehrsnetz
- Beteiligungsprozess

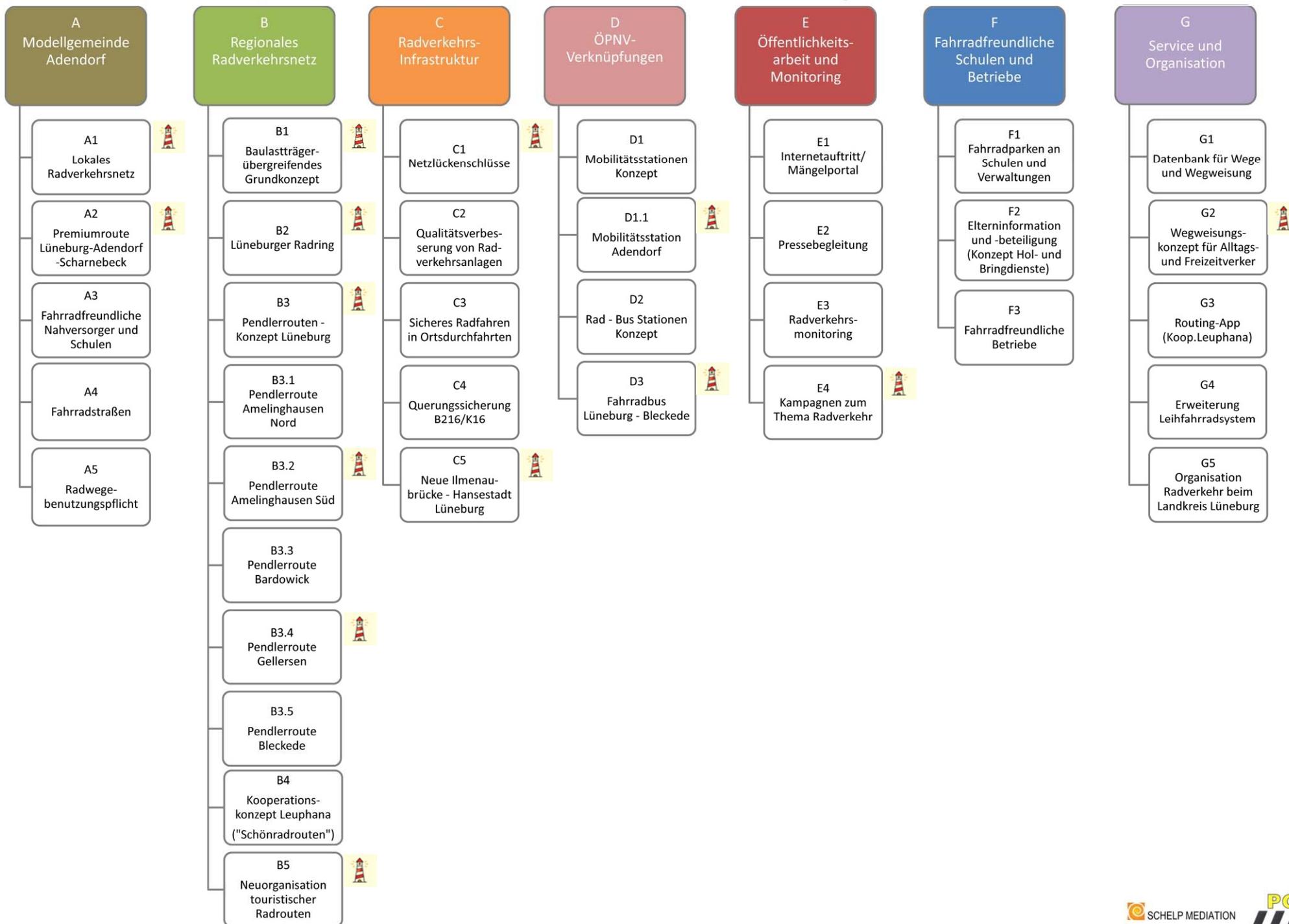
### Maßnahmen in der Gemeinde Adendorf

- Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes (VEP)
- Ableiten des Maßnahmenprogramms für Infrastruktur, Service und ÖPNV-Verknüpfungen, mit Fahrradparken an Schulen und Betrieben
- Vorbildlösungen für Landkreiskommunen

***Darstellung in Maßnahmensteckbriefen, Plänen, Tabellen u. Skizzen***

# Steckbriefe Matrix

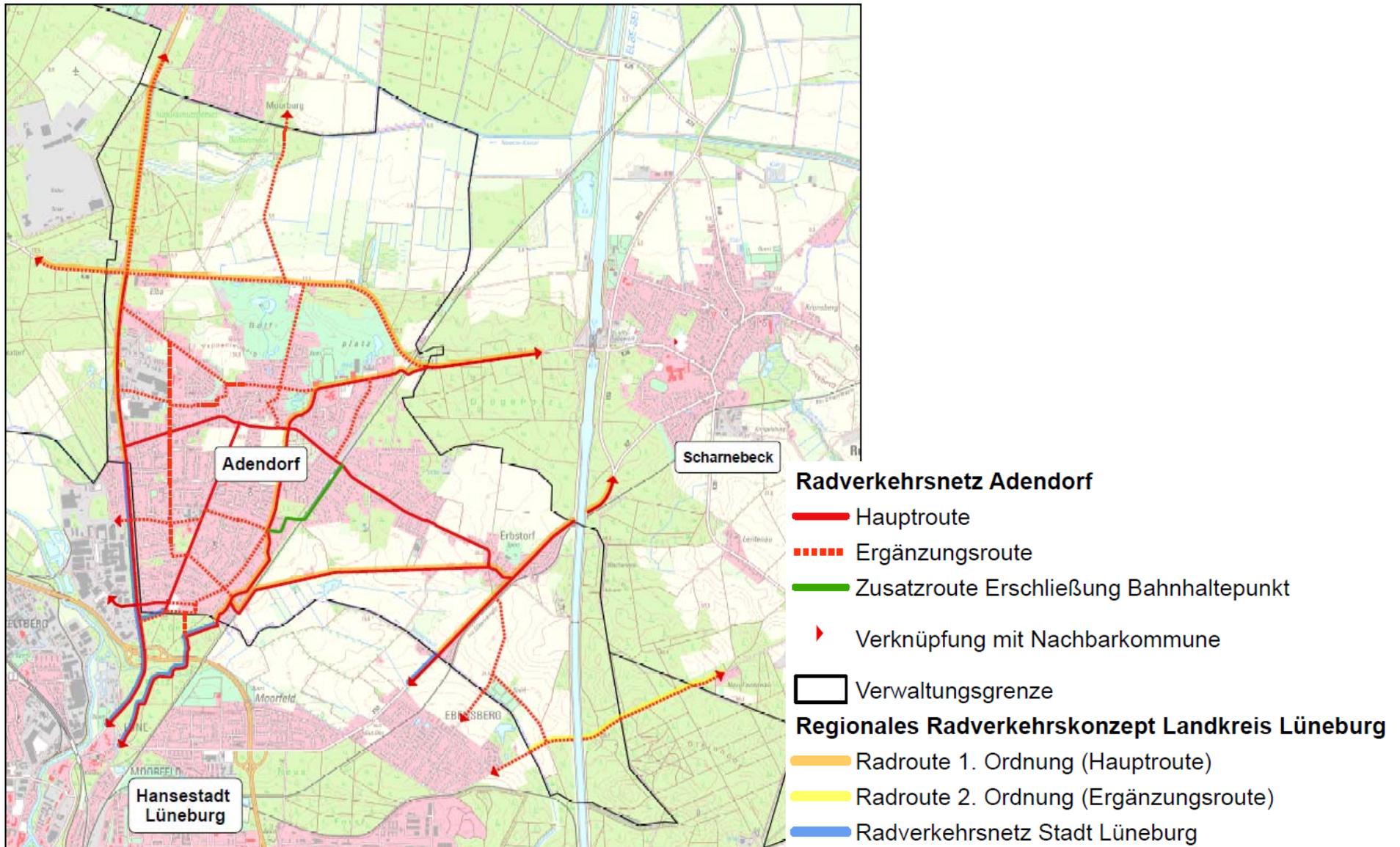
## Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Landkreis Lüneburg / Gemeinde Adendorf



## A1 – Lokales Radverkehrsnetz Gemeinde Adendorf

- Teil des Verkehrsentwicklungsplanes der Gemeinde Adendorf von 2018
- Differenzierung von Haupt- und Nebenrouten
- Zielschwerpunkte zukünftiger Bahnhaltepunkt und Übergänge zu Nachbarkommunen
- Zugehörige Teil-Maßnahmen:
  - Premiumroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck (A2)
  - Mobilitätsstation Adendorf (D1.1)
  - Fahrradstraßen (Bsp.: Grüner-Jäger-Weg, Waldwinkel – An der Bahn – Kastanienallee, Am Bahndamm) (A4)
  - Wirkungsanalyse bei Aufhebung der Benutzungspflicht (A5) und abschnittsweise Abmarkieren von Piktogramm Spuren zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrbahn

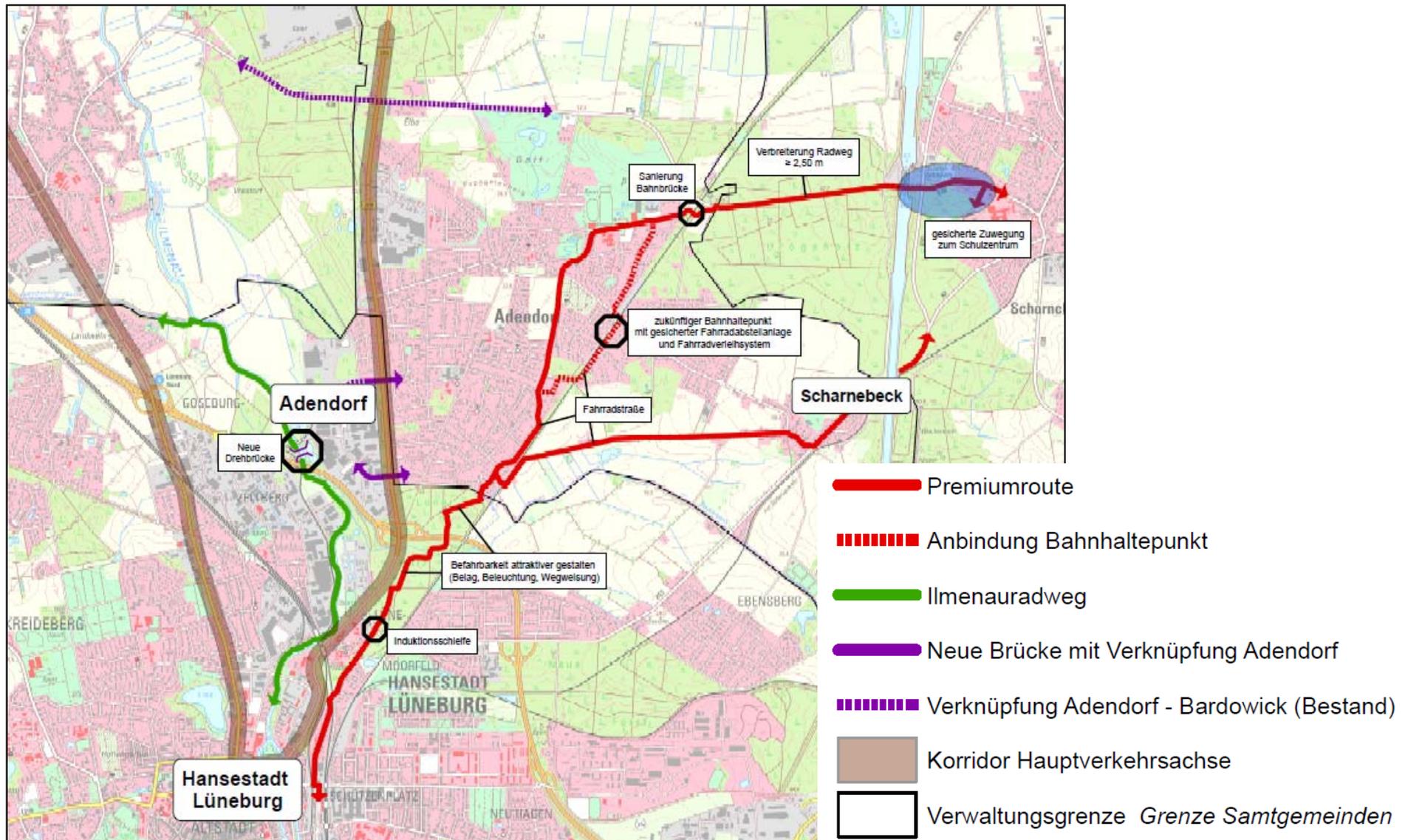
## A1 – Lokales Radverkehrsnetz



## A2 – Premiumroute Lüneburg – Adendorf – Scharnebeck

- Direktroute über autoarme Anliegerstraßen und Lüner Holz
  - Länge: 6,8 km
- Durchgehende Qualitätsverbesserung für ganzjährige Befahrbarkeit
- Gezielte Radverkehrsförderung unter anderem durch:
  - Einrichtung Fahrradstraßen (A4)
  - Sanierung Bahnbrücke (C5)
  - Ausrichtung zukünftiger Bahnhaltepunkt auf Fahrradzubringerverkehr mit gesichertem Fahrradparken (D1.1)
- Hohe Radverkehrspotenziale:
  - Pendler
  - Schüler
  - Freizeitradler und Touristen

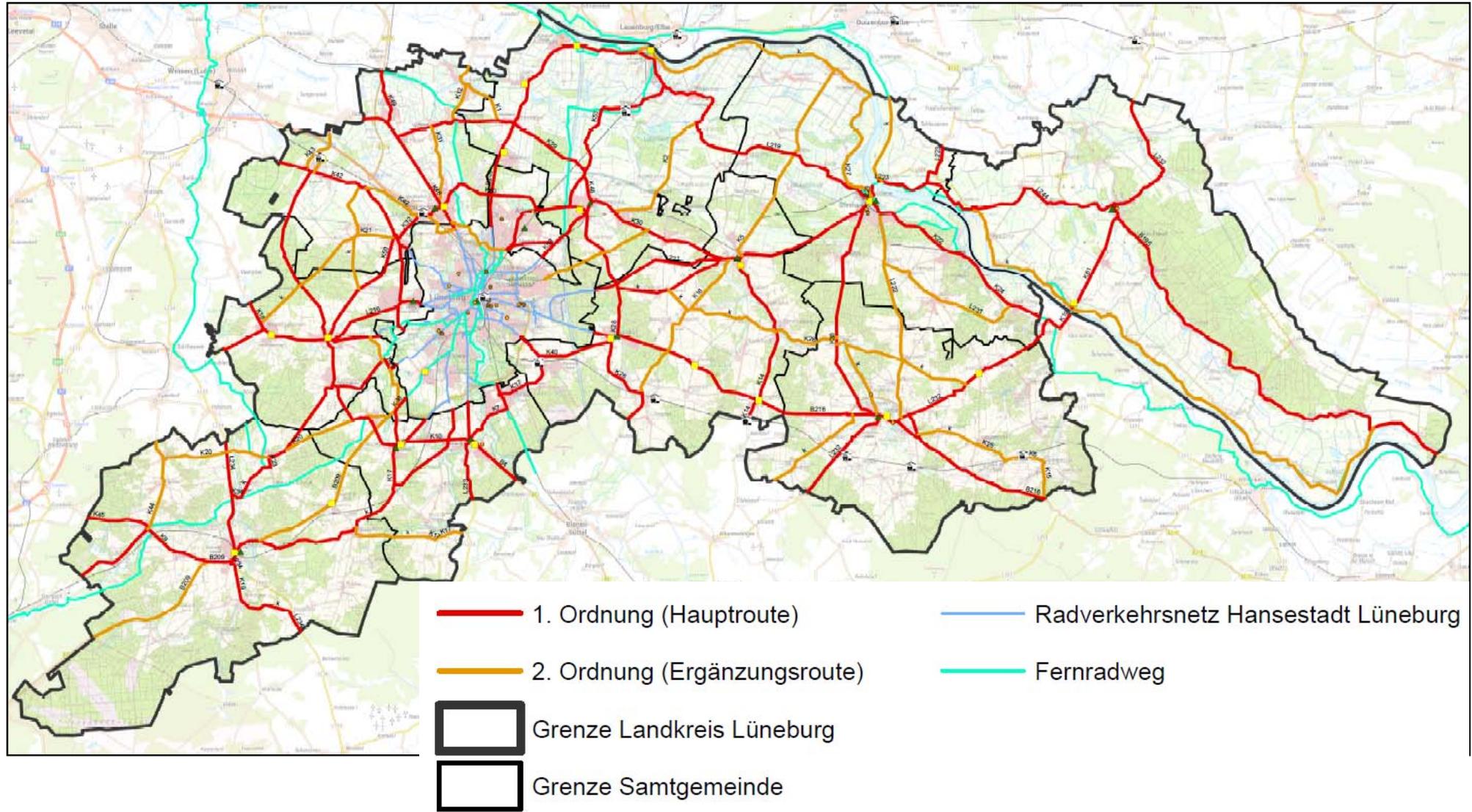
## A2 – Premiumroute Lüneburg – Adendorf – Scharnebeck



## B1 – Baulastträgerübergreifendes Radverkehrskonzept

- Einheitliche räumliche Planungen und Maßnahmen für den Radverkehr, Grundlage für Finanzierung und Unterhaltung nach Baulastträgern
- Radverkehrsnetzhierarchie mit Haupt- und Ergänzungsrouten
  - Haupttrouten (Strecken 1. Ordnung) : ca. 420 km
  - Ergänzungsrouten (Strecken 2. Ordnung) : ca. 240 km
- Mobilisierung von Radverkehrspotenzialen durch anforderungsgerechte, sichere und fahrradfreundliche Gestaltung
- Wichtige Bausteine:
  - Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises, des Landes und des Bundes
  - Detailplanungen für Netzlückenschlüsse (C1)
  - Dringlichkeitsreihung (C1 und C2)
  - Netzausbau

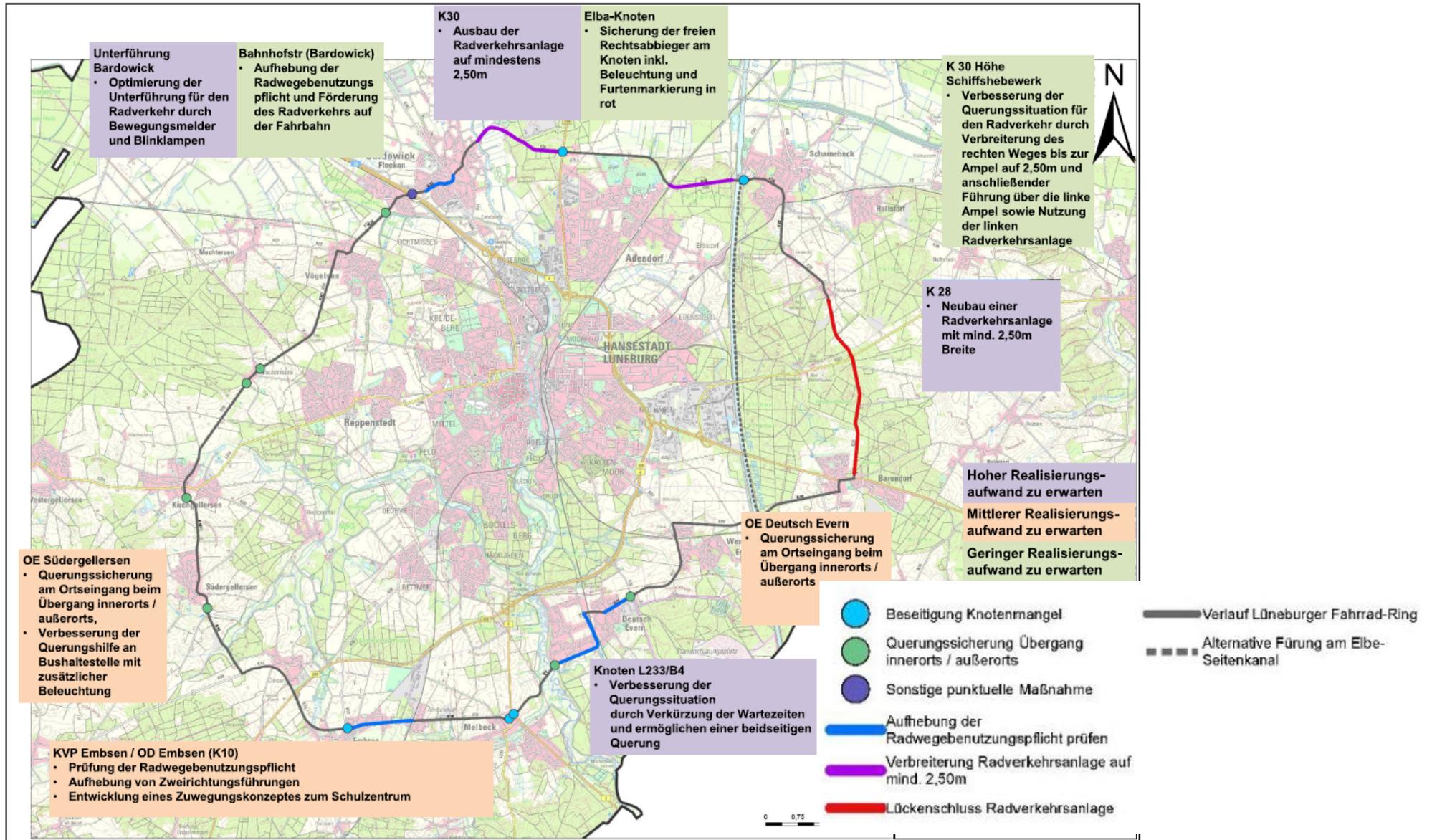
## B1 – Baulastträgerübergreifendes Grundkonzept



## B2 – Lüneburger Fahrradring

- Teil des Netzkonzeptes im Umfeld der Hansestadt Lüneburg
- Ringförmige Radverkehrsanlage um die Hansestadt Lüneburg
  - Länge: ca. 51 km
- Verbindung der angrenzenden (Samt-)Gemeinden untereinander
- Zielgruppe:
  - Arbeits- und Ausbildungspendler
- Notwendige Maßnahmen:
  - Lückenschluss auf ca. 6 km
  - Verbesserung Radwegequalität vorhandener Anlagen
  - Sicherung Radfahren in Ortsdurchfahrten (C3)

## B2 – Lüneburger Fahrradring



## B3 – Pendlerroutenkonzept Landkreis Lüneburg

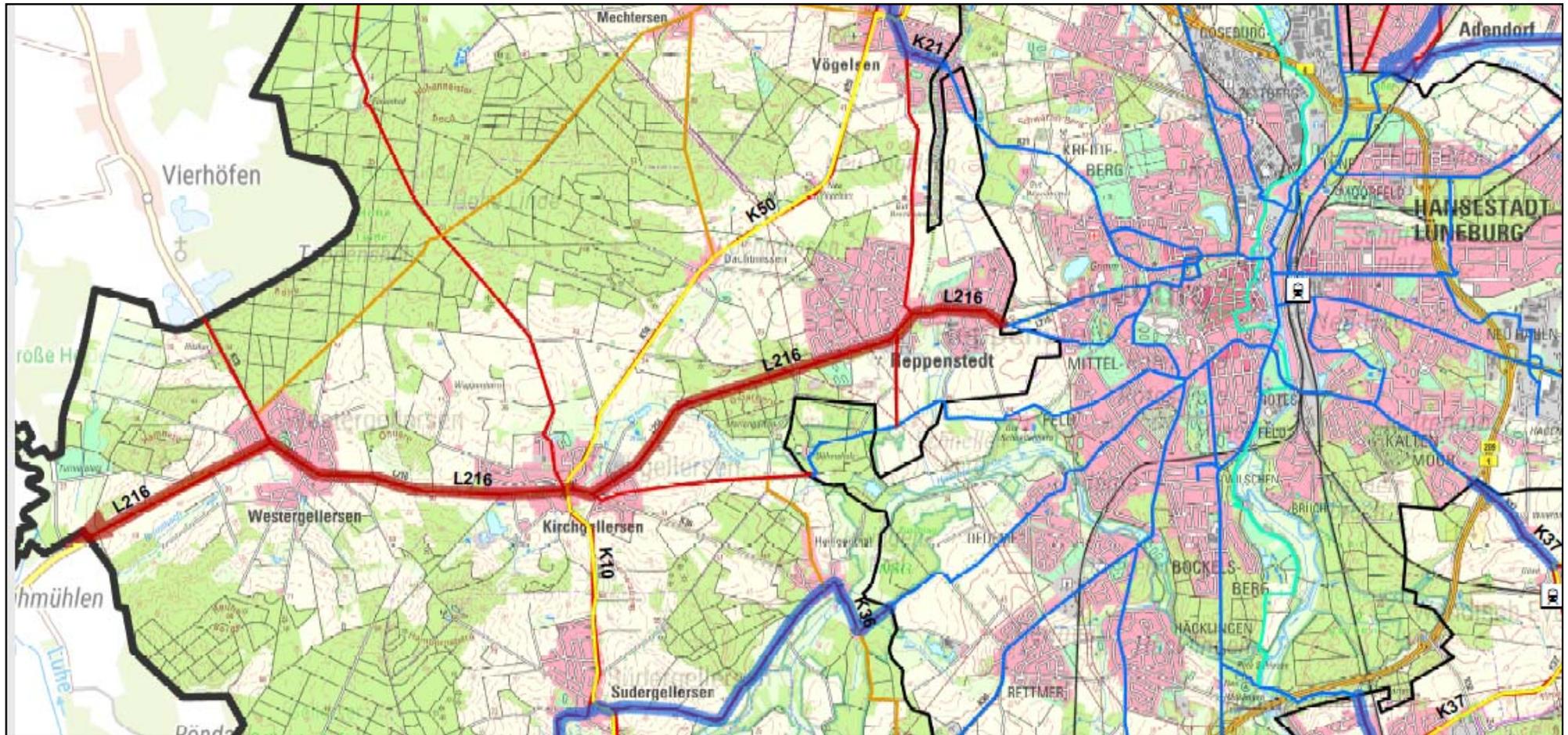
- Pendlerrouten zwischen der Hansestadt und den Kommunen
  - ganzjährig befahrbare, ausreichend breite und beleuchtete Radwege
- Potenzial von Pendlerverkehren:
  - 9.000 – 10.000 werktägliche Pendler zwischen dem Umland und der Hansestadt Lüneburg → Radverkehrspotenziale
  - Mehrere Kommunen in radfreundlicher Entfernung von 5-7 km (Bspw. Adendorf, Bardowick und Gellersen)
- Bausteine:
  - Netzlückenschlüsse
  - Qualitätsverbesserung vorhandener Anlagen
  - Schaffen von Kfz-unabhängigen Alternativrouten



## B3.4 – Pendlerroute Lüneburg – Gellersen

- Pendlerrouten über Westergellersen, Kirchgellersen und Reppenstedt
  - Landesstraße 216 (Kooperation Baulastträger / UVB Landkreis / Polizei)
  - Länge: 12,8 km
- Etwa 2.200 Ein- und Auspendler\*Innen zwischen der Samtgemeinde und der Hansestadt
- Verkehrssicherheit als Handlungsbedarf
  - Verfügbare Verkehrsräume für das Rad vergrößern
  - Fahrbahnnutzung im Ortskern weiter stärken
  - Linksfahren zurückdrängen
  - Öffentlichkeitsarbeit fortsetzen
  - Anschluss an die Vorrangroute der Hansestadt (Fahrradstraße)

## B3.4 – Pendlerroute Lüneburg – Gellersen

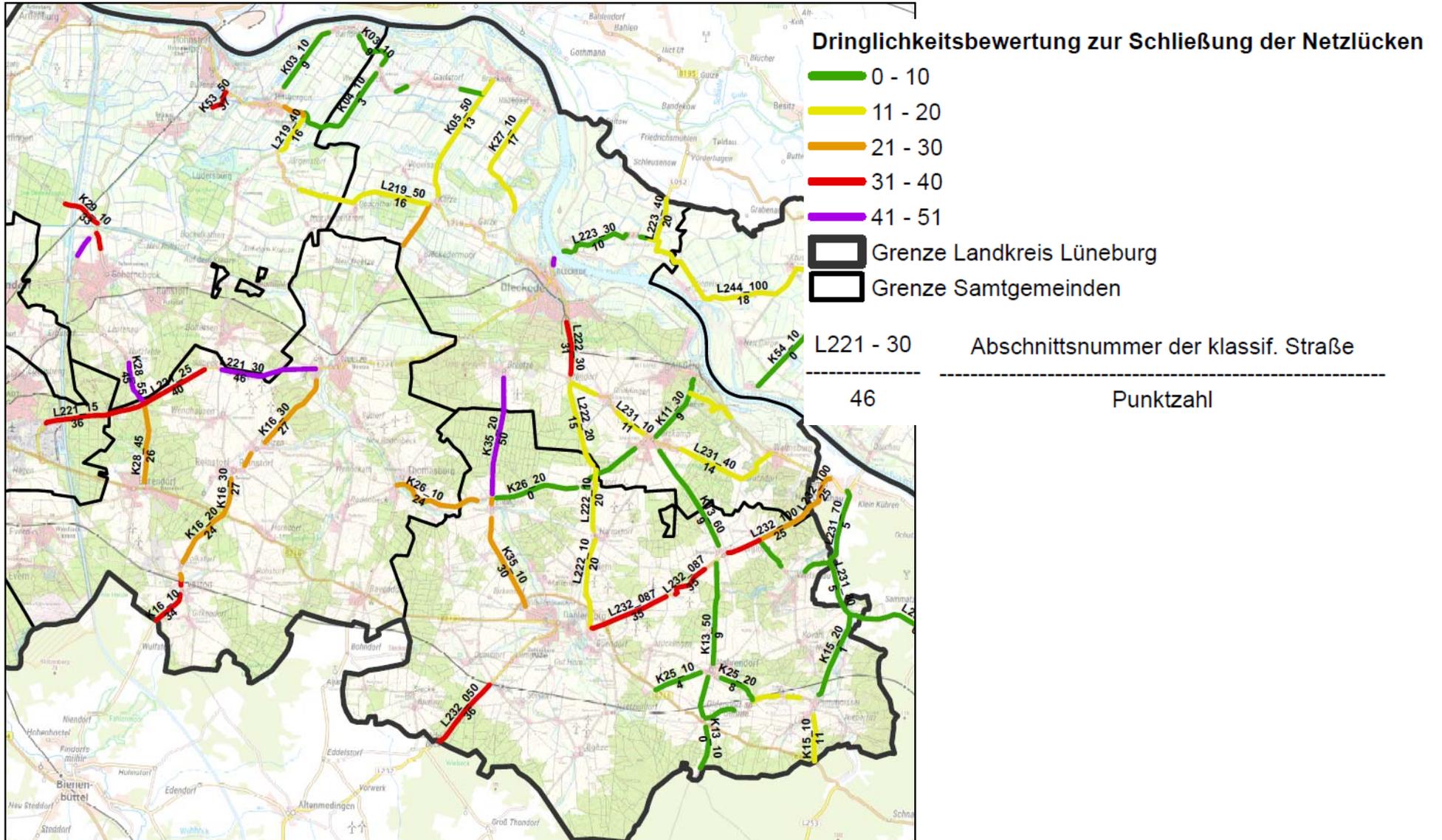


## C1 – Netzlückenschlüsse straßenbegleitender Radwege

- Lücken straßenbegleitender Radwege im bestehenden Landes- und Kreisstraßennetz
- Vorgehen:
  1. Netzlücken ermitteln
  2. Zukünftige Netzbedeutung bewerten
  3. Lückenschlüsse/ Maßnahmen priorisieren
- Kriterien für die Priorisierung
  - Acht relevante Nutzungs- und Nachfragekriterien wie Verkehrsbelastung, Einwohner, Schulen, überregionale Verbindungsfunktion
- Ergebnis: Fünf Qualitätskategorien
  - Ca. 16 km mit hoher Dringlichkeit
  - Netzlückenschlüsse gesamt: ca. 200 km

Dringlichkeitsstufe	Punktzahl	km an Kreisstraßen	km an Landesstraßen	Gesamt-km
höchste Dringlichkeit	41 - 51	6,1	3,7	9,8
hohe Dringlichkeit	31 - 40	9,2	17,2	26,4
mittlere Dringlichkeit	21 - 30	25,5	2,7	28,2
geringe Dringlichkeit	11 - 20	25	35,5	60,5
sehr geringe Dringlichkeit	0 - 10	61,9	11,3	73,2
<b>Gesamtlänge (alle Dringlichkeiten)</b>		127,7	70,4	198,1

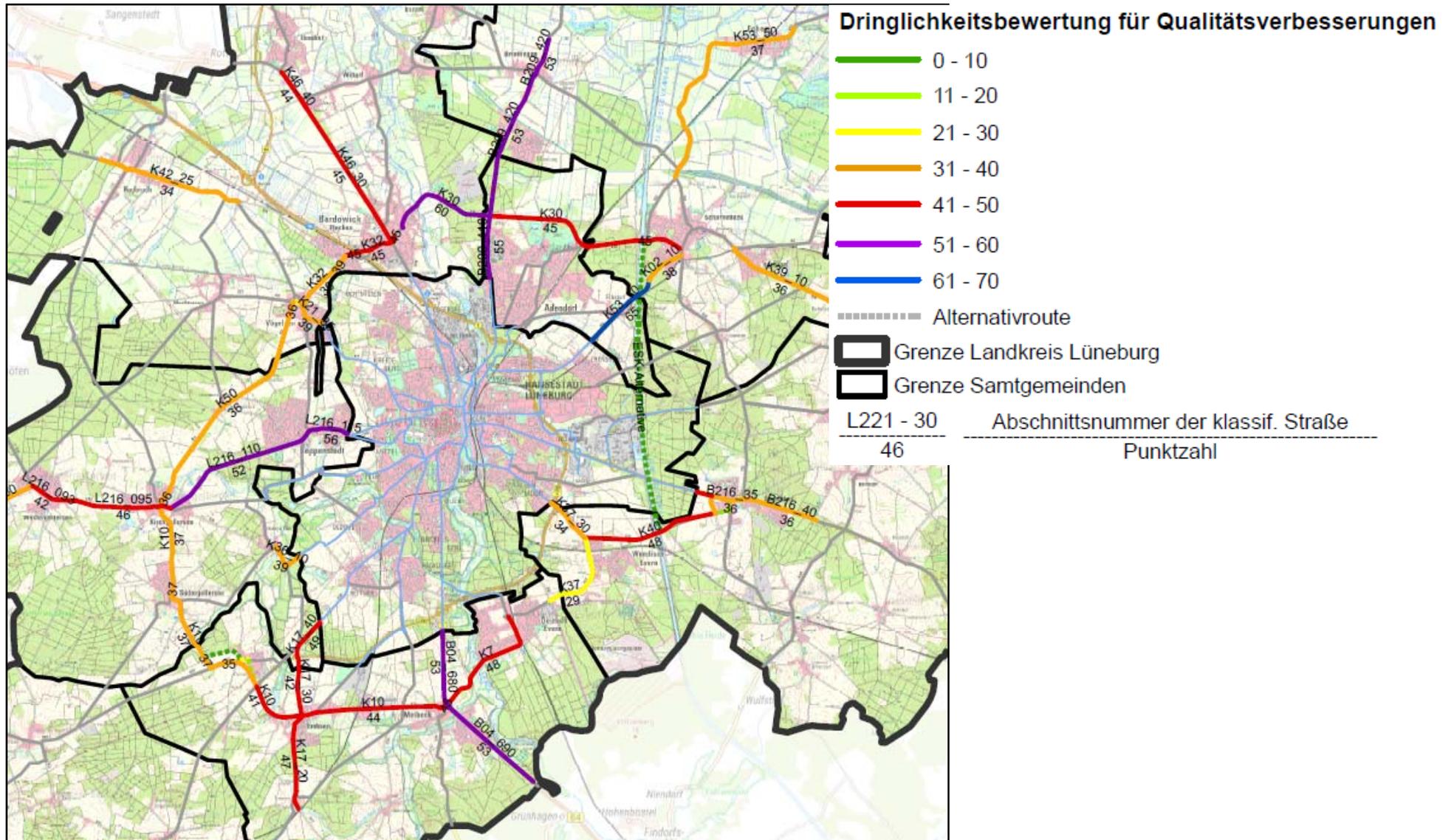
## C1 – Netzlückenschlüsse straßenbegleitender Radwege



## C2 – Qualitätsverbesserung von Radverkehrsanlagen

- Laufende Notwendigkeit von Qualitätsverbesserungen im Bestand der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Kreis- und Landesstraßen
- Methodisches Vorgehen wie bei Bewertung der Netzlücken
- Ergebnis: Sieben Qualitätskategorien
  - Etwa 60 km in den drei höchsten Dringlichkeitskategorien
  - Höchste Dringlichkeit im Bereich der K 30 nördlich von Lüneburg sowie an der K 40 zwischen Wendisch Evern und Barendorf

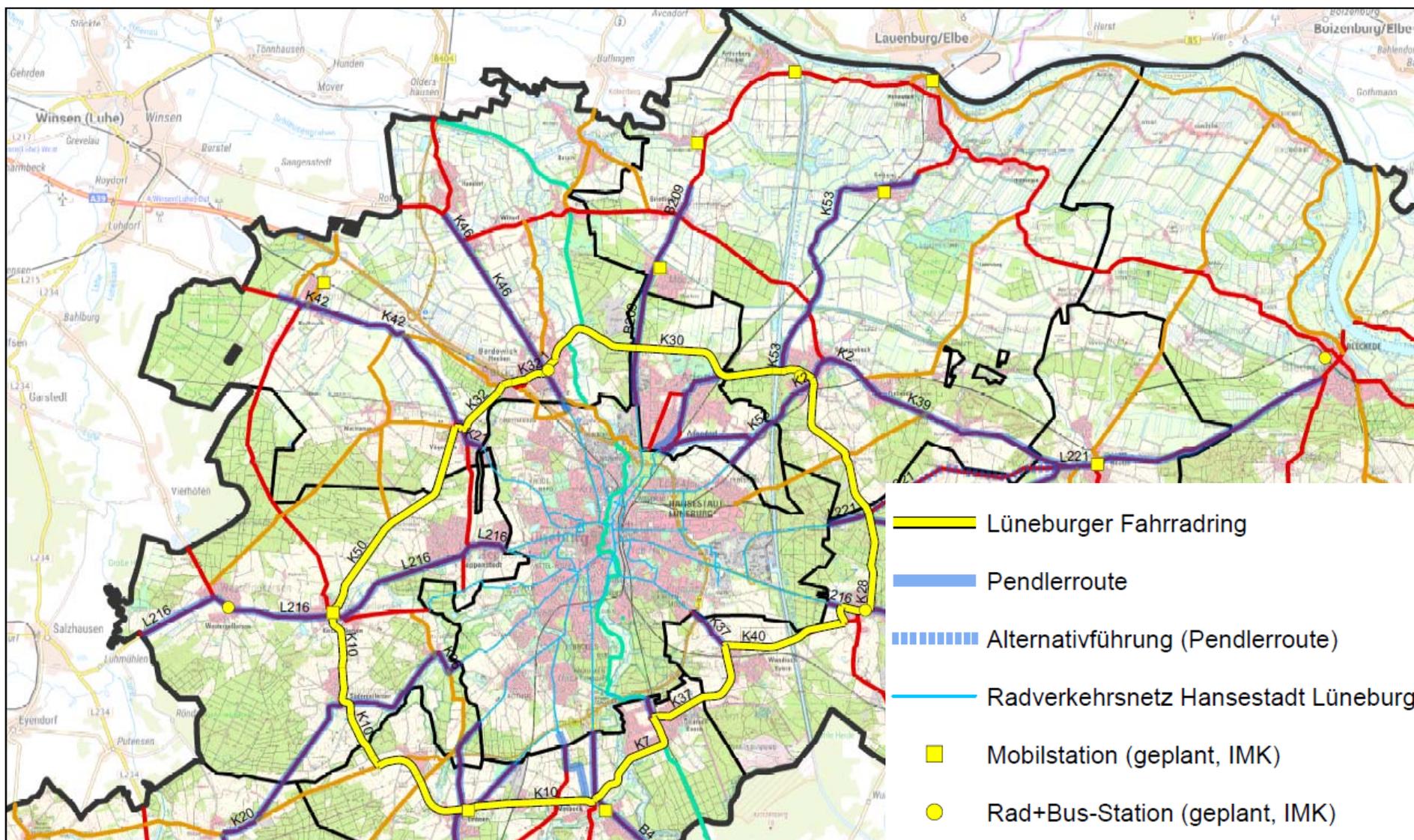
## C2 – Qualitätsverbesserung von Radverkehrsanlagen



## D1 – Konzept Mobilitätsstationen

- Mobilitätsstationen erleichtern gewährleisten die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger (Multimodalität)
- Hohe Bedeutung für Fahrradzubringerverkehre (Bike-and-ride)
- Gemäß Konzept IMK vorgesehen an ÖPNV-Stationen mit:
  - höherer Radverkehrsnachfrage
  - mindestens einem stündlichen Busangebot
- Maßnahmen:
  - Gesicherte Fahrradabstellanlagen mit einheitlichem Zugangssystem (in der Regel elektronisch)
  - Einbindung der Mobilitätsstationen in die Netzplanung des Radverkehrskonzeptes
  - Berücksichtigung aller SPNV-Haltestellen (derzeit Lüneburg, Bardowick) und aufkommensstärkerer Bus-Haltestellen

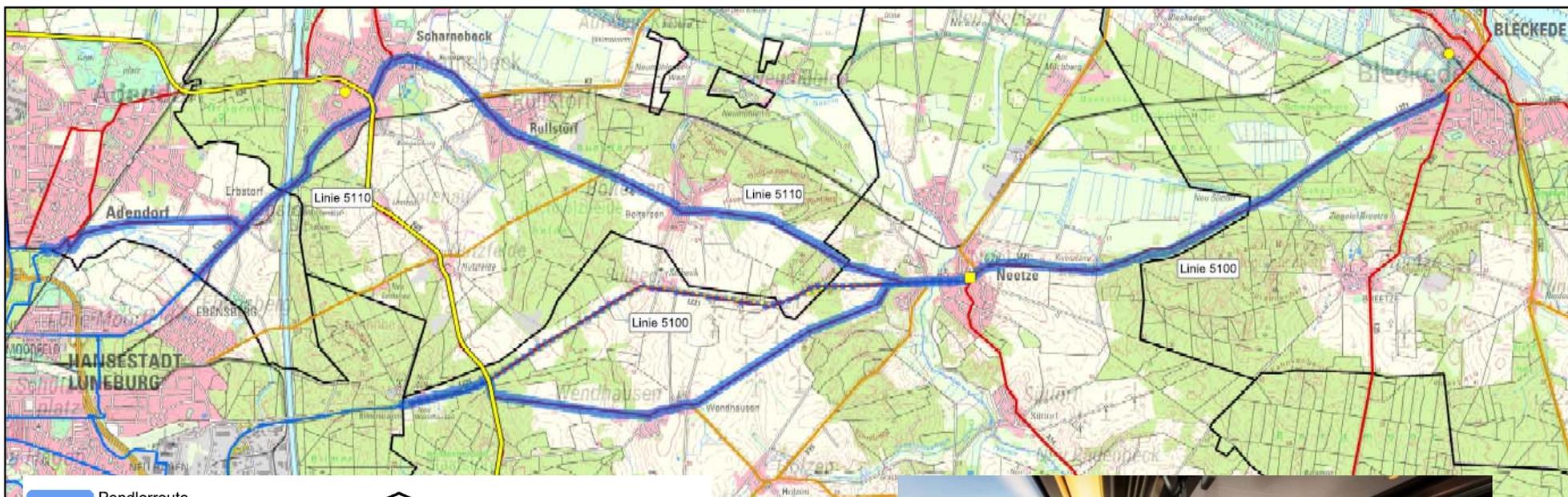
## D1 – Konzept Mobilitätsstationen

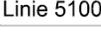


## D3 – Fahrradbus Lüneburg – Bleckede

- Ausgeprägte Pendlerbeziehungen zwischen Bleckede und Lüneburg
  - Buslinie verkehrt im Stundentakt, kein Anspruch auf Fahrradmitnahme
  - Gesamtstrecken ca. 22 km → Eher selten für tägliches Pendlern mit dem Fahrrad, auf Teilstrecken schon
- Maßnahme:
  - Geregelter Fahrradmitnahme auf der Buslinie 5100 im Stundentakt
- Vorgehen:
  - Prüfung technischer und betrieblicher Voraussetzungen
  - Potenzialabschätzung für die Gesamtstrecke
  - Festlegung Zeitrahmen für einen Modellversuch mit begleitender Wirkungskontrolle
  - Best-Practice-Beispiele, u.a. Grafschaft Bentheim, Münsterland, Baden-Württemberg, auswerten und kontakten

## D3 – Fahrradbus Lüneburg – Bleckede



-  Pendlerroute
-  Alternativroute (Pendlerroute)
-  Radnetz Hansestadt Lüneburg
-  Mobilstation (geplant, IMK)
-  Rad+Bus-Station (geplant, IMK)
-  Bahnhof
-  Linie 5110 Neetze - Scharnebeck - Lüneburg
-  Linie 5100 Bleckede - Neetze - Lüneburg



<https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de/service/fahrradmitnahme.php>

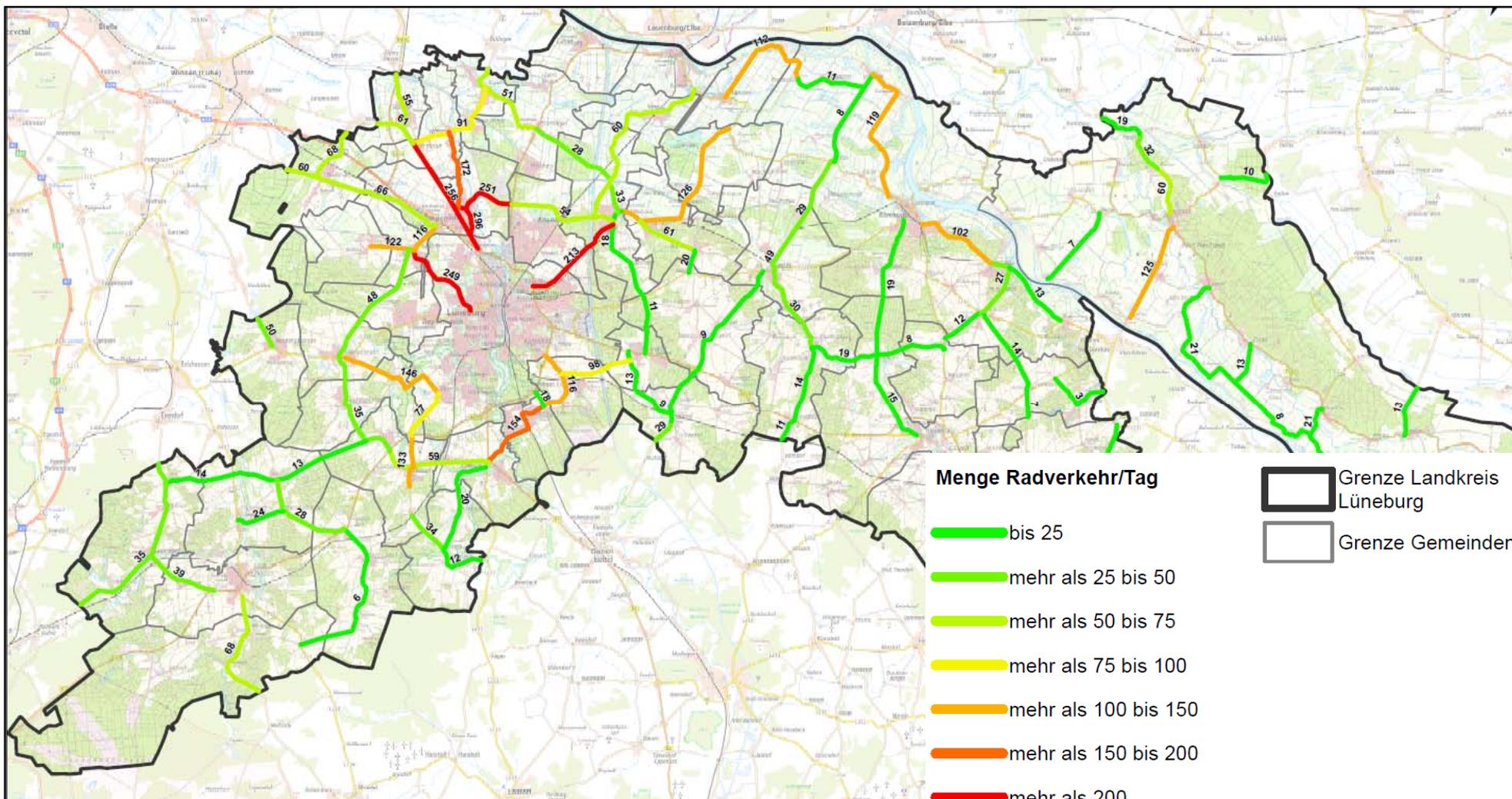
### Quellen:

- Verträgliche Fahrradmitnahme, <https://harmonie.gvh.de/>
- Arbeitspapier 10, Bike & Ride im ländlichen Raum  
Fahrradmitnahme im Bus, VIA, Köln

## E3 – Radverkehrsmonitoring

- Kontinuierliche Erfolgskontrolle umgesetzter Maßnahmen durch Radverkehrsmonitoring / Controlling
- Monitoring- und Evaluierungs-Instrumente:
  - Jährliche Berichterstattung
  - Zählungen des Radverkehrs
  - Automatische Dauerzählstellen
  - Verkehrsschauen
  - Unfallanalysen
  - Mobilitätsbefragungen (repräsentative Haushaltsbefragungen)
  - Nutzerbefragungen
  - ADFC-Fahrradklima-Test
- Daten aus Monitoring und Evaluierung veröffentlichen (Werbung)

## E3 – Radverkehrsmonitoring



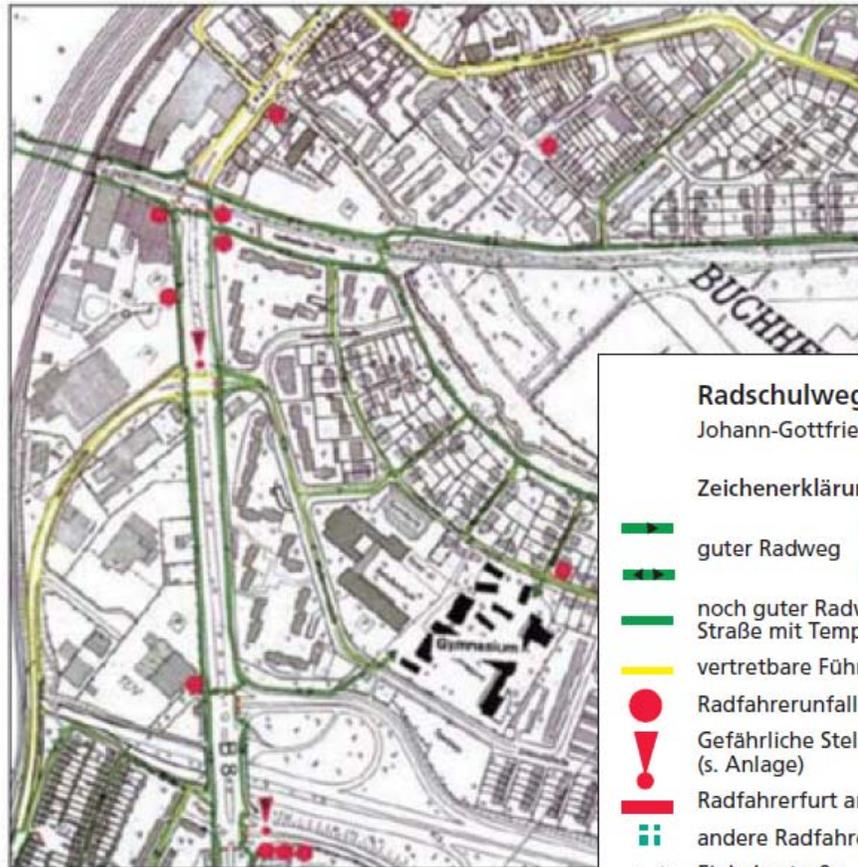
Dresden: „In zehn Jahren um 60% stark zunehmender Radverkehr...“

[<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/stark-zunehmender-radverkehr-dresden>]

## F2 – Elterninformation und -beteiligung

- Hohe Radnutzungspotenziale im Schülerverkehr  
→ Schulen in fahrradfreundlicher Entfernung zu Wohngebieten und bei Unterschreitung der Mindestentfernung für Schülerfahrkarten
- Immerwährende Ziele – bewährte Instrumente:
  - Eigenständigkeit fördern: Verkehrserziehung wird zur Mobilitätsbildung
  - Information der Eltern fördern: verkehrssicheres Fahrrad, Helmtragen des Kindes/Jugendlichen, Folgen der Mitnahme im Auto
  - Beteiligung der Eltern fördern: eigene Vorteile der Fahrradnutzung erfahren, Holen und Bringen reduzieren oder abschaffen
  - Verkehrssicherheit gewährleisten: Schulwegemängel kartieren, Schulradwegeplan aufstellen, Kooperation Schule / (Samt-)Gemeinde / Polizei / Verkehrswacht pflegen, Hol- und Bringzonen einrichten
  - Themenabende, Workshops, Elternbriefe und Flyer
  - Beratung & Information u.a. durch Landkreis/Mobilitätsbeauftragte/n

## F2 – Elterninformation und -beteiligung



Ausschnitt aus dem Radschulweggrundplan

Radschulweggrundplan Johann-Gottfried-Herder-Gymnasium	
Zeichenerklärung	
	in einer Richtung
	guter Radweg in beiden Richtungen
	noch guter Radweg, Straße mit Tempo 30 oder baul. Maßnahmen
	vertretbare Führung (kein Radweg)
	Radfahrerunfall
	Gefährliche Stelle (s. Anlage)
	Radfahrerfurt an Lichtsignalanlage
	andere Radfahrerfurt
	Einbahnstraße

Quelle: Planerheft Schulwegsicherung ([www.udv.de](http://www.udv.de))

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Hinweise für  
Schülerinnen und Schüler  
ab der 5. Klasse, Eltern und  
Lehrkräfte

## F3 – Fahrradfreundliche Betriebe

- Fahrrad als Pendler-Verkehrsmittel: „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Vorteile für das Unternehmen:
  - Öffentlichkeitswirksamer Beitrag zum Klimaschutz
  - Finanzielle Einsparungen durch reduzierte Krankheitskosten
  - Vorbildfunktion, Imagefaktor: „Fahrradfreundlicher Betrieb“
- Maßnahmen:
  - Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (ADFC-Standard)
  - Umkleidemöglichkeiten, Serviceangebote (Reparaturset etc.)
  - Gezielte Förderung von Elektromobilität (Verfügbarkeit von E-Bikes beim Arbeitgeber, Bereitstellen von Ladestationen)
  - Initiierung Wettbewerb Fahrradfreundlichster Arbeitgeber
  - Einrichtung Lastenrad-Service für Unternehmen
  - Beratung & Information u.a. durch Landkreis/Mobilitätsbeauftragte/n

## F3 – Fahrradfreundliche Betriebe

### E-Bike-Pendeln in Stadt und Kreis Wolfenbüttel

Im Rahmen der Radverkehrsförderung von Stadt und Landkreis Wolfenbüttel wurde vor kurzem das Projekt „E-Bike Pendeln im ländlichen Raum“ als Kooperation beider Verwaltungen ins Leben gerufen.



**WERDEN  
SIE ZUM  
E-BIKE-  
PENDLER!**

STAUFREI UND AKTIV  
ZUR ARBEIT PENDELN  
MIT DEM PEDELEC



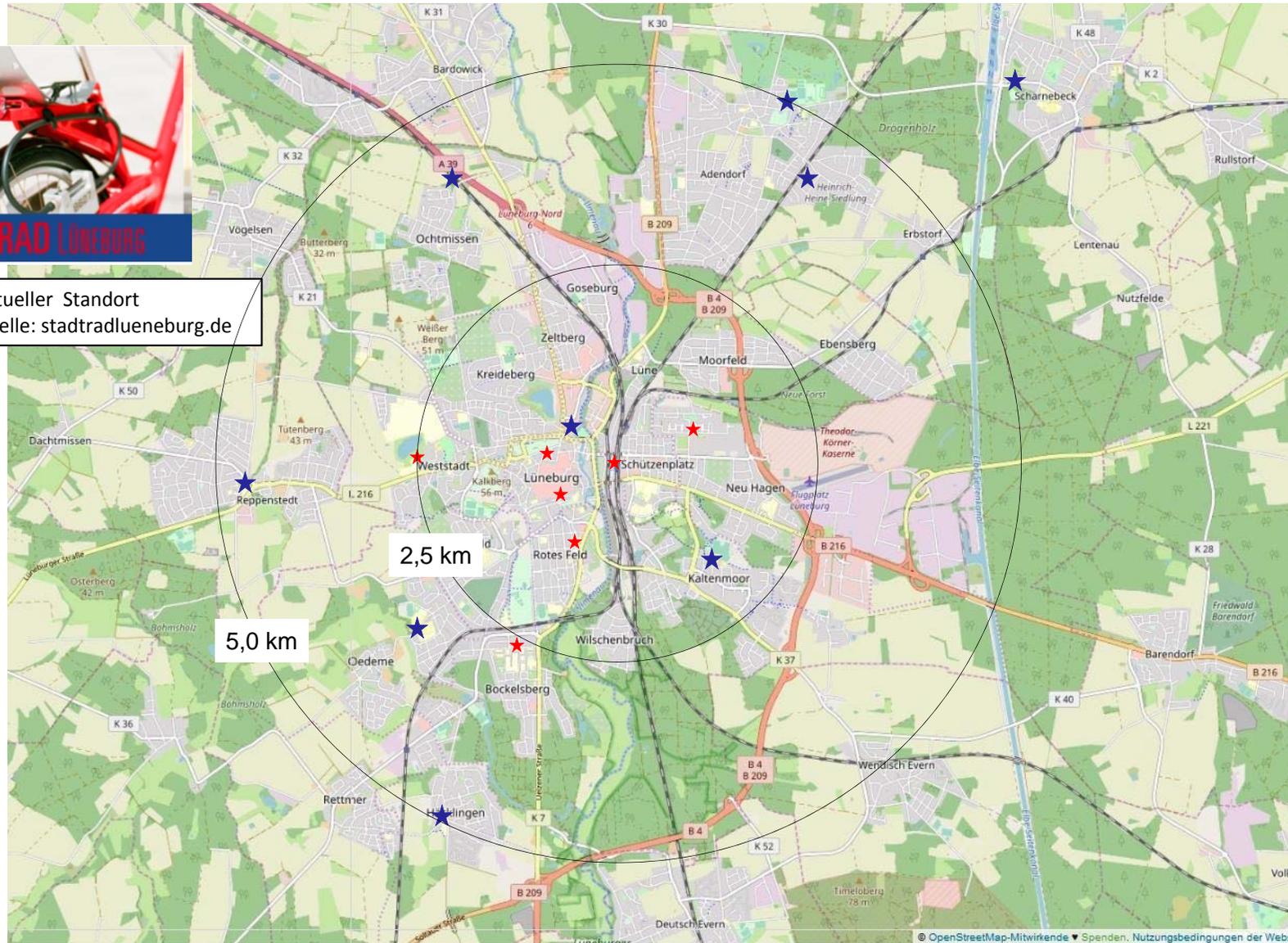
## G4 – Erweiterung Fahrradverleihsystem (FVS)

- Steigerung der Radverkehrsnutzung durch FVS „StadtRAD Lüneburg“, Kooperation mit Leuphana und AStA Universität Lüneburg
- Vereinfachung der Radnutzung:
  - Bei spontaner Nutzung, auf Teilstrecken, Auto mal stehenlassen
  - Wenn nur der Hin- oder Rückweg mit dem Rad gefahren wird
- Maßnahmen (siehe Karte):
  - Räumliche Erweiterung des Systems in der Hansestadt Lüneburg (Wohnviertel, Arbeitsschwerpunkte, ÖPNV-Schnittstellen)
  - Erweiterung des Leihfahrradsystems auf die umliegenden Gemeinden (in Verbindung mit Pendlerrouen und LG-Fahrrad-Ring)
  - Ermöglichung des Ausleihens und Zurückgebens an jeder Station
  - Förderung der ÖPNV-Verknüpfung an Mobilitätsstationen (D1)
  - Konzept in laufende Planungen der Hansestadt Lüneburg integrieren (Ausschreibung)

## G4 – Erweiterung Fahrradverleihsystem (FVS)



★ Aktueller Standort  
Quelle: stadtradrueburg.de



## Fahrradfreundliches Adendorf – zeitliche Prioritäten

### Maßnahmenkonzept: 1. Zeitstufe

- Einrichtung Premiumroute zwischen Adendorf und Lüneburg
- Einrichtung Fahrradstraßen Am Bahndamm, Schwarzer Weg u. Grüner Jäger Weg
- Bau überdachter/beleuchteter Abstellanlagen an zwei Nahversorgern in Ortsmitte

### Maßnahmenkonzept: 2. Zeitstufe

- Planung reaktiverer Bahnhaltepunkt inkl. B & R-Anlage / gesichertes Fahrradparken
- Sanierung Bahnbrücke in Verlängerung Scharnebecker Weg u. Belagsverbesserung
- Erweiterung überdachter Fahrradabstellanlagen an Ober- und Grundschule

### Weitere Schritte: 3. Zeitstufe

- Neugestaltung Kirchweg zwischen Sandweg, Amselweg u. Rathaus als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Ortsmitte mit attraktiver Nahmobilitätsachse (Leuchtturm)
- Sanierung straßenbegleitende Radwege der B 209 als wichtiger Bestandteil des regionalen Radverkehrsnetzes (z.B. Verbindung mit StbV, ÖPNV, Lüneburg)



## Merkpunkte der fortlaufenden Kooperation der Umlandkommunen mit der Hansestadt Lüneburg

### Gemeinde Adendorf & Samtgemeinde Scharnebeck:

- Voraussetzungen für Umsetzung der **Premiumroute** durch das Lüner Holz herstellen
- Integration des **Bahnhaltepunktes** in das erweiterte flächendeckende Fahrradverleihsystem und die lokalen Radverkehrsverbindungen

### Samtgemeinden Bardowick, Gellersen, Amelinghausen und Ilmenau:

- Kooperation zur Umsetzung der jeweiligen **Pendlerroute** mit Anschluss an das Vorrangroutennetz der Hansestadt
- Beteiligung bzw. Berücksichtigung bei der **Erweiterung des Fahrradverleihsystems**
- Kooperation bei der Planung und Durchführung von **Öffentlichkeitsarbeit**, Fahrrad-Events, Aktionstagen, Stadtradeln u.ä.

### Samtgemeinden Ostheide, Dahlenburg und Stadt Bleckede:

- **Pendlerroute** und **Pendlerbus** Stadt Bleckede
- Umsetzung der Aufgabenstellungen/Maßnahmen im **Radtourismus**

## Prioritäten, Umsetzungsdauer und THG-Minderung

Steckbriefnr.	Steckbriefname	Empfohlene Priorität (Stufe A oder B)	Projekttyp	Geschätzte Umsetzungsdauer [1-2, 2-5, 5-10 J.]	CO <sub>2</sub> Minderung [relativ zum Gesamtsparpotenzial]
<b>A Modellgemeinde Adendorf</b>					
A1	Lokales Radverkehrsnetz	A	Pilotprojekt Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Hoch
A2	Premiumroute Lüneburg - Adendorf - Scharnebeck	A	Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Hoch
A3	Fahrradfreundliche Nahver-sorger und Schulen	A	Dauermaßnahme	Kurz- bis mittelfristig	Mittel
A4	Fahrradstraßen	A	Pilotprojekt	Kurzfristig	Mittel
A5	Radwegebenutzungspflicht	A	Pilotprojekt	Mittelfristig (2. Phase)	Gering
<b>B Regionales Radverkehrsnetz</b>					
B1	Baulastträgerübergreifendes Regionales Radverkehrsnetz	A	Pilotprojekt Leuchtturmprojekt	Mittel- bis langfristig	Hoch
B2	Lüneburger Fahrradrिंग	B	Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Mittel
B3	Pendlerrouren - Konzept Lüneburg	A	Pilotprojekt Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Hoch
B3.1	Pendlerroute Amelinghausen Nord	B	Pilotprojekt	Mittelfristig	Mittel
B3.2	Pendlerroute Amelinghausen Süd	A	Pilotprojekt Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Mittel
B3.3	Pendlerroute Bardowick	B	Pilotprojekt	Langfristig	Mittel
B3.4	Pendlerroute Gellersen	A	Pilotprojekt Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Mittel
B3.5	Pendlerroute Bleckede	B	Pilotprojekt	Mittelfristig	Mittel
B4	Kooperationskonzept Leuphana (Schönradrouren)	B	Pilotprojekt	Kurz- bis mittelfristig	Mittel
B5	Neuorganisation touristischer Radrouren	A	Leuchtturmprojekt	Kurz- bis mittelfristig	Gering bis mittel
<b>C Radverkehrsinfrastruktur</b>					
C1	Netzlückenschlüsse	B	Leuchtturmprojekt	Langfristig	Mittel
C2	Qualitätsverbesserungen von Radverkehrsanlagen	B	Dauermaßnahme	Start Kurz- bis Mittelfristig	Mittel
C3	Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahren	A	Pilotprojekt	Kurz- bis Mittelfristig	Mittel
C4	Querungs-sicherung B216/K16	A	Pilotprojekt	Kurzfristig	Gering
C5	Neue Ilmenaubrücke Hansestadt Lüneburg	B	Leuchtturmprojekt	Kurz- bis mittelfristig	Mittel bis hoch

Steckbriefnr.	Steckbriefname	Empfohlene Priorität (Stufe A oder B)	Projekttyp	Geschätzte Umsetzungsdauer [1-2, 2-5, 5-10 J.]	CO <sub>2</sub> Minderung [relativ zum Gesamtsparpotenzial]
<b>D OPNV-Verknüpfungen</b>					
D1	Mobilitätsstationen Konzept	B	Pilotprojekt	Mittelfristig	Hoch
D1.1	Mobilitätsstation Adendorf	B	Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Hoch
		B			
		B			
D2	Rad-Bus Stationen Konzept	A	Dauermaßnahme	Start Kurz- bis Mittelfristig	Mittel
D3	Fahrradbus Lüneburg-Bleckede	A	Pilotprojekt Leuchtturmprojekt	Kurzfristig, Modellversuch 1 Jahr	Gering bis mittel
<b>E Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring</b>					
E1	Internetauftritt/ Mängelportal	A	Dauermaßnahme	Start Kurzfristig	Gering
E2	Pressebegleitung	A	Dauermaßnahme	Start Kurzfristig	Gering
E3	Radverkehrsmonitoring	A	Dauermaßnahme	Start Kurzfristig	Gering
E4	Kampagnen zum Thema Radverkehr	B	Leuchtturmprojekt	Unterschiedlich	Gering bis mittel
<b>F Fahrradfreundliche Schulen und Betriebe</b>					
F1	Fahrradparken an Schulen und Veranstaltungen	A	Dauermaßnahme	Start Kurzfristig	Gering bis mittel
F2	Elterninformation und -beteiligung (Konzept Hol- und Bringdienste)	A	Dauermaßnahme	Start Kurzfristig	Gering bis mittel
F3	Fahrradfreundliche Betriebe	B	Pilotprojekt	Kurzfristig	Gering
<b>G Service und Organisation</b>					
G1	Datenbank für Wege und Wegweisung	A	Dauermaßnahme	Start Kurz-bis mittelfristig	Gering
G2	Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr	A	Leuchtturmprojekt	Mittelfristig	Gering bis mittel
G3	Routing-App	B	Pilotprojekt	Kurz- bis mittelfristig	Gering
G4	Erweiterung Leihfahrrad-system	B	Pilotprojekt	Langfristig	Gering bis mittel
G5	Organisation Radverkehr beim Landkreis Lüneburg	A	Dauermaßnahme	Start Kurzfristig	Schwer messbar jedoch unerlässlich

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**



Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt  
Dipl.-Ing. Rainer Dargel  
Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski  
M.Sc. Sabine Derksen

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR

Dipl.-Ing. Claudia Schelp

SCHELP MEDIATION