Landkreis Lüneburg

Kooperatives Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr
mit modellhafter Einbindung der Gemeinde Adendorf

Anlagenband 1 - Maßnahmensteckbriefe

PGV

Landkreis Lüneburg

Kooperatives Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr mit modellhafter Einbindung der Gemeinde Adendorf

Anlagenband 1 - Maßnahmensteckbriefe

Auftraggeber: Landkreis Lüneburg

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
D – 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-87
E-Mail info@pgv-dargel-hildebrandt.de
http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de

SCHELP MEDIATION
Claudia Schelp
Dipl.-Ing. Architektin und Mediatorin
Berta-von Suttner-Platz 15
D – 30173 Hannover
Telefon 0177 2989770
cs@schelp-mediation.de

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

und weitere MitarbeiterInnen

Hannover, im Januar 2020

Übersicht

Steckbriefe Matrix

Steckbriefliste

Steckbrief A1	Lokales Radverkehrsnetz
Steckbrief A2	Premiumroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck
Steckbrief A3	Fahrradfreundliche Nahversorger und Schulen
Steckbrief A4	Fahrradstraßen
Steckbrief A5	Radwegebenutzungspflicht
Steckbrief B1	Baulastträgerübergreifendes Grundkonzept
Steckbrief B2	Lüneburger Radring
Steckbrief B3	Pendlerrouten – Konzept Lüneburg
Steckbrief B3.1	Pendlerroute Amelinghausen Nord
Steckbrief B3.2	Pendlerroute Amelinghausen Süd
Steckbrief B3.3	Pendlerroute Bardowick
Steckbrief B3.4	Pendlerroute Gellersen
Steckbrief B3.5	Pendlerroute Bleckede
Steckbrief B4	Kooperationskonzept Leuphana („Radschönrouten“)
Steckbrief B5	Neuorganisation touristischer Radrouten
Steckbrief C1	Netzlückenschlüsse
Steckbrief C2	Qualitätsverbesserungen von Radverkehrsanlagen
Steckbrief C3	Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahrten
Steckbrief C4	Neue Ilmenaubrücke – Hansestadt Lüneburg

Steckbrief D1	Mobilitätsstation Konzept
Steckbrief D1.1	Mobilitätsstation Adendorf
Steckbrief D2	Rad-Bus Stationen Konzept
Steckbrief D3	Fahrradbus Lüneburg – Bleckede
Steckbrief E1	Internetauftritt/ Mängelportal
Steckbrief E2	Pressebegleitung
Steckbrief E3	Radverkehrsmonitoring
Steckbrief E4	Kampagnen zum Thema Radverkehr
Steckbrief F1	Fahrradparken an Schulen und Verwaltungen
Steckbrief F2	Elterninformation und –beteiligung
Steckbrief F3	Fahrradfreundliche Betriebe
Steckbrief F4	Modellprojekt Schulzentrum Scharnebeck
Steckbrief G1	Datenbank für Wege und Wegweisung
Steckbrief G2	Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr
Steckbrief G3	Routing-App (Kooperation Leuphana)
Steckbrief G4	Erweiterung Leihfahrradsystem
Steckbrief G5	Organisation Radverkehr beim Landkreis Lüneburg

Steckbriefe Matrix

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Landkreis Lüneburg / Gemeinde Adendorf

LANDKREIS LÜNEBURG

A Modellgemeinde Adendorf

- A1 Lokales Radverkehrsnetz
- A2 Premiumroute Lüneburg-Adendorf -Scharnebeck
- A3 Fahrradfreundliche Nahversorger und Schulen
- A4 Fahrradstraßen
- A5 Radwege-benutzungspflicht

B Regionales Radverkehrsnetz

- B1 Baulastträger-übergreifendes Grundkonzept
- B2 Lüneburger Radring
- B3 Pendlerrouten - Konzept Lüneburg
- B3.1 Pendlerroute Amelinghausen Nord
- B3.2 Pendlerroute Amelinghausen Süd
- B3.3 Pendlerroute Bardowick
- B3.4 Pendlerroute Gellersen
- B3.5 Pendlerroute Bleckede
- B4 Kooperations-konzept Leuphana ("Radschönrouten")
- B5 Neuorganisation touristischer Radrouten

C Radverkehrs-Infrastruktur

- C1 Netzlückenschlüsse
- C2 Qualitätsverbes-serung von Rad-verkehrsanlagen
- C3 Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahrten
- C4 Neue Ilmenaubrücke - Hansestadt Lüneburg

D ÖPNV-Verknüpfungen

- D1 Mobilitätsstationen Konzept
- D1.1 Mobilitätsstation Adendorf
- D2 Rad - Bus Stationen Konzept
- D3 Fahrradbus Lüneburg - Bleckede

E Öffentlichkeits-arbeit und Monitoring

- E1 Internetauftritt/ Mängelportal
- E2 Pressebegleitung
- E3 Radverkehrs-monitoring
- E4 Kampagnen zum Thema Radverkehr

F Fahrradfreundliche Schulen und Betriebe

- F1 Fahrradparken an Schulen und Verwaltungen
- F2 Elterninformation und -beteiligung (Konzept Hol- und Bringdienste)
- F3 Fahrradfreundliche Betriebe
- F4 Modellprojekt Schulzentrum Scharnebeck

G Service und Organisation

- G1 Datenbank für Wege und Wegweisung
- G2 Wegweisungs-konzept für Alltags- und Freizeitverker
- G3 Routing-App (Koop.Leuphana)
- G4 Erweiterung Leihfahrradsystem
- G5 Organisation Radverkehr beim Landkreis Lüneburg

SCHELP MEDIATION

PGV

Steckbriefnr.	Steckbriefname	Kosteneingrenzung unterer Wert	Kosteneingrenzung oberer Wert	Empfohlene Priorität (Stufe A oder B)	Projekttyp	Geschätzte Umsetzungs-dauer [1-2, 2-5, 5-10 J.]	CO_2 Minderung [relativ zum Gesamteinspar-potenzial]
A	Modellgemeinde Adendorf						
A1	Lokales Radverkehrsnetz	vgl. Kostenangaben zugehörige Einzelmaßnahmen		A	Pilotprojekt Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Hoch
A2	Premiumroute Lüneburg - Adendorf - Scharnebeck	340.000 €	680.000 €	A	Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Hoch
A3	Fahrradfreund-liche Nahversorger und Schulen	100.000 €	250.000 €	A	Dauer-maßnahme	Kurz- bis mittelfristig	Mittel
A4	Fahrradstraßen	50.000 €	250.000 €	A	Pilotprojekt	Kurzfristig	Mittel
A5	Radwege-benutzungspflicht	5.000 € (Evaluierung)	10.000 € (Evaluierung)	A	Pilotprojekt	Mittelfristig (2. Phase)	Gering
B	Regionales Radverkehrsnetz						
B1	Baulastträger-übergreifendes Regionales Radverkehrsnetz	vgl. Kostenangaben Einzelmaßnahmen		A	Pilotprojekt Leuchtturm-projekt	Mittel- bis langfristig	Hoch
B2	Lüneburger Fahrradring	1,275 Mio. €	2,55 Mio. €	B	Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Mittel
B3	Pendlerrouten - Konzept Lüneburg	vgl. Kostenangaben zugehörige Einzelmaßnahmen		A	Pilotprojekt Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Hoch
B3.1	Pendlerroute Amelinghausen Nord	900.000 €	1,8 Mio. €	B	Pilotprojekt	Mittelfristig	Mittel
B3.2	Pendlerroute Amelinghausen Süd	900.000 €	1,8 Mio. €	A	Pilotprojekt Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Mittel
B3.3	Pendlerroute Bardowick	320.000 €	640.000 €	B	Pilotprojekt	Langfristig	Mittel
B3.4	Pendlerroute Gellersen	640.000 €	1,28 Mio. €	A	Pilotprojekt Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Mittel
B3.5	Pendlerroute Bleckede	850.000 €	1,7 Mio. €	B	Pilotprojekt	Mittelfristig	Mittel
B4	Kooperations-konzept Leuphana (Radschönrouten)	Zurzeit nicht bezifferbar		B	Pilotprojekt	Kurz- bis mittelfristig	Mittel
B5	Neuorganisation touristischer Radrouten	Zurzeit nicht bezifferbar		A	Leuchtturm-projekt	Kurz- bis mittelfristig	Gering bis mittel
C	Radverkehrsinfrastruktur						
C1	Netzlücken-schlüsse	Pauschal 20,61 Mio. €		/	Leuchtturm-projekt	Langfristig	Mittel
C2	Qualitäts-verbesserungen von Rad-verkehrsanlagen	Zurzeit nicht bezifferbar		/	Dauer-maßnahme	Start Kurz- bis Mittelfristig	Mittel
C3	Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahrten	Länge zurzeit nicht bezifferbar (10.000 €/km - 50.000 €/km)		/	Pilotprojekt	Kurz- bis Mittelfristig	Mittel
C4	Neue Ilmenaubrücke - Hansestadt Lüneburg	Zurzeit nicht bezifferbar		/	Leuchtturm-projekt	Kurz- bis mittelfristig	Mittel bis hoch

Steckbriefnr.	Steckbriefname	Kosteneingrenzung unterer Wert	Kosteneingrenzung oberer Wert	Empfohlene Priorität (Stufe A oder B)	Projekttyp	Geschätzte Umsetzungs-dauer [1-2, 2-5, 5-10 J.]	CO_2 Minderung [relativ zum Gesamteinspar-potenzial]
D	ÖPNV-Verknüpfungen						
D1	Mobilitäts-stationen Konzept	1.000.000 € (10 Stationen; 100.000 €/ Station)	2.500.000 € (10 Stationen; 250.000 € /Station)	B	Pilotprojekt	Mittelfristig	Hoch
D1.1	Mobilitätsstation Adendorf	Pauschal > 1 Mio. € (Ausbau Bahnhaltepunkt)		nicht fahrradbezogen	Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Hoch
		100.000 € (Fahrradinfrastruktur)	250.000 € (Fahrradinfrastruktur)	B			
		100.000 € (ÖPNV-Infrastruktur)	250.000 € (ÖPNV-Infrastruktur)	nicht fahrradbezogen			
D2	Rad-Bus Stationen Konzept	140.000 € (14 Stationen; 10.000 €/ Station)	700.000 € (14 Stationen; 50.000 €/ Station)	A	Dauer-maßnahme	Start Kurz- bis Mittelfristig	Mittel
D3	Fahrradbus Lüneburg - Bleckede	50.000 € (Investive Kosten)	100.000 € (Investive Kosten)	A	Pilotprojekt Leuchtturm-projekt	Kurzfristig, Modell-versuch 1 Jahr	Gering bis mittel
		50.000 € p.a. (Laufende Betriebskosten)	100.000 € p.a. (Laufende Betriebskosten)				
E	Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring						
E1	Internetauftritt/ Mängelportal	10.000 €	25.000 €	A	Dauer-maßnahme	Start Kurz-fristig	Gering
E2	Pressebegleitung	Pauschal 10.000 €		A	Dauer-maßnahme	Start Kurz-fristig	Gering
E3	Radverkehrs-monitoring	10.000 € p.a. (Monitoring)	25.000 € p.a. (Monitoring)	A	Dauer-maßnahme	Start Kurz-fristig	Gering
		150.000 € (10 Dauerzählstellen; 15.000 €/ Zählstelle)	200.000 € (10 Dauerzählstellen; 20.000 €/ Zählstelle)				
E4	Kampagnen zum Thema Radverkehr	3.000 €	100.000 €	B	Leuchtturm-projekt	Unterschied-lich	Gering bis mittel
F	Fahrradfreundliche Schulen und Betriebe						
F1	Fahrradparken an Schulen und Veranstaltungen	800.000 € (16 Standorte; 50.000 €/Standort)	1.600.000 € (16 Standorte; 100.000 €/Standort)	A	Dauer-maßnahme	Start Kurz-fristig	Gering bis mittel
F2	Elterninformation und -beteiligung (Konzept Hol- und Bringdienste)	Pauschal 10.000 €		A	Dauer-maßnahme	Start Kurz-fristig	Gering bis mittel
F3	Fahrradfreund-liche Betriebe	10.000 €	50.000 €	B	Pilotprojekt	Kurzfristig	Gering
F4	Modellprojekt Schulzentrum Scharnebeck	Zurzeit nicht bezifferbar		A	Pilotprojekt	Start Kurzfristig	Gering bis mittel
G	Service und Organisation						
G1	Datenbank für Wege und Wegweisung	50.000 €	100.000 €	A	Dauer-maßnahme	Start Kurz-bis mittelfristig	Gering
G2	Wegweisungs-konzept für Alltags- und Freizeitverkehr	100.000 €	250.000 €	A	Leuchtturm-projekt	Mittelfristig	Gering bis mittel
G3	Routing-App	10.000 €	50.000 €	B	Pilotprojekt	Kurz- bis mittelfristig	Gering
G4	Erweiterung Leihfahrrad-system	50.000 €	100.000 €	B	Pilotprojekt	Langfristig	Gering bis mittel
G5	Organisation Radverkehr beim Landkreis Lüneburg	/		/	Dauer-maßnahme	Start Kurz-fristig	Schwer messbar jedoch unerlässlich

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A1	Lokales Radverkehrsnetz

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2018 für die Gemeinde Adendorf war die Erarbeitung eines lokalen Radverkehrsnetzes mit Differenzierung von Haupt- und Nebenrouten. Das Netz erschließt die Zielschwerpunkte innerhalb der Gemeinde einschließlich des zukünftigen Bahnhaltepunktes und stellt die Übergänge zu den Nachbarkommunen Lüneburg und Scharnebeck dar.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes für den Landkreis Lüneburg wurde der Aspekt der Vernetzung mit den Nachbarkommunen am Beispiel der Premiumroute Lüneburg – Adendorf - Bardowick sowie einem neuen Brückenschlag über die Ilmenau zur besseren Verknüpfung von Adendorf mit dem nordwestlichen Stadtgebiet von Lüneburg vertieft und der entsprechende Handlungsbedarf aufgezeigt.

Bausteine / Vorgehen

Zur Umsetzung von Maßnahmen zum lokalen Radverkehrsnetz wird auf die Steckbriefe
A2 Premiumroute
A4 Fahrradstraßen
A5 Radwegebenutzungspflicht und
D1.1 Mobilitätsstation Adendorf

verwiesen.

Pilotprojekt möglich?

- Ja, mit Hinweis auf A4 und A5

Leuchtturmprojekt möglich?

- Ja, mit Hinweis auf A2 und D1.1

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A1 Lokales Radverkehrsnetz

Kostenklasse
- Vgl. Kostenangaben der zugehörigen Maßnahmenbausteine

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Gering – mittel
  bei gemeindeüberschreitendem Einzelvorhaben

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Gemeinde Adendorf (Koordination)
- Landkreis Lüneburg, Hansestadt Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Laufend Gemeinde Adendorf: Homepage, Presse, soziale Medien bei Umsetzung von gemeindeüberschreitenden Vorhaben auch Landkreis Stadt Lüneburg
-

Umsetzungsdauer
- 3 – 5 Jahre

Umsetzungshemmnisse
- Mittel – Hoch
  (vgl. Steckbriefe A2 und A4)

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Hoch,
  weil verschiedene Maßnahmenbausteine zur Radverkehrsförderung gebündelt werden.

Synergien
- Neue Ilmenaubrücke auch für fußläufige Erschließung ARENA nutzbar
- Bessere Befahrbarkeit der Bahnunterführung in Höhe Waldwinkel im Zusammenhang mit Erschließung des geplanten Bahnhaltepunktes

Verweise
- Verkehrsentwicklungsplan 2017/2018 der Gemeinde Adendorf

Anlagen
- Plan 10: Radverkehrsnetz Adendorf

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A2 Premiumroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Es gibt ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinde Adendorf und der Hansestadt Lüneburg. Als Befahrungsrouten stehen Radfahrenden die stark belastete B209 bzw. alternativ Verbindungen über autoarme Anliegerstraßen in beiden Kommunen sowie über eine Direktroute durch das Lüner Holz zur Verfügung.
Um den Radverkehrsanteil am Pendleraufkommen spürbar zu steigern, ist eine durchgehende Qualitätsverbesserung der Alternativroute vorgesehen, die eine attraktive ganzjährige Befahrbarkeit mit dem Zeitvorteil einer Fahrradnutzung im Direktverkehr verknüpft.
Durch die Einbindung von Scharnebeck in die geplante Premiumroute sollen zusätzliche Radverkehrspotenziale insbesondere im Schüler- und Freizeitverkehr sowie in der touristischen Mobilität aktiviert werden.
Länge: 6,80 km

Bausteine / Vorgehen

1. Sicherung einer ganzjährigen Befahrbarkeit durch das Lüner Holz (Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung, Wegweisung)
2. Gezielte Radverkehrsförderung (u.a. Einrichtung Fahrradstraßen, Sanierung Bahnbrücke, Ausrichtung des zukünftigen Bahnhaltepunktes auf Fahrradzubringerverkehr)
3. Radwegeverbreiterung K 30 auf 2,50 m
4. Ortseinfahrt Scharnebeck und Zuwegung zum Schulzentrum für Radfahrende sicher und komfortabel gestalten

Pilotprojekt möglich?

- Nein

Leuchtturmprojekt möglich?

- Ja, wegen Kooperation von 3 Kommunen zur Schaffung einer Vorrangroute für den Radverkehr in der Alltags- und Freizeitmobilität.

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A2 Premiumroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck

Kostenklasse
- 340.000 € - 680.000 €

Ressourcen Landkreis/Gemeinde (Personal, Sachmittel)
- Hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Gemeinde Adendorf (Koordination)
- Landkreis Lüneburg / SBU
- Bauverwaltungen und Bauhöfe der Kommunen,
- Verkehrsbehörde, Polizei,
- Verkehrsplaner

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Hoher fortlaufender Bedarf, auch in Bezug auf Umsetzung einzelner Maßnahmenbausteine

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (3-5 Jahre)
- Administrative Maßnahmen auch kurzfristig

Umsetzungshemmnisse
- Gering bis mittel
  - Radwegeausbau Lüner Holz
  - Verkehrssteuerung MIV
  - Administrative Maßnahmen, Sanierung Bahnbrücke, Radwegeausbau K 30

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Hoch

Synergien
- Ausbau des zukünftigen Bahnhaltepunktes mit vorrangiger Ausrichtung auf Fahrradzubringerverkehr

Verweise
- Verkehrsentwicklungsplan 2017/2018 der Gemeinde Adendorf
- Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt Lüneburg

Anlagen
- Plan 11: Premiumroute Adendorf

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A3 Fahrradfreundliche Nahversorger und Schulen

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

In der Nahmobilität übernehmen die lokalen Versorgungseinrichtungen und die Schulen oft eine Schlüsselfunktion für die tägliche Verkehrsmittelnutzung. In diesem Zusammenhang kommt der Standortwahl und Qualität der angebotenen Fahrradabstellanlagen eine signifikante Bedeutung zu.
Zielsetzung ist daher, an den Schulen sowie an den beiden Nahversorgern in der Ortsmitte von Adendorf qualitativ hochwertige Abstellanlagen mit Witterungsschutz im Eingangsbereich anzubieten, auch unter Umnutzung heutiger KFZ-Stellplätze.

Bausteine / Vorgehen

1. Potenzialabschätzung Fahrradparken für jede Einrichtung
2. Prüfung der Flächenverfügbarkeit in Abstimmung mit Akteuren vor Ort. Standortfestlegung mit größtmöglicher Nutzungsverträglichkeit
3. Modellfestlegung, Klärung der Finanzierung, Ausschreibung

Pilotprojekt möglich?

– Nein

Leuchtturmprojekt möglich?

– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A3 Fahrradfreundliche Nahversorger und Schulen

Kostenklasse
- 100.000 – 250.000 €
- Insgesamt 4 Standorte

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Gering

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Gemeinde Adendorf (Koordination)
- Schulen, Elternverbände, Nahversorger

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Lokale Presse, Homepage Gemeinde Adendorf, LK Lüneburg

Umsetzungsdauer
- Kurz- bis mittelfristig
- Ca. 1-2 Jahre

Umsetzungshemmnisse
- Gering bis mittel

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- Geplante Umgestaltung des Knotens Kirchweg/Sandweg/Amselweg zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im zentralen Geschäftsbereich

Verweise
- Verkehrsentwicklungsplan 2017/2018 der Gemeinde Adendorf

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A4	Fahrradstraßen	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Fahrradstraßen stellen als Pendant zu straßenbegleitenden Radwegen ein wichtiges Element der Radverkehrsführung dar. Ihr Einsatzbereich umfasst sowohl innerörtliche als auch außerörtliche Netzabschnitte im Verlauf von kommunalen Wegeverbindungen und Anliegerstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen. Die max. Fahrgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h.

Gemäß StVO und gültigen Regelwerken können Fahrradstraßen eingerichtet werden, wenn Radverkehr als zukünftig vorherrschende Verkehrsart in dem betreffenden Streckenabschnitt definiert wird und die Fahrradstraße eine wichtige Netzfunktion einnimmt.

In der Gemeinde Adendorf eignen sich Teilabschnitte der geplanten Premiumroute sowie zwei Zubringerstrecken für die Einrichtung von Fahrradstraßen, in denen Kfz-Anliegerverkehr zwar zugelassen wird, den Radverkehr aber nicht verdrängen darf. Dieses sind: Grüner-Jäger-Weg (ca. 2,5 km), Waldwinkel – An der Bahn - Kastanienallee (ca. 0,5 km), Am Bahndamm (2,0 km).

In diesem Zusammenhang kommt der Ausweisung einer Fahrradstraße zur Erschließung des zukünftigen Bahnhaltepunktes ebenfalls eine hohe Bedeutung zu, durch die der von den Anliegern befürchtete Kfz-Mehrverkehr von vornherein eingeschränkt werden kann.

Bausteine / Vorgehen

1. Heutige Verkehrsdaten und Straßenzustand erfassen; Verträglichkeit mit Kfz-Anlieger-, Liefer- und Durchgangsverkehren prüfen
2. Zielplanung definieren, Anliegerbeteiligung durchführen.
3. Verkehrsbehördliche Anordnung, Kennzeichnung mit VZ 244.1/244.2 umsetzen, Kfz ggf. auf Anlieger und ggf. nur eine Fahrtrichtung beschränken.
4. Nach einjährigem Probebetrieb Nachfrage evaluieren, ggfs. Ergänzungen vornehmen, Entscheidung hinsichtlich Dauerbetrieb formulieren.

Pilotprojekt möglich?

- Ja, weil von einer positiven Pilotphase eine starke Impulswirkung für die Einrichtung von Fahrradstraßen in anderen Kommunen des Landkreises Lüneburg erwartet wird, z. B. auf Zubringerrouten zu den Schulen bzw. zu Bahnstationen sowie zu zentralen Bushaltestellen.

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A4 Fahrradstraßen

Kostenklasse
- 50.000 – 250.000 €

[10.000 – 50.000 €/km für Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen]

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Gemeinde Adendorf (Koordination)
- Bauverwaltung, Verkehrsbehörde

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Fortlaufend hoher Bedarf

Umsetzungsdauer (geschätzt)
- Kurzfristig

Umsetzungshemmnisse
- Generell gering (Anforderungen bzw. Ordnung Ruhender Verkehr)
- Im Einzelfall ggf. stärkere Verbindungsfunktion der Straße im Innerorts- oder unverträglicher landwirtschaftlicher Verkehr im Außerortsbereich

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien

Verweise
- Verkehrsentwicklungsplan 2017/2018 der Gemeinde Adendorf

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A5	Radwegebenutzungspflicht	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Die Radwegebenutzungspflicht an Hauptverkehrsstraßen stellt innerorts oft ein Hemmnis für eine attraktive Radverkehrsführung dar und verursacht darüber hinaus mögliche Konflikte mit zu Fußgehenden bzw. mit ein-/aussteigenden Fahrgästen an Bushaltestellen.
Auch nach einer Aufhebung der Benutzungspflicht nutzen Radfahrende meistens aus Gewohnheit weiter die Seitenbereiche, wenn die bauliche Kennzeichnung für den Gehweg und den ehemaligen Radweg erhalten bleibt (Nutzungsrecht).
Die Gemeinde Adendorf hat die Vorschläge aus dem Verkehrsentwicklungsplan umgesetzt und im Sommer 2018 die bis dahin noch vorhandene Radwegebenutzungspflicht an den kommunalen Hauptverkehrsstraßen aufgehoben.
Darüber hinaus wurden „Piktogrammspuren“ auf der Fahrbahn markiert, um die Führung im Mischverkehr für Kfz- und Radnutzer auch optisch hervorzuheben.

Dies betrifft die Straßen: Dorfstraße (ca. 2,5 km), Kirchweg ca. 1,7 km).

Zielsetzung ist, mögliche Änderungen im Nutzerverhalten im Vorher-/Nachher-Vergleich zu dokumentieren, um bei Bedarf **in einem 2. Schritt** bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit sowie zur städtebaulichen Aufwertung der Hauptachse Kirchweg umzusetzen (z. B. Umwandlung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereich).

Bausteine / Vorgehen

1. Wirkungsanalyse der durchgeführten Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsaufkommen bei Kfz- und Radverkehr; Nachherzustand soll nach Ablauf von 1 Jahr evaluiert werden
2. Prüfung von ergänzenden baulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit, v. a. in Abschnitten mit Parkbedarf

Pilotprojekt möglich?

- Ja, übertragbar auf Ortsdurchfahrten mit vorhandener Infrastruktur (möglichst beidseitig), Verkehrsbelastungen von ca. 5.000 – 10.000 Fahrzeugen und geringem Schwerverkehrsanteil. Grundsätzlich Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der Übergänge innerorts/außerorts erforderlich.

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

A5	Radwegebenutzungspflicht

Kostenklasse
- 5.000 – 10.000 €

[Evaluierung]

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Gemeinde Adendorf (Koordination)
- Landkreis Lüneburg / SBU

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Laufend durch Homepage Gemeinde Adendorf, Presseinfo, Fahrradaktionstage, Runder Tisch mit Anliegern

Umsetzungsdauer (2. Phase)
- 2 – 3 Jahre

Umsetzungshemmnisse
- Zu breite Fahrbahn (dann eher Schutzstreifen), unverträglicher Schwerverkehrsanteil
- Ansonsten eher gering, weil in der Regel größere Flächen in den Seitenanlagen für die Geschäftsnutzung zur Verfügung stehen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Synergien

Verweise
- Verkehrsentwicklungsplan 2017/2018 der Gemeinde Adendorf

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B1	Baulastträgerübergreif. Regionales Radverkehrsnetz	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Der Landkreis Lüneburg beschließt die Aufstellung des vorliegenden baulastträgerübergreifenden Regionalen Radverkehrsnetzkonzeptes als Grundlage für alle räumlichen Planungen. Radfahrende im Landkreis können zukünftig durch ihre Verkehrsmittelwahl noch erheblich mehr zur Reduktion der klimarelevanten Treibhausgase im Verkehrssektor (insbesondere CO_2) beitragen. Grundlage dafür ist eine anforderungsgerechte, fahrradfreundliche und sichere Gestaltung der Infrastruktur auf Basis einer flächenhaften regionalen Radverkehrsnetzhierarchie mit Haupt- und Ergänzungsrouten, die zur Mobilisierung der Radverkehrspotenziale beiträgt. Das Netzkonzept verbindet die Hansestadt Lüneburg mit den Umlandgemeinden, diese untereinander und grenzüberschreitend mit Nachbargemeinden des Landkreises, gleichermaßen regional und überregional für die Nutzung im Alltagsradverkehr wie für den Radtourismus. Darüber hinaus trägt die Förderung der multimodalen Verknüpfung mit den Hauptlinien des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV/ Radverkehr) erheblich zu einer klimafreundlichen Mobilität bei, sodass das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN) entsprechend geführt wird, wie auch bereits im Integrierten Mobilitätskonzept (IMK) festgelegt.

Längen:

- 1.Ordnung (Hauptrouten): ca.420 km
- 2.Ordnung (Ergänzungsrouten) : ca.240 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung und Feststellung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit auf Basis des vorliegenden Regionalen Radverkehrskonzeptes in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises, des Landes und Bundes unter Einbeziehung der zehn Samt- und Einheitsgemeinden sowie der Hansestadt Lüneburg
2. Detailplanung für Lückenschlüsse, Netzausbau, Ortslagen und ergänzende Strecken
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Einstellen der Eigenmittel und Beantragung der Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?

- Ja, für Einzelstrecke bzw. Maßnahme

Leuchtturmprojekt möglich?

- Ja, für Einzelstrecke bzw. Maßnahme

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B1 Baulastträgerübergreif. Regionales Radverkehrsnetz

Kostenklasse
- Vgl. Kostenangaben der zugehörigen Maßnahmenbausteine

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg / SBU (Koordination)
- Baulastträger, Kommunen, Landkreis, Land und ggf. Bund

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- 5 bis 10 Jahre

Umsetzungshemmnisse
- U. a. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, Grunderwerb, Zwangspunkte und Engstellen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Hoch

Synergien
- Steckbrief G1: Datenbank für Wege und Wegweisung
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr

Verweise
- Integriertes Mobilitätskonzept (IMK)
- Regionaler Raumordnungsplan (RROP)
- Radverkehrsplanungen der kreisangehörigen Kommunen, der Hansestadt und der Metropolregion MRH (Radschnellweg Hamburg-Lüneburg), soweit verfügbar

Anlagen
- Plan 7a: Quellen und Ziele
- Plan 7b: Regionales Radverkehrsnetz
- Plan 7c: Regionales Radverkehrsnetz mit Quellen und Zielen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B2	Lüneburger Fahrradring	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Der Lüneburger Fahrradring verläuft großteils im Zuge von Kreisstraßen um die Hansestadt. In Kombinationen mit den Pendlerrouten (vgl. B3) wird ein Netzkonzept im Umfeld der Hansestadt generiert. Der Fahrradring stellt keine Verbindung mit der Hansestadt her, sondern verbindet die angrenzenden Gemeinden miteinander. Zwischen diesen sind, neben den Beziehungen mit der Hansestadt, teils große Pendlerbeziehungen zu verzeichnen. Für die Zielgruppe Arbeits- und Ausbildungspendler wird ein Anreiz geschaffen, die in kürzerer Entfernung befindlichen Wege mit dem Fahrrad zurück zu legen. Hierzu soll eine sichere und komfortable Infrastruktur für den Radverkehr auf dieser Ringverbindung angestrebt werden.
Auf ca. 88 % sind bereits straßenbegleitende Radwege oder sonstige Radverkehrsführungen vorhanden, die in ihrer Qualität noch verbessert können. Zum Teil werden Verbreiterungen empfohlen (vgl. Anlage). Für die fehlenden Radverkehrsanlagen (ca. 6 km) wurde die Bedeutung eines Lückenschlusses bewertet (vgl. C1). Darüber hinaus werden Maßnahmen bei Führungswechseln oder in Ortsdurchfahrten (vgl. C3) (u.a. Radwegebenutzungspflicht) vorgesehen.
Länge: ca. 51 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises und des Landes unter Einbeziehung der Samtgemeinden und Gemeinden
2. Detailplanung für vorgeschlagene Maßnahmen, wie Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an den Problem- und Gefährdungspunkten
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Nein	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B2 Lüneburger Fahrradring

Kostenklasse
- 1,275 Mio. – 2,55 Mio. €
- [25.000 – 50.000 €/km für Umsetzung Maßnahmenprogramm, ohne Grunderwerb und Sonderbauwerke]

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg / SBU (Koordination)
- Baulastträger Kommunen, Landkreis, Land; nach Bedarf Hansestadt Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Hoher fortlaufender Bedarf, auch in Bezug auf Umsetzung einzelner Maßnahmenbausteine
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (3-5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel, u.a. Grunderwerb für Lückenschlüsse

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien

Verweise

Anlagen
- Plan 8: Pendlerrouten und Fahrradring
- Plan 8f: Maßnahmenvorschläge Lüneburger Fahrrad-Ring

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3	Pendlerroutenkonzept Landkreis Lüneburg	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Im Kernraum des Landkreises Lüneburg leben in einem Umkreis von ca. 15 km um die Stadtmitte der Hansestadt ca. 150 Tsd. Einwohner und damit etwa 84 % der Bevölkerung des Landkreises. Eine Abschätzung der werktäglichen Arbeitspendler*innen ergibt eine Zahl von etwa 9 bis 10 Tsd. zwischen Umland und Hansestadt (auf Basis von Pendlerverflechtungsdaten der Agentur für Arbeit, 2016). Bei einem zukünftig angenommenen mittleren Verkehrsanteil von etwa 20 % beträgt das potenzielle Aufkommen an radfahrenden Berufspendler*innen demnach mindestens 2.000. Die Gemeinden Adendorf, Bardowick, Gellersen, Deutsch und Wendisch Evern, Ostheide und Scharnebeck liegen mit ihren Kernorten in einem mittleren Umkreis von kaum mehr als etwa 5 bis 7 km Luftlinie zu Innenstadt, Universität und Bahnhof, womit die bedeutenden Radverkehrspotenziale unterstrichen werden. Allein von / nach Adendorf wird von etwa 400 Rad fahrenden Aus- und Einpendler*innen ausgegangen.

Pendlerrouten zwischen den Kommunen und der Hansestadt sind als besonders nachfragestark einzustufen. Für Amelinghausen, Dahlenburg und Bleckede sind ebenfalls Nachfragepotenziale absehbar, wenn alternative Fahrradmitnahmeangebote im ÖPNV verfügbar sind und Alltagspendler*innen angesprochen werden sollen. Entlang der Pendlerrouten besteht die Herausforderung, die teils vorhandene Infrastruktur an bzw. auf Landes- und Kreisstraßen oder sich alternativ anbietenden „grüne Routen“ als möglichst Kfz-unabhängige, ganzjährig befahrbare, ausreichend breite und beleuchtete Pendlerrouten zu gestalten. Weitere Pendlergruppen bedienen sich des Privat-Kfz als SPNV-Zubringer zum Bahnhof Lüneburg und weiteren Haltepunkten, die ebenfalls von einem Ausbau der Fahrrad-Pendlerrouten profitieren können.

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit der Pendlerrouten in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises, des Landes und ggf. des Bundes unter Einbeziehung der betroffenen Samt- und Einheitsgemeinden sowie der Hansestadt Lüneburg
2. Detailplanung für Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an Wechselpunkten der Ortseinfahrten sowie an ergänzenden Strecken
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja, für Einzelstrecke bzw. Maßnahme	– Ja, für Einzelstrecke bzw. Maßnahme

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3 Pendlerroutenkonzept Landkreis Lüneburg

Kostenklasse
- Vgl. Kostenangaben der zugehörigen Maßnahmenbausteine

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg / SBU (Koordination)
- Samtgemeinden Bardowick, Scharnebeck, Ostheide, Illmenau, Gellersen
- Gemeinde Adendorf, Stadt Bleckede
- NLSTBV GB Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- 3 bis 5 Jahre

Umsetzungshemmnisse
- Mittel bis hoch
- U. a. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, Grunderwerb, Zwangspunkte, hochbelastete Knotenpunkte und Überquerungsstellen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Hoch

Synergien
- Steckbrief C1: Netzlückenschlüsse
- Steckbrief C2: Qualitätsverbesserungen von Radverkehrsanlagen
- Steckbrief C3: Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahrten

Verweise
- Radverkehrsplanungen der kreisangehörigen Kommunen, der Hansestadt und der Metropolregion MRH (Radschnellweg Hamburg-Lüneburg), soweit verfügbar

Anlagen
- Plan 1a: Einpendler Hansestadt Lüneburg
- Plan 1b: Auspendler Hansestadt Lüneburg
- Plan 7b: Regionales Radverkehrsnetz
- Plan 8: Pendlerrouten und Fahrradring

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B3.1	Pendlerroute Amelinghausen Nord	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Zur Stärkung der Radverkehrsbeziehungen zwischen Lüneburg und Amelinghausen wird die Realisierung die Pendlerroute „Amelinghausen Nord“ vorgeschlagen. Diese verläuft über ca. 19 km und bindet zusätzlich Heiligenthal, Südergellersen, Wetzen, Marxen und Odendorf an. Zwischen Lüneburg und Amelinghausen besteht eine Pendlerbeziehung von ca. 350 / Tag (alle Verkehrsmittel).
Die Pendlerroute verlässt die Hansestadt Lüneburg im Bereich Oedeme. Im Zuge der K 36 Richtung Heiligenthal und weiter nach Südergellersen sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Im weiteren Verlauf von Südergellersen nach Wetzen ist über eine Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten zu entscheiden. Entlang der K 20 bis Wetzen ist die Neuanlage einer Radverkehrsanlage anzuraten.
Länge: 18,20 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises und des Landes unter Einbeziehung der Samtgemeinden und Gemeinden
2. Detailplanung für vorgeschlagene Maßnahmen, wie Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an den Problem- und Gefährdungspunkten
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja, für Einzelstrecke	– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B3.1 Pendlerroute Amelinghausen Nord

Kostenklasse
- 900.000 € - 1.80 Mio. €

[50.000 – 100.000 €/km für Umsetzung Maßnahmenprogramm, ohne Grunderwerb und Sonderbauwerke]

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg / SBU (Koordination)
- Samtgemeinden Gellersen und Amelinghausen
- Gemeinden Südergellersen, Oldendorf, Amelinghausen
- NLSTBV GB Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Hoher fortlaufender Bedarf, auch in Bezug auf Umsetzung einzelner Maßnahmenbausteine
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (3-5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Gering bis mittel, u.a. Grunderwerb für Lückenschluss

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- möglich mit Vorhaben zur Ertüchtigung touristischen Radrouten in der Naturparkregion Lüneburger Heide

Verweise

Anlagen
- Plan 8b: Pendlerroute Amelinghausen Nord - Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B3.2	Pendlerroute Amelinghausen Süd	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Zur Stärkung der Radverkehrsbeziehungen zwischen Lüneburg und Amelinghausen wird die Realisierung die Pendlerroute „Amelinghausen Süd“ vorgeschlagen. Diese verläuft über ca. 17 km und bindet zusätzlich Betzendorf, Heinsen und Embsen an. Zwischen Lüneburg und Amelinghausen besteht eine Pendlerbeziehung von ca. 350 / Tag (alle Verkehrsmittel). Die Pendlerroute verlässt die Hansestadt Lüneburg im Bereich Rettmer über die Fuß- und Radverkehrsüberführung der B209. Die Wegeverbindung parallel zur B209 muss für den Radverkehr ertüchtigt werden, da die Belagsqualität nicht ausreichend ist. Gleiches gilt für die Verlängerung der ADAC-Straße. Über den Häcklinger Weg wird die IGS Embsen sowie die Grundschule angebunden. In der Ortsdurchfahrt Embsen liegt aktuell eine unzureichende Kennzeichnung der Radverkehrsanlagen vor. Die Benutzungspflicht ist zu überprüfen, um eine möglichst richtungstreue Führung an der K 10 anbieten zu können. So kann auch die radverkehrliche Situation am Kreisverkehr (Netto) verbessert werden. Entlang der K17 ist ein Radweg in schlechtem Zustand vorhanden, der saniert werden muss. Zwischen Heinsen und Betzendorf wird Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Die Grünverbindung zwischen Betzendorf und Amelinghausen ist weitgehend Kfz-Frei, jedoch muss der Belag für den Radverkehr ertüchtigt werden.
Länge: 18,00 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises und des Landes unter Einbeziehung der Samtgemeinden und Gemeinden
2. Detailplanung für vorgeschlagene Maßnahmen, wie Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an den Problem- und Gefährdungspunkten
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja, für Einzelstrecke	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B3.2 Pendlerroute Amelinghausen Süd

Kostenklasse
- 900.000 € - 1,80 Mio.€

[50.000 – 100.000 €/km für Umsetzung Maßnahmenprogramm, ohne Grunderwerb und Sonderbauwerke]

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg / SBU (Koordination)
- Samtgemeinden Illmenau und Amelinghausen
- Gemeinden Embsen, Betzendorf, Amelinghausen
- Hansestadt Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Hoher fortlaufender Bedarf, auch in Bezug auf Umsetzung einzelner Maßnahmenbausteine
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (3-5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel bis hoch, ggf. wegen Naturschutzbelangen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- möglich mit Vorhaben zur Ertüchtigung touristischen Radrouten in der Naturparkregion Lüneburger Heide

Verweise

Anlagen
- Plan 8c: Pendlerroute Amelinghausen Süd - Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3.3	Pendlerroute Samtgemeinde Bardowick

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Die potenzielle Pendlerroute Bardowick verläuft ab der Ortslage Handorf an der K 46 über den Kernort des Fleckens Bardowick bis zur Stadtgrenze (Landwehrkreisel) und von dort als kürzeste Verbindung über Hamburger Str. bis in die Innenstadt Lüneburgs (K 46/ L 516). Alternative Routenführungen auf unbefestigten und überwiegend nicht bewegweisten Wegen stehen wahlweise über K 51 und Ilmenauradweg („nördl. Umfahrung“) oder über K 32 und Vögelser Kamp, Imkerstieg und Kossenweg („südl. Umfahrung“ über Ochtmissen) zur Verfügung. Die südliche Umfahrung wird zugleich als Trassenvariante des RSW Hamburg-Lüneburg der MRH diskutiert.
Im Zuge der K 46 sind im Streckenverlauf wie auch in den Knotenpunkten Bahnhofstraße/Pieperstraße und Hamburger Landstr./Schwarzer Weg (Landwehrkreisel) zahlreiche Unfall- und Gefährdungspunkte feststellbar. Auch die A 39-Anschlussstelle auf Lüneburger Gebiet bildet an Auf- und Abfahrt Gefährdungspunkte für Radfahrer.
Die Gründe liegen in nicht geringen Radverkehrsanteilen und zugleich starken Kfz-Belastungen der K 46 als A 39-Zubringer (18 Tsd. Kfz, 3,7 % Schwerverkehr). Die Zielstellung zur Schaffung sicherer Radverkehrsführungen ist bereits für die jetzt Radfahrenden unumgänglich. Die Umgestaltung der für den Radverkehr wichtigen Hauptachse im Verlauf der K 46 oder ihrer Alternativrouten bietet die Chance, die wegen der geringen Entfernungen starken Radverkehrspotenziale zwischen Bardowick und Hansestadt auszuschöpfen und die Verkehrssicherheit signifikant zu verbessern. Im Bereich Bardowick/ Handorf mit etwa 9 Tsd. Einwohnern sind weitere Zuwächse zu erwarten. Der Handlungsbedarf im genannten Korridor wird gemäß Plandarstellung als insgesamt mittel bis hoch eingestuft.
Länge: 6,40 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit der Pendlerrouten-Trassenvarianten in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises, des Landes und ggf. des Bundes unter Einbeziehung der Samtgemeinde Bardowick und der Hansestadt Lüneburg
2. Detailplanung für Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an den Problem- und Gefährdungspunkten, besonders der beiden Hauptknoten
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ggf. für Einzelstrecke bzw. Maßnahme	– Nicht absehbar

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3.3 Pendlerroute Samtgemeinde Bardowick

Kostenklasse
- 320.000 € - 640.000 €

[50.000 – 100.000 €/km für Umsetzung Maßnahmenprogramm, ohne Grunderwerb und Sonderbauwerke]

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg / SBU (Koordination)
- Samtgemeinde Bardowick
- Gemeinden Bardowick, Wittorf, Handorf
- Hansestadt Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Längerfristig (5 bis 10 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel bis hoch
- U. a. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, Grunderwerb, Zwangspunkte, hochbelastete Knotenpunkte und Überquerungsstellen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien

Verweise
- Radverkehrsplanung im Entwicklungskonzept Bardowick, Radverkehrsstrategie der Hansestadt, Radschnellwegplanung Hamburg-Lüneburg der Metropolregion MRH, soweit verfügbar

Anlagen
- Plan 8d: Pendlerroute Bardowick - Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3.4	Pendlerroute Samtgemeinde Gellersen	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Die potenzielle Pendlerroute Gellersen verläuft, von Salzhausen (LK Harburg) kommend, ab der Ortslage Westergellersen an der L 216 über Kirchgellersen und Reppenstedt, den Kernort der SG Gellersen bis zur Stadtgrenze und von dort als bereits attraktiv gestaltete, Kfz-arme Verbindung über Sülzwiesen/Pieperweg bis in die Innenstadt Lüneburgs.
Im Zuge der L 216 waren besonders in der OD Reppenstedt Unfälle feststellbar. Nach vorliegendem Stand gelang es bereits, durch die Einrichtung zweier Kreisverkehre sowie durch die dadurch notwendige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Handlungsbedarf im genannten Korridor ist gleichwohl als weiterhin mittel bis hoch einzustufen (vgl. Plandarstellung) um u. a. das Linksfahren zurückzudrängen und die verfügbaren Verkehrsräume für Radfahrende zu vergrößern. Insgesamt sollte die gesamte Verkehrsführung für Radfahrende überprüft werden, um stetiges und sicheres Radfahren ermöglichen zu können.
Die für den Radverkehr wichtige Hauptachse im Verlauf der L 216 bietet die Chance, die wegen der geringen Entfernungen starken Radverkehrspotenziale zwischen der SG Gellersen und der Hansestadt noch weiter auszuschöpfen und die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern. Die derzeit 12 Tsd. Einwohner*innen und insgesamt etwa 2.200 Ein- und Auspendler*innen zwischen der SG Gellersen und der Hansestadt Lüneburg entlang der hier betrachteten Pendlerachse sind ein großes Potenzial auch für vorbildhafte Maßnahmen.
Länge: 12,80 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises und des Landes unter Einbeziehung der Samtgemeinde Gellersen
2. Detailplanung für Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an den Problem- und Gefährdungspunkten, besonders der Kreisverkehre
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3.4 Pendlerroute Samtgemeinde Gellersen

Kostenklasse
- 640.000 € - 1,28 Mio. €

[50.000 – 100.000 €/km für Umsetzung Maßnahmenprogramm, ohne Grunderwerb und Sonderbauwerke]

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Koordination: Landkreis Lüneburg / SBU und NLSTBV GB Lüneburg
- Samtgemeinden Gellersen
- Gemeinden Reppenstedt, Kirchgellersen, Westergellersen

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (ca. 3 bis 5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel
- U. a. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes (Baumallen), Grunderwerb, Kreisverkehre und Überquerungsstellen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien

Verweise
- Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg

Anlagen
- Plan 8e: Pendlerroute Gellersen - Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3.5 Pendlerroute Stadt Bleckede

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Bei der Auswahl der wichtigsten potenziellen Pendlerrouten zwischen der Hansestadt Lüneburg und den umgebenden Kommunen hat die Stadt Bleckede (Einwohner gesamt ca. 9.700) aus mehreren Gründen eine bedeutende Stellung inne. Allein die Pendlerbeziehungen Bleckede-Lüneburg (ca. 1.060 Personen/Tag), Neetze-Lüneburg (geschätzt 450), Bleckede-Neetze (ca. 110) und Bleckede-Adendorf (geschätzt 60) machen dies deutlich. Demnach durchfahren verkehrsmittelunabhängig in der Summe zwischen 1.500 und 1.300 Pendler täglich die Verkehrsquerschnitte der beiden Abschnitte westlich und östlich von Neetze. Dazu kommt die Nutzbarkeit als Hauptverkehrsverbindung zum Elbübergang Fähre Bleckede (Amt Neuhaus) für Alltags-, Freizeit- und touristische Radverkehre. Die Entfernungen betragen zwischen ca. 17 km (direkte Verbindung über L 221), ca. 19 km (nördliche Verbindung über Scharnebeck entlang L 221, K 39 und K 2) sowie bis ca. 22 km von Brackede oder Alt Garge über die dort verfügbaren kürzesten Straßen und Wege.
Unabhängig von der Ausbauqualität behindert bisher besonders nur eine Netzlücke im Zuge der direkten Variante über eine Länge von ca. 11 km entlang der L 221 zwischen Neetze und Stadtgrenze Lüneburg (Abzweigung ehem. Militärstraße) die durchgesicherte, vom Kfz-Verkehr getrennte Befahrbarkeit, die seit mindesten 2016 in die höchsten Neubaudringlichkeit des Landes eingestuft ist, jedoch wegen ausstehendem Grunderwerb zurückgestellt werden musste. (Plan 8a zeigt als Arbeitsstand die vorläufigen Verläufe der beiden erstgenannten Routenvarianten). Die Variante über Neetze-Rullstorf-Scharnebeck/ Adendorf-Lüneburg ist bereits durchgängig und überwiegend getrennt von stärkerem Kfz-Verkehr befahrbar (Ausnahme Hauptstraße, Scharnebeck).
Zur Stärkung der Radverkehrsbeziehungen zwischen den Städten Lüneburg, Adendorf und Bleckede wird die Realisierung der beiden „Pendlerrouten Stadt Bleckede“ empfohlen; zwischen Neetze und Stadtgrenze Lüneburg wird zunächst von einer unverzichtbaren Realisierung straßenbegleitender RVA zwischen K 28/Abzweigung Wendhausen und Stadtgrenze Lüneburg/Abzweigung ehem. Militärstraße ausgegangen (ca. 2,3 km).
Länge: 17,00 km

Bausteine / Vorgehen

1. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den Baulastträgern des Landkreises und des Landes unter Einbeziehung der Samtgemeinde Gellersen
2. Detailplanung für Lückenschlüsse, Verkehrssicherung in Ortslagen und an den Problem- und Gefährdungspunkten, besonders der Kreisverkehre
3. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
4. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?

– Nein

Leuchtturmprojekt möglich?

– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg/Gmd. Adendorf

B3.5 Pendlerroute Stadt Bleckede

Kostenklasse
- 850.000 € - 1,70 Mio.€
  für direkte und nördliche Verbindung

[50.000 – 100.000 €/km für Umsetzung Maßnahmenprogramm, ohne Grunderwerb und Sonderbauwerke]

Ressourcen Landkreis (Personal, Sachmittel)
- Hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg(Koordination)
- NLSTBV GB Lüneburg
- Stadt Bleckede
- Samtgemeinden Ostheide, Scharnebeck
- Gemeinden Scharnebeck, Rullstorf, Neetze, Barendorf, Reinstorf
- Hansestadt Lüneburg

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (ca. 3 bis 5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel
- U. a. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes (Baumalleen), Grunderwerb, Kreisverkehre und Überquerungsstellen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- Steckbrief D3: Fahrradbus Lüneburg-Bleckede

Verweise
- Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg

Anlagen
- Plan 8a: Pendlerroute Bleckede - Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B4	Kooperationskonzept Leuphana („Radschönrouten“)	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Das baulastträgerübergreifende Grundkonzept (vgl. B1) beinhaltet zahlreiche Verbindungen im Zuge von klassifizierten Straßen, da diese oftmals die kürzeste Verbindung darstel-len. Als Ergänzung wird die Erstellung eines Konzeptes für sogenannte „Radschönrouten“ vorgesehen. Dieses beinhaltet jeweils eine autoarme Alternative zu einer Führung an einer klassifizierten Straße. Diese Verbindungen verlaufen auf geeigneten, witterungsbeständig ausgebauten Wirtschafts- oder Waldwegen oder auf wenig befahrenen Straßen. Die Rou-ten „durchs Grüne“ sind besonders für den Freizeit- und touristischen Radverkehr attraktiv, können aber auch im Alltagsradverkehr genutzt werden.

Es wird eine Kooperation mit der Leuphana Universität angestrebt, die mit Studierenden in einem Projektseminar die „Radschönrouten“ befährt und dokumentiert. Die Ergebnisse flie-ßen in die Erstellung einer landkreisweiten Routing-App ein.

Nach der Bewertung der Routen ist über qualitative Verbesserungen zu entscheiden, um das Netz möglichst durchgängig und allwettertauglich nutzbar zu machen.

~~Länge: zur Zeit noch nicht abschätzbar~~

Bausteine / Vorgehen

1. Kooperation mit der Leuphana Universität definieren
2. Festlegung der zu befahrenen Routen
3. Festlegung der Erhebungsparameter.
4. Befahrung durch Studierende der Leuphana Universität.
5. Ausarbeitung von Handlungsbedarf und Aufbau einer App.
6. Ggf. Qualitätsverbesserungen der Infrastruktur.

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja	– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B4	Kooperationskonzept Leuphana („Radschönrouten“)	

Kostenklasse
- zurzeit noch nicht möglich

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- gering

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Leuphana Universität (Koordination)
- Bauverwaltungen und Bauhöfe der Gemeinden und Samtgemeinden
- Hansestadt Lüneburg nach Bedarf

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Verankerung des Projektes durch die Universität, darüber hinaus Bewerbung im Internet

Umsetzungsdauer
- Befahrung und Bewertung kurzfristig
- Umsetzung: Mittelfristig (3 - 5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- mittel

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- Steckbrief G1: Datenbank für Wege und Wegweisung
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr
- Steckbrief G3: Routing-App

Verweise
- Verschiedene laufende Vorhaben und Projektarbeiten mit Studierenden der Leuphana Universität

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B5	Neuorganisation touristischer Radrouten	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

In der AG Radverkehr zum Radverkehrskonzept wurden eine Bestandsaufnahme durchgeführt und Informationen zum Thema zusammengetragen, u. a. dass ein Nebeneinander unterschiedlicher Destinationen, Qualitätsstandards und Zuständigkeiten für Vernetzung, Oberflächenqualität und Beschilderung touristischer Radrouten besteht. Unzweifelhaft sind die großen Potenziale der Tourismusregionen bzw. Heide- und Flusslandschaften mit Elberadweg, auch für die Naherholung. Die Freizeitnutzung des Fahrrades im Umfeld der Wohngemeinden und des Landkreises kann für weniger Geübte und gelegentlich Radfahrende eine erwünschte „Einstiegs-Hilfe“ sein. Um die verschiedentlich wahrnehmbare Einschätzung „Ist-Zustand = Jeder für sich“ zu überwinden, bedarf es auf übergreifender (Landkreis-)Ebene einer funktionierenden, gemeinsamen Struktur für Daten- und Wege-Koordination als „Dienstleister“ oder „Kümmerer“ zum Vorteil unterschiedlicher radtouristischer Akteure, Träger und Veranstalter. Auf der Habenseite zu verbuchen ist im Bereich des Naturparkes Lüneburger Heide die Unterhaltung touristischer Radwege durch einen Park-Ranger, mitfinanziert durch die jeweiligen Samtgemeinden.
Im Zuge einer differenzierten Kritik der bestehenden Situation konnten weitere wertvolle Hinweise zu den unterschiedlichen baulichen Qualitäten der Infrastruktur, zum Wunsch nach Evaluation/ Nutzererhebungen und zu anderen Aspekten festgehalten werden (sh. Protokolle). Demnach sind die <u>Handlungs- bzw Aufgabenfelder der Neuorganisation und kooperativen Vermarktung radtouristischer Radrouten</u>:

1. Die funktionierende, professionelle Regelung der Zuständigkeit und Pflege der Wege- und und Wegweisungsinfrastruktur erhält die höchste Dringlichkeit für eine erfolgreiche Arbeit (u. a. zentrales Schilderkataster).
2. Als fast gleichwichtig werden gut kombinierbare ÖPNV&Fahrrad-Angebote gewünscht.
3. Weitere, auch wichtige Aspekte für die Neuorganisation sind u. a.:
   - Integrierte Planung der radtouristischen Routen und der alltagstauglichen „grünen“ Alternativ- und Ergänzungsrouten für unterschiedliche Nutzgruppen
   - Ausreichende Kontrolle und Erhaltung der Wegequalitäten in Feld und Wald
   - Bereitstellung ausreichender Sach- und Personalressourcen für die Umsetzung von radtouristischen Maßnahmen und Ideen („ohne ständig zu improvisieren müssen“)
   - Shuttle-Bus/se für radfahrende Touristen und Ausflügler im Landkreis
   - Einheitliche Fahrradtourenkarte (Printversion) entsprechend der Gästewünsche
   - „Heide-Elbe-Highway“ als Ost-West-Verbindung für den touristischen Austausch.
4. Empfehlung: Prüfauftrag zur Vorbereitung der Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion (vgl. www.radregion-uelzen.de)

Bausteine / Vorgehen (Radtouristisches Maßnahmenkonzept)

1. Kooperationen und Zuständigkeiten definieren, Vereinbarungen mit Kommunen abstimmen und abschließen, Partner suchen und einbinden, Finanzierung sicherstellen
2. Zentrales Schilderkataster und Wegekataster als Teil der Daseinsvorsorge einrichten
3. Definition der Erhebungsparameter und Befahrung ausgewählter Routen mit Zukunftsnutzen, u. a. durch Studierende der Leuphana Universität (vgl. Steckbrief B5)
4. Ausarbeitung von Handlungsbedarf und Aufbau einer Routing-App (vgl. Steckbrief G3)
5. Umsetzung der Qualitätsempfehlungen für Wege- und Wegweisungsinfrastruktur
6. Beauftragung bzw. Koordination von Unterhaltung und Wartung der Infrastruktur.

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

B5 Neuorganisation touristischer Radrouten

Pilotprojekt möglich?
- Nein

Leuchtturmprojekt?
- Ja

Kostenklasse
- Zur Zeit noch schwer bezifferbar

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mitte bis hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Generell: Akteure im Wirtschaftszweig des regionalen Tourismus
- Auswahl: ADFC-Kreisverband Lüneburg, Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue, Flusslandschaft Elbe GmbH, Gastronomie- und Hotelleriegewerbe, Hamburg Tourismus GmbH, LEADER-Aktionsgruppen, Leuphana Universität, Lüneburger Heide GmbH, Lüneburger Kulturlandschaft, Lüneburg Marketing GmbH, Samt- und Einheitsgemeinden
- Kommunale Straßen- und Wegeverwaltungen

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- U. a. intensive regionale und überregionale Bewerbung der radtouristischen Angebote und Qualitäten

Umsetzungsdauer
- Kurz- bis mittelfristig je nach Maßnahmenbereich

Umsetzungshemmnisse
- Gering bis mittel (akteurs- und gebietsabhängig)

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering bis mittel

Synergien
- Steckbrief G1: Datenbank für Wege und Wegweisung
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr

Verweise
- Protokolle der AG-Radverkehr/ Jour fixe am 09.05.2019 und 05.07.2019

Anlagen
- Plan 7d: Radtourismus: Überregionale Routen
- Plan 7e: Radtourismus: Regionale und lokale Routen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C1	Netzlückenschlüsse	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Im Rahmen der Aufstellung des Radverkehrsnetzkonzeptes werden Radwegelücken des zukünftigen Radverkehrsnetzes im bestehenden Landes- und Kreisstraßennetz im Landkreis Lüneburg ermittelt, mit dem Ziel, diese im Hinblick auf ihre zukünftige Netzbedeutung sachgerecht bewerten, priorisieren und für die Schließung bzw. Maßnahmenumsetzung empfehlen zu können.

Die Netzlücken an Landes- und Kreisstraßen – Abschnitte ohne, in der Regel baulich getrennte Radverkehrsführungen – wurden auf Basis vom Landkreis Lüneburg übernommener Daten bestimmt. Die Abschnittsbildung erfolgte analog zu den durch Netzknoten festgelegten Abschnitten der niedersächsischen Landesstraßenbauverwaltung (NLStBV).

Um eine Dringlichkeitsbewertung für die Schließung der jeweiligen Netzlücke bzw. den Bau eines Radweges im jeweiligen Abschnitt durchführen zu können, wurden insgesamt acht aussagekräftige und im Landkreis Lüneburg relevante Nutzungs- und Nachfragekriterien herangezogen. Dies sind u.a. Verkehrsbelastungen, Einwohnerzahlen, Anbindung an Schulen, touristische und überregionale Verbindungsfunktionen.

Als Ergebnis entsteht eine Einstufung in fünf Qualitätskategorien. In der Kategorie höchste und hohe Dringlichkeit befinden sich insgesamt ca. 16 km zu schließende Radwegelücken an Kreisstraßen. Der Landkreis Lüneburg ist hier als Baulastträger allein für die Kreisstraßen zuständig.

Gesamtlänge Netzlückenschlüsse an Kreis- und Landesstraßen: 220 km, davon 150 km an Kreisstraßen und 70 km an Landesstraßen

Bausteine / Vorgehen

1. Auswahl der zu verbessernden Strecken auf Basis der Bewertung, zusätzlich ggf. Zählungen und weitere Parameter zur Abwägung
2. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den Baulastträgern des Kreises und des Landes unter Einbeziehung der Samtgemeinden und Gemeinden
3. Detailplanung
4. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
5. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Nein	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C1 Netzlückenschlüsse

Kostenklasse
- Gesamt: 20,61 Mio. €
- Nur Kreisstraßen: 14,46 Mio. €
- Nur Kreisstraßen höchste/hohe Priorität: 1,61 Mio.€

[Verbleibende Kosten nach Abzug der bereits bei Premium- und Pendlerrouten berücksichtigen Anteile]

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg/SBU (Koordination)
- NLStBV GB Lüneburg
- Untere Straßenverkehrsbehörde
- Zugehörige Gemeinden und Samtgemeinden

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Langfristig (> 5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel (u.a. Grunderwerb oder Finanzierung)

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- Steckbriefe B3.1 – B3.5 enthalten bereits Netzlückenschlüsse als Maßnahmen

Verweise

Anlagen
- Tabelle 01: Bewertung der Dringlichkeit zur Netzlückenschließung
- Plan 9a: Netzlücken an Landes- und Kreisstraßen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C2	Qualitätsverbesserungen von Radverkehrsanlagen	

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Um Qualitätsverbesserungen im Bestand der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Kreis- und Landesstraßen strukturiert und bedarfsorientiert angehen zu können, wird eine Dringlichkeitsbewertung für alle Strecken im Radverkehrsnetz angestrebt. Diese erfolgt nach dem gleichen Verfahren wie bei der Netzlückenbewertung (vgl. C1). So bilden Kriterien wie DTV-Belastungen, Einwohnerzahlen, touristische und überregionale Verbindungsfunktionen die Basis für eine Gesamtbewertung. Diese kennzeichnet die Dringlichkeit für eine Qualitätsverbesserung, wie z.B. die Verbreiterung einer bestehenden Radverkehrsanlage. So können auch Strecken mit besonders hoher Bedeutung ausgewählt werden, die in einer Breite oberhalb der Regelmaße ausgebaut werden sollen.
Die Bewertung wird exemplarisch für die Pendlerrouten (vgl. B3) und den Lüneburger Fahrradring (vgl. B2) durchgeführt. Es wird eine Vervollständigung für das gesamte Radwegenetz empfohlen.
Als Ergebnis entsteht eine Einstufung in sieben Qualitätskategorien. In der Kategorie mit den drei höchsten Dringlichkeiten befinden sich insgesamt ca. 60 km zu verbessernde Abschnitte im Bestand der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen. Der Landkreis Lüneburg ist hier als Baulastträger allein für die Kreisstraßen zuständig.
Für den Lüneburger Fahrradring liegen die mit größter Dringlichkeit zu optimierenden Radwege (z.B. Ausbau auf Breite von 3,00 m) im Bereich der K 30 nördlich von Lüneburg. Außerdem an der K 40 zwischen Wendisch Evern und Barendorf sowie an der K 7 zwischen Deutsch Evern und Melbeck.
Für die Qualitätsverbesserungen an Pendlerrouten sind die K 46 zwischen Bardowick und Wittorf sowie die K 17 südwestlich von Lüneburg zu nennen.

Bausteine / Vorgehen

1. Auswahl der zu verbessernden Strecken auf Basis der Bewertung, zusätzlich ggf. Zählungen und weitere Parameter zur Abwägung
2. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Baulastträgern des Kreises und des Landes unter Einbeziehung der räumlich oder sachlich zuständigen Samtgemeinden und Gemeinden
3. Detailplanung
4. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
5. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Nein	– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C2	Qualitätsverbesserungen von Radverkehrsanlagen	

Kostenklasse	**Ressourcen Landkreis**
– optionale Kosten	**(Personal, Sachmittel)** – Mittel bis hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg/SBU (Koordination)
- NLStBV GB Lüneburg
- Untere Straßenverkehrsbehörde
- Zugehörige Gemeinden und Samtgemeinden

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Umsetzungsdauer	**Umsetzungshemmnisse**
– Mittelfristig (3- 5 Jahre)	– Mittel

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien

Verweise

Anlagen
- Tabelle 02: Bewertung der Dringlichkeit für Qualitätsverbesserungen Pendlerrouten
- Tabelle 03: Bewertung der Dringlichkeit für Qualitätsverbesserungen Lüneburger Fahrrad-ring
- Plan 9b: Bewertung der Dringlichkeit für Qualitätsverbesserungen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C3	Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahrten	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

In einer weit überwiegenden Anzahl der Kreisstraßen-Ortsdurchfahrten (OD) im Landkreis Lüneburg, erkennbar an der Begrenzung durch die gelben Ortstafeln, ist das Radfahren nur noch auf der Fahrbahn erlaubt. Grund ist, dass generell seit dem bekannten BVerwG-Urteil vom 18.11.2010 strenge Anforderungen an die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht gelten („besondere örtliche Verhältnisse, Gefahrenlage“ usw., vgl. § 45 Abs. 9, Satz 2 StVO).
Die gutachterlichen Empfehlungen sehen vor, zu überprüfen, ob neben einer Führung im Mischverkehr ein Angebot für Radfahrende geschaffen werden kann:

- Ein oder beidseitige Schutzstreifen
- Freigabe ausreichend breiter Gehwege für den Radverkehr
- Markieren von Piktogrammketten auf der Fahrbahn

Sofern an Ortsein- und Ausfahrten ein Führungswechsel der wartepflichtigen Radfahrenden auf die jeweils andere Straßenseite erforderlich ist, soll dieser so gestaltet werden, dass Kraftfahrer die Wechsel wahrnehmen und ihre Geschwindigkeit ggf. verringern, um bereits querenden Radfahrenden eine sichere Querung zu ermöglichen. Es ist bei höheren Verkehrsbelastungen und/oder schlechten Sichtbeziehungen eine bauliche Gestaltung mit Mittelinsel einzurichten.
Länge: lässt sich noch nicht beziffern

Bausteine / Vorgehen

1. Bestandsaufnahme der Merkmale der baulichen Gestaltung und der Radverkehrs- und Geschwindigkeitsbeschilderungen der Ortsdurchfahrten und Ortseinfahrten
2. Auswahl der zu verbessernden Fälle auf Basis der Erhebung, der Bewertung der Handlungsbedarfe, zusätzlich ggf. Zählungen und weitere Parameter zur Abwägung
3. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern unter Einbeziehung der Samtgemeinden und Gemeinden
4. Fallweise Detailplanung baulicher Maßnahmen, z. B. Einbau von Fahrbahnteilern, Markieren von Schutzstreifen und Piktogrammspuren
5. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
6. Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenprogramms durch die Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja	– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C3 Sicheres Radfahren in Ortsdurchfahrten

Kostenklasse
- Noch nicht zu beziffern

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mittel - hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg/SBU (Koordination)
- Straßenverkehrsbehörde
- Zugehörige Gemeinden und Samtgemeinden

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer
- Kurz- bis mittelfristig (1- 5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Ggf. Grunderwerb

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien

Verweise

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C4	Ilmenaubrücke (Hansestadt Lüneburg)	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Die hier empfohlene Errichtung einer Ilmenaubrücke auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg kann eine vorrangige Funktion im Zuge des Radverkehrsnetzkonzeptes des Landkreises Lüneburg erfüllen und damit einen wichtigen Lückenschluss gewährleisten. Der Brückenschlag würde darüber hinaus der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienlich sein, weil für die Umfahrung des problematischen Landwehrkreisels in Bardowick im Zuge der K 46 eine neue Option realisiert werden könnte, die u. a. ein Ausweichen auf eine östlichere Route erleichtert.

Zwischen der Samtgemeinde Bardowick und der Gemeinde Adendorf mangelt es im Flussverlauf der Ilmenau auf einer Länge von etwa 6 km an einer fußgänger- und fahrradfreundlichen und barrierefreien Überquerung. Beide vorhandenen, nächstgelegenen Überquerungen, die für den nichtmotorisierten Verkehr nutzbar sind, sind mit Einschränkungen die K 30-Straßen-Klappbrücke in Bardowick(enger Querschnitt, Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn) und die feste Straßenbrücke im Zuge der Lise-Meitner-Straße in Lüneburg (einseitige Zweirichtungs-Radverkehrsanlage auf Hochbord). Als weitere, jedoch nicht barrierefreie, parallel zur Bahnüberquerung geführte Fußgängerbrücke (mit Treppenanlage) ist der Standort in Höhe Goseburgstraße zu nennen.

Die Hansestadt Lüneburg hat zwar Planungsabsichten verlauten lassen; allerdings werden auch erhebliche Bedenken aus Sicht des Naturschutzes geltend gemacht. (vgl. LZonline vom 22.04.2019, „Eine Brücke für alle Fälle“)

Die Realisierung wird besonders im Hinblick auf Schließung des Lückenschlusses mit einer möglichst natur- und umweltverträglichen Lösung wie genannt empfohlen.

Bausteine / Vorgehen

1. Bestandsaufnahme der örtlichen Gegebenheiten und Erschließungsmöglichkeiten mit Anbindung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes
2. Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern unter Einbeziehung der Samtgemeinden Gemeinden und Fachbehörden
3. Einbeziehung von Varianten der Brückenlage und Ausführungsart
4. Detailplanung
5. Kostenschätzung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
6. Umsetzung durch den Baulastträger

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Nein	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

C4 Ilmenaubrücke (Hansestadt Lüneburg)

Kostenklasse
- Derzeit noch nicht abschätzbar; Bezuschussung aus Klimaschutzmitteln grundsätzlich aussichtseich

Ressourcen Landkreis (Personal, Sachmittel)
- Mittel bis hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Hansestadt Lüneburg (Koordination)
- Landkreis Lüneburg, Straßenverkehrsbehörden, Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, Untere Naturschutzbehörde, Wirtschaftsförderung u.a.
- Gemeinde Adendorf, Samtgemeinde Bardowick

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Online-Information und Beteiligung durch Baulastträger wie genannt, Pressearbeit
- Persönlicher Austausch mit Bürger*innen, Nutzer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen im Rahmen der AG Radverkehr und öffentlicher Veranstaltungen und Aktionstage

Umsetzungsdauer (inkl. Planung)
- Kurz- bis mittelfristig (1- 5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Derzeit noch nicht abschätzbar

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel bis hoch

Synergien
- Drei maßgebliche Funktionen der geplanten Ilmenaubrücke stehen hier im Vordergrund:
  1. Alltagsradverkehrsroute 2. Ordnung des geplanten Radverkehrsnetzes des Landkreises Lüneburg zur Verbindung von Adendorf und Bardowick
  2. Erweiterung der Anbindungen beider Gemeinden im Radtourismus (insbesondere Ilmenau-Radweg)
  3. Nahmobilitätserschließung für den Fuß- und Radverkehr der geplanten ARENA an der Lüner Rennbahn (Hansestadt Lüneburg)

Verweise

Anlagen
- Plan 7b: Regionales Radverkehrsnetz
- Plan 10: Radverkehrsnetz Adendorf

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D1	Mobilitätsstationen Konzept	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Mobilitätsstationen stellen eine wichtige Säule bei der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger dar. Unter der Voraussetzung einer attraktiven ÖPNV-Bedienungsqualität haben sie hohe Bedeutung für den Fahrradzubringerverkehr und darüber hinaus auch für eine zukünftige Fahrradmitnahme im Bus (vgl. D3). Vorgesehen sind Mobilitätsstationen gemäß IMK an Stationen mit höherer Radverkehrsnachfrage sowie einem mindestens stündlichen Busangebot.

Auf Basis der Pendlerdaten im Einzugsbereich der Hansestadt Lüneburg werden im IMK die Kenndaten für die entsprechenden Stellplatzkapazitäten für den Radverkehr abgeleitet. Vorgeschlagen wird, statt der dort genannten Fahrradboxen grundsätzlich gesicherte Fahrradabstellanlagen mit möglichst einheitlicher Zugangssystematik vorzusehen. Hierdurch ist gewährleistet, dass Nutzer per App bzw. Chipkarte ihr Fahrrad bedienungsfreundlich auch an unterschiedlichen Standorten gesichert abstellen können.

Die im IMK dargestellten Radzubringerkorridore werden – soweit möglich – in der Netzplanung des Radverkehrskonzeptes integriert. Berücksichtigt werden Zubringerstecken, die mit einem Zeitaufwand von bis zu 15 – 20 Minuten bewältigt werden können, was einem Einzugsbereich von etwa 5 – 6 Kilometern je Mobilitätsstation entspricht.

Neben den im IMK ermittelten zentralen Bushaltestellen in pendlerrelevanten Orten kommen als weitere Standorte für mögliche Mobilitätsstationen auch SPNV-Stationen in Betracht, die in regelmäßigem Takt bedient werden, wie Radbruch, Bardowick, Echem und zukünftig auch Adendorf (vgl. D1.1). Für die Mobilitätsstationen Amelinghausen und Bleckede wird vorgeschlagen, wegen der touristischen Bedeutung auch ein jeweiliges Fahrradverleihsystem in die gesicherte Fahrradabstellanlage zu integrieren. Als Standort für eine Mobilitätsstation im Bleckede kommt die Haltestelle Bahnhof in Betracht, für die 2019 ein Förderantrag auf einen barrierefreien Ausbau gestellt wurde und die über ausreichende Flächenkapazitäten verfügt.

Bausteine / Vorgehen

1. Aktualisierung des im IMK ermittelten Stellplatzbedarfs für die vorgeschlagenen Standorte der Mobilitätsstationen.
2. Prüfung der Flächenkapazitäten für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen (gesichert/ungesichert) an den definierten Bus- bzw. Bahnstationen.
3. Abstimmung mit der Stadt Lüneburg über eine Erweiterung des geplanten Fahrradverleihsystems auf mögliche zukünftige Mobilitätsstationen in engerem Umkreis der Hansestadt.

Pilotprojekt möglich?

- Ja, wenn Evaluierung der Radverkehrsnachfrage vorher /nachher an den lfd./geplanten Ausbauvorhaben Amelinghausen, Bahnhof bzw. Bleckede, Bahnhof positive Entwicklungen aufzeigt.

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein.

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D1 Mobilitätsstationen Konzept

Kostenklasse
- 100.000 – 250.000 € je Standort

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Lk Lüneburg (ÖPNV-Aufgabenträger) (Koordination)
- Bauverwaltungen der Kommunen,
- Verkehrsunternehmen,
- Touristik (Fahrradverleih),
- LNVG

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Fortlaufender Bedarf (Federführung Landkreis), jeweilige Kommune bei Planung und Umsetzung der einzelnen Mobilitätsstationen

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (ca. 3-5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Mittel, z. B. durch
  - nicht ausreichende/fehlende Flächenverfügbarkeit
  - geringe Nachfrageprognose (erschwerte Förderung)

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Hoch

Synergien
- Barrierefreier Haltestellenausbau für gemeindebezogene Einzelvorhaben

Verweise
- Integriertes Mobilitätskonzept (IMK) 2018

Anlagen
- Plan 8: Pendlerrouten und Fahrradring

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D1.1	Mobilitätsstation Adendorf	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Von Seiten des SPNV-Aufgabenträgers LNVG ist eine Wiederinbetriebnahme des Bahnhaltepunktes in Adendorf geplant.
Die Erschließungswirkung der neuen Bahnstation umfasst neben dem Gemeindegebiet auch Teilbereiche der benachbarten Samtgemeinde Scharnebeck und hat damit insbesondere für den Radzubringerverkehr große Bedeutung.
Vor diesem Hintergrund wird der Ausbauschwerpunkt bei der vorzuhaltenden Infrastruktur bei der Verknüpfung SPNV/Fahrrad gesehen mit den Bausteinen Attraktivierung von Zubringerrouten, Wegweisung sowie Bike & Ride.
Bei den Anlagen für gesichertes Fahrradparken sollen Flächenkapazitäten für die Aufnahme eines Fahrradverleihs mit integrierter Ladeinfrastruktur vorgehalten werden.
Um Fahrgästen möglichst kurze Wege beim Umstieg zwischen Bus und Bahn anbieten zu können, müssen Haltestellenstandorte bzw. Streckenverlauf der Stadtbuslinie 5007 optimiert werden.

Bausteine / Vorgehen

1. Potenzialermittlung für Dimensionierung der Fahrradabstellanlage (einschließlich Fahrradverleihsystem)
2. Maßnahmenkonzept Wegweisung/Standorterreichbarkeit
3. Detailplanung für eine Verknüpfung SPNV/Stadtbus
4. Entwurfs- und Umsetzungsplanung für neuen Bahnhaltepunkt

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Nein	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D1.1 Mobilitätsstation Adendorf

Kostenklasse

- Fahrradinfrastruktur 100.000 – 250.000 €

Darüber hinaus in anderen Programmen:

- Ausbau Bahnhaltepunkt:
  Gleisanlagen, Bahnsteig, Fahrgastinfo etc.
  > 1 Mio. €
- ÖPNV-Infrastruktur 100.000 – 250.000 €

Ressourcen Landkreis/Gemeinde

(Personal, Sachmittel)

- Hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen

- LNVG und Gemeinde Adendorf (Koordination)
- Landkries Lüneburg
- KVG, DB AG

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

- fortlaufender Bedarf in Bezug auf die einzelnen Ausbaustufen

Umsetzungsdauer

- Mittelfristig (ca. 3-5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse

- Gering bis Mittel
- Anpassung bei Stadtbuslinie (Linienführung, Haltestellen)

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)

- Hoch

Synergien

- Steckbrief A2: Premiumroute Lüneburg-Adendorf-Scharnebeck

Verweise

- Verkehrsentwicklungsplan 2017/2018 der Gemeinde Adendorf
- Vorentwurfsplanung zum geplanten Neubau der Verkehrsstation Adendorf

Anlagen

- Plan 11: Premiumroute Adendorf

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D2	Rad + Bus-Stationen	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Diese Kategorie umfasst Stationen mit geringerer Radverkehrsnachfrage, die mindestens zweistündlich vom ÖPNV bedient werden. Grundlage für die Ausweisung entsprechender Standorte bilden die Pendlerdaten im Binnenverkehr des Landkreises mit Ausrichtung auf die Hansestadt Lüneburg.

Erforderliche Fahrradabstellanlagen sollten Witterungsschutz und in der Regel auch Beleuchtung mit Bewegungsmeldern aufweisen. Bei Sammelanträgen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen umfasst die Förderung auch bis zu 3 Anlehnbügel je Einzelstandort. Die im IMK dargestellten Radzubringerkorridore werden in der Netzplanung des Radverkehrskonzeptes übernommen oder mit einer nächstgelegenen Hauptroute 1. oder 2. Ordnung verknüpft, z. B. durch lokale Beschilderung.

Bausteine / Vorgehen

1. Aktualisierung des im IMK ermittelten Stellplatzbedarfs für die vorgeschlagenen Standorte der Rad + Bus-Stationen.
2. Prüfung der Flächenkapazitäten für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den definierten Busstationen.

Pilotprojekt möglich?

– Nein.

Leuchtturmprojekt möglich?

– Nein.

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D2 Rad + Bus-Stationen

Kostenklasse
- 10.000 – 50.000 € je Standort

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Gering

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (ÖPNV-Aufgabenträger) (Koordination)
- Bauverwaltungen der Kommunen
- Verkehrsunternehmen
- LNVG

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Fortlaufender Bedarf (Federführung Landkreis) jeweilige Kommune bei Planung und Umsetzung der einzelnen Rad- und Busstationen

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig (ca. 3-5 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Mittel

Synergien
- Barrierefreier Haltestellenausbau im Rahmen von gemeindebezogenen Sammelanträgen

Verweise
- Integriertes Mobilitätskonzept (IMK) 2018

Anlagen
- Plan 8: Pendlerrouten und Fahrradring

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D3	Fahrradbus Lüneburg - Bleckede	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Im Binnenverkehr des Landkreises bestehen insbesondere zwischen Bleckede und Lüneburg ausgeprägte Pendlerbeziehungen. Auch wenn zwischen der Kernstadt von Bleckede und dem Bahnhof Lüneburg die vergleichsweise schnelle und im Stundentakt verkehrende Buslinie 5100 angeboten wird, sind die Pendlerwege zwischen einzelnen Ortsteilen von Bleckede und vom Bahnhof Lüneburg weiter entfernt liegenden Zielpunkten ohne PKW-Nutzung zeitlich aufwendig.
Aufgrund der Entfernung von ca. 22 Kilometern zwischen Bleckede und Lüneburg ist eine Radnutzung im Alltagsverkehr über die Gesamtstrecke eher selten.
Vor diesem Hintergrund kommt die Einrichtung einer geregelten Fahrradmitnehme auf der Linie 5100 in Betracht, die den täglichen Arbeitsweg flexibler und bequemer gestaltet und als Alternative zur PKW-Nutzung mit einer attraktiven Tour angeboten wird.

Bausteine / Vorgehen

1. Prüfung der technischen und betrieblichen Voraussetzungen (Einsatz Gelenkbus bzw. Fahrradanhänger, Bedienungszeitraum, Linienverlauf, Haltestelleneignung)
2. Potenzialabschätzung für Gesamtstrecke bzw. Teilstrecken
3. Festlegung eines Zeitrahmens für einen Modellversuch, laufende Erfolgskontrolle, Entscheidung für Weiterführung und Erweiterung des Bedienungsangebotes

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja	– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

D3 Fahrradbus Lüneburg - Bleckede

Kostenklasse
- Investive Kosten 50.000 – 100.000 €
- Laufende Betriebskosten 50.000 – 100.000 €

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (ÖPNV-Aufgabenträger)
- KVG Lüneburg
- beteiligte Kommunen

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Pressebegleitung
- Intensive Vermarktung (vor Ort in Gemeinden, in modernen Medien, in der lokalen Presse)

Umsetzungsdauer
- Kurzfristig (ca. 1 Jahr)
- Wenn technische und betriebliche Voraussetzungen erfüllt
- Anschließender Modellversuch 1 Jahr

Umsetzungshemmnisse
- Mittel bis hoch
- Finanzierung der zusätzlichen Betriebskosten

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering bis mittel

Synergien
- Steckbrief B3.5: Pendlerroute Bleckede

Verweise / Best-practice
- Fahrradbus Steinhuder Meer
- Fahrradbus Marburg

Anlagen
- Plan 8a: Pendlerrouten Bleckede-Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E1 Internetauftritt/ Mängelportal

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Der Landkreis Lüneburg verfügt über ein umfangreiches Internetangebot. Auf der eigenen Website können über den Reiter „Verkehr“ Informationen zum Radfahren im Landkreis erreicht werden. Grundlegende Informationen, sowie die aktuellsten Neuigkeiten werden dargestellt und Ansprechpartner vermittelt. Das Ziel ist es jedoch zukünftig, die Menge an Informationen zum Radverkehr zu steigern und den Bereich direkt von der Startseite des Landkreises zugänglich zu machen. Denkbar ist auch eine eigene Internetadresse, z.B. www.radverkehr-landkreis-lueneburg.de einzurichten. Die Unterkategorien der Website sollen zentrale Bereiche einfach auffindbar machen: Neben aktuellen Meldungen, z.B. über durchgeführte Maßnahmen, Veranstaltungen oder laufende Konzepte. Außerdem sind Informationen zu rechtlichen Themen, z.B. zur Radwegebenutzungspflicht oder Fahrradstraßen hilfreich. Generell muss das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel auf der Website stärker vermarktet werden.

Darüber hinaus muss die Möglichkeit bestehen, über ein Mängelportal, Probleme (bspw. Mängel an der Infrastruktur) und Anfragen direkt an den Landkreis zu übermitteln. Die Hansestadt Lüneburg hat kürzlich ein Mängelportal www.hansestadtlueneburg.de/Home-Hansestadt-Lueneburg/Was-erledige-ich-wo/sags-uns-einfach.aspx) etabliert, in welchem Mängel im Straßenraum gemeldet werden können und auch der Bearbeitungsstatus der Meldung eingesehen werden kann. Es ist empfehlenswert, das Portal im Rahmen einer Kooperation von Landkreis und der Hansestadt einzurichten, was für den Nutzer einfacher und transparent ist, um landkreisweit Mängelmitteilungen zu ermöglichen. Es müssen alle Meldungen durch Mitarbeitende beantwortet werden, um den Bürgern zu vermitteln, dass ihr Anliegen ernst genommen wird. Gerade im ländlichen Raum kann die genaue Verortung der Mängelmeldungen sehr hilfreich sein, z. B. auf Pendlerrouten in der Feldmark.

Bausteine / Vorgehen

1. Festlegung der Themenbereiche für das Internetangebot
2. Abstimmung Design und Inhalte
3. Einrichtung eines Bereichs und Verlinkung direkt von der Startseite und von den Internetseiten der einzelnen Gemeinden
4. Regelmäßige Aktualisierung
5. Kooperation mit der Hansestadt Lüneburg für ein gemeinsames Mängelportal

Pilotprojekt möglich?

- Nein, da dies generelle Maßnahmen sind, die nicht testweise umgesetzt werden sollten

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein, da diese Maßnahmen bereits vielfach umgesetzt werden

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E1 Internetauftritt/ Mängelportal

Kostenklasse
- Ca. 10.000 – 25.000 €

Dann Daueraufgabe mit Administration/ Support

Ressourcen Landkreis/Gemeinde (Personal, Sachmittel)
- Mittel – hoch

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg in Kooperation mit der Hansestadt Lüneburg (Koordination)
- IT-Abteilung
- Pressestelle

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Mängelportal bewerben mit Pressemitteilung und modernen Medien

Umsetzungsdauer
- Dauermaßnahme

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Synergien
- Steckbrief E2: Pressebeteiligung
- Steckbrief E4: Kampagnen zum Thema Radverkehr
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr

Verweise / Best practice
- https://maengelmelder.jena.de/de
- https://www.meldeplattform-radverkehr.de/index.html

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E2 Pressebegleitung

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Eine zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit trägt neben den Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Infrastruktur dazu bei, dass ein fahrradfreundliches Klima entstehen kann. Auf diese Weise kann das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel etabliert und ein Wechselverhalten vom MIV zum Rad angestoßen werden.
Die Presse wird immer dann eingebunden, wenn es etwas Neues oder Interessantes zu berichten gibt. Dies können Informationen über Neuerungen im Radverkehrsnetz sein, aber auch Bekanntmachungen zu wichtigen kommunalen Entscheidungen. Das Ziel ist es, die Bürger verständlich, sachlich und transparent zu informieren und so die Akzeptanz neuer Projekte und des Radverkehrs allgemein zu steigern.
Die Darstellung wird als Pressemitteilung und medienwirksame Äußerungen in der lokalen Presse, aber auch den modernen Medien (Internet, soziale Netzwerke) stattfinden.
Um neben der alltäglichen Berichterstattung den Radverkehr hervorzuheben, hat es sich bewährt, Serien zum Thema Radverkehr im Landkreis zu initiieren. Nach Abschluss des Radverkehrskonzeptes können so in einer täglichen oder wöchentlichen Serie, einzelne Strecken oder Maßnahmen vorgestellt werden. Dabei können verschiedene Zielgruppen in den Fokus genommen werden, z. B. Kinder mit dem Fahrrad unterwegs sind und über ihre Erlebnisse berichten. Andere radaffine Zielgruppen sind Arbeitspendler und Studierende. Die persönliche Vorstellung von Rad fahrenden Menschen wirkt dabei besonders authentisch und überzeugend (Testimonials).

Bausteine / Vorgehen

1. Regelmäßige Pressemitteilungen und -informationen (z.B. über Nachfrageentwicklungen (vgl. Steckbrief E3) und Kampagnen zum Thema Radverkehr (vgl. Steckbrief E4))
2. Regelmäßige öffentlichkeitswirksame Darstellung der Aktivitäten z.B. über eigene Internetseite, soziale Netzwerke, Presse, Radio, Lokalfernsehen (vgl. Steckbrief E1)
3. Initiierung einer täglichen / wöchentlichen Serie zum Thema Radverkehr mit verschiedenen Zielgruppen..

Pilotprojekt möglich?

– Nein, da es sich um eine Dauermaßnahme handelt

Leuchtturmprojekt möglich?

– Nein

Quelle: Facebook- und Internetseite der Landeszeitung Lüneburg

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E2	Pressebegleitung

Kostenklasse
- Daueraufgabe der Pressestelle u. ä.

Ressourcen Landkreis/Gemeinde (Personal, Sachmittel)
- Gering

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Samtgemeinden und Gemeinden
- Lokale Presse

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Umsetzungsdauer
- Dauermaßnahme

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Synergien
- Steckbrief E1: Internetauftritt/ Mängelportal
- Steckbrief E4: Kampagnen zum Thema Radverkehr
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr
- Steckbrief G5: Organisation Radverkehr beim Landkreis Lüneburg

Verweise

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E3	Radverkehrsmonitoring	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Die zielgerichtete und auch effiziente Umsetzung der Projekte und Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuerungsmechanismen. Dazu sind einige Monitoring- und Evaluierungsinstrumente, zweckmäßig und bewährt.

Berichterstattung: Die Kreisverwaltung erstellt alle 2 Jahre einen Fortschrittsbericht zur Um-setzung des Radverkehrskonzeptes, der die durchgeführten Maßnahmen, Mittelverwendung, Förderung und Aussagen zur Zielerreichung beschreibt. Dieser Bericht wird mit der AG Radverkehr abgestimmt und den politischen Gremien zur Kenntnis gegeben.

Zählungen des Radverkehrs: Sind ein einfaches, notwendiges und unverzichtbares Monitoring, um die tatsächliche Fahrradnutzung feststellen zu können. Basiswerte aus vergangenen Zählungen werden in regelmäßigen Abständen durch neue Zählungen überprüft, um eine Erfolgskontrolle für die umgesetzten Maßnahmen zu erhalten (Jahresreihen). Es wird empfohlen, im Frühjahr 2020 eine erneute Zählung durchzuführen. Die Pendlerrouten stehen dabei im besonderen Fokus.

Dauerzählstellen: An besonders relevanten Punkten im Radverkehrsnetz sollten darüber hinaus Dauerzählstellen etabliert werden, die durch ein Informationstele ergänzt werden, die die jeweiligen Werte direkt anzeigt.

Verkehrsschauen: Zur Vor-Ort-Bewertung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, auch speziell des Radverkehrs, werden im Landkreis regelmäßig mit Beteiligung der Baulastträger, Verkehrsbehörde, Polizei und ggf. dritter Befahrungen durchgeführt.

Unfallanalysen: Jährlich wiederkehrende systematische Erfassung der Radverkehrsunfälle (EUSKA-Daten), Auswertung, Unfallanalysen, Unfallursachen, Unfalltypen und Unfallhäufungsstellen.

Mobilitätsbefragungen: Beteiligung an mindestens einer repräsentativen Befragung zum Radverkehr oder zur Mobilität mit Ermittlung der Verkehrsmittelwahl (Wegeprotokolle) und zum Mobilitätsverhalten im Landkreis.

Nutzerbefragungen: Es wird empfohlen z.B. alle 2 Jahre Befragungen von Radfahrenden durchzuführen, um nicht nur Radverkehrsmengen zu interpretieren, sondern konkrete Hinweise zu erhalten.

ADFC-Fahrradklima-Test: Beteiligung kann als Gradmesser und Benchmarking für die Fahrradfreundlichkeit sowie die Akzeptanz und Wirksamkeit der Radverkehrsförderung dienen.

Bausteine / Vorgehen am Beispiel Radverkehrszählungen

1. Festlegung der Zählpunkte (Orientierung an der Zählung von 2015 zwecks Vergleichbarkeit)
2. Durchführung der Zählung an einem Normalwerktag außerhalb der Ferien: Basiszählung im Frühjahr 2020
3. Auswertung und Dokumentation
4. Wiederholung alle 2 Jahre
5. Einrichtung von Dauerzählstellen an relevanten Erfassungspunkten mit Info-Displays

Pilotprojekt möglich?

- Nein, da die Maßnahme nicht testweise wäre

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein, da Monitoring bereits vielerorts durchgeführt wird

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E3 Radverkehrsmonitoring

Kostenklasse
- 10.000 – 25.000 € jährlich für Monitoring unterschiedlicher Art
- 15.000 € - 20.000 € je fest installierter Dauerzählstelle

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Kooperation mit Hansestadt Lüneburg oder Samtgemeinden / Gemeinden
- Ggf. SchülerInnen, Studierende als ZählerInnen, BefragerInnen
- Ggf. Personal zur Aufbereitung

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Veröffentlichung der Ergebnisse über Internet, lokale Presse und andere Medien

Umsetzungsdauer
- Dauermaßnahmen, Turnus wie genannt

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Synergien

Verweise

Anlagen
- Plan 2c: Verkehrsstärken des Radverkehrs auf Kreisstraßen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E4 Kommunikationskampagnen im Radverkehr

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Die öffentlichkeitswirksame Unterstützung geplanter Maßnahmen findet besonders öffentlichkeitswirksam in Form von Kommunikationskampagnen statt. Im großen Stil übernehmen Agenturen die gesamte Durchführung und mediale Begleitung. Der Hauptzweck der Kommunikationskampagnen liegt darin, das Fahrrad als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel besonders intensiv, öffentlichkeitswirksam und professionell zu bewerben. Dabei können die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr gesteigert und für Ungeübte oder interessierte Neu-Radfahrende auf unterhaltsame Angebote zum Kennenlernen ermöglicht werden.
Im kleineren Rahmen bewährt sind jährliche Fahrradaktionstage, öffentliche Veranstaltungen aller Art als Rahmen oder Plakatkampagnen für die Fahrradförderung. Hier angesprochene Aktionen und Kampagnen können vom Landkreis Lüneburg oder von einzelnen Samtgemeinden realisiert werden. Als Akteure und Unterstützer bieten sich darin erfahrene Fahrradverbände, Krankenkassen, Verkehrswacht, Polizei und Fahrradartisten an.
Dabei zielen Kampagnen und Aktionen zum Teil speziell auf bestimmte Personengruppen ab, bspw. Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel zur Arbeit oder zur Schule. Fahrradaktionstage eignen sich, z. B. in Kombination mit einer sonntags autofreien Innenstadt oder im Rahmen von Straßenfesten, besonders dazu, die Bevölkerung unmittelbar anzusprechen. Die Attraktivität solcher Veranstaltungen kann durch „Speis und Trank“, „Giveaways“ (Fahrradsattelschoner etc.) und musikalische Auftritten erhöht werden.
Ein besonderes Highlight, welches die Teilnahme mit dem eigenen Rad lohnend macht, sind erfahrungsgemäß kostenlose Reparaturservices, entgeltlose Check-Ups für das Rad, Aufpump-Service und Reparatur kleinerer Mängel. Kostenloser Reparaturservice ist eine geeignete Maßnahme, die auch an Schulen und in Unternehmen auf großes Interesse stößt.

Bausteine / Vorgehen

1. Zieldefinition: Was soll die Kampagne erreichen? Wer soll angesprochen werden?
2. Festlegung auf Kampagneninhalte, Kommunikationskanäle und Zeitrahmen
3. Ausarbeitung der Kampagnenbotschaft (Motto / Slogan mit Wiedererkennungswert)
4. Durchführung der Kampagne (ggf. inklusive Veranstaltung) und Evaluation

Pilotprojekt möglich?

- Nein, da die Maßnahme nicht testweise ist

Leuchtturmprojekt möglich?

- Ja, z.B. für eine große Kampagne mit Signalwirkung

Quelle: Haz.de

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

E4 Kampagnen zum Thema Radverkehr

Kostenklasse, je nach Umfang
- Kleine Kampagne (Plakate) ab ca. 3.000 €
- Große Kampagne (mit Veranstaltungen) 50.000 – 100.000 €

Ressourcen Landkreis/Gemeinde (Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Lokale Presse, ggf. externe Agenturen
- Ggf. OrganisatorInnen

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Intensive Pressebegleitung, um Aufmerksamkeit zu schaffen und Veranstaltungen zu bewerben

Umsetzungsdauer
- Abhängig von der Kampagne

Umsetzungshemmnisse
- Gering bis mittel

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering bis mittel

Synergien

Verweise
- Erfolgreiche große Kampagnen sind der Radl-Markt oder die Radl-Nacht in München oder auch die Velo City-Night in Hannover

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F1	Fahrradparken an Schulen und Verwaltungsgebäuden	

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

Um das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg zu etablieren, sind neben geeigneten Zufahrtsrouten auch anforderungsgerechte Abstellanlagen einzurichten. Insbesondere die steigende Qualität der genutzten Fahrräder erfordert ein standsicheres und diebstahlgeschütztes Fahrradparken. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet mit über das fahrrad-freundliche Klima und damit über das Maß der Nutzung dieses Verkehrsmittels.
An landkreiseigenen Verwaltungsgebäuden sind zu großen Teilen Fahrradabstellanlagen vorhanden, die ergänzt und qualitativ optimiert werden und sollten. An Schulen sind häufig ältere Abstellanlagen (z.B. Vorderradklemmen ohne Überdachung) zu finden. Hier sollte ebenso eine Optimierung angestrebt werden.
Der Landkreis Lüneburg hat in diesem Zusammenhang bereits einen Antrag auf Förderung investiver Ausgaben im Förderbereich „Klimaschutz und nachhaltige Mobilität“ gestellt.
Es ist insgesamt zu empfehlen, dass die neu zu errichtenden Abstellanlagen mit einer sicheren Anschließmöglichkeit (Bügel, o.ä.) und einer Überdachung ausgestattet werden.

Bausteine / Vorgehen

1. Bestandsaufnahme der einzelnen Standorte (z.T. bereits im Rahmen des Förderantrages erledigt), qualitativ und quantitativ (Zählung abgestellter Fahrräder)
2. Abschätzung der Nutzungspotenziale auf Basis der Zählungen inkl. Zuwachspotenzialen zur Festlegung der Anzahl benötigter Abstellanlagen; ggf. Suche von alternativen Standorten, wenn der bisherige Standort nicht ausreichend Fläche bietet
3. Ggf. Befragung von nutzenden Schülerinnen und Schülern sowie Mitarbeitenden
4. Auswahl geeigneter Anlagentypen und Detailplanung
5. Kostenschätzung, Dringlichkeitenreihung, Sicherstellen der Eigenmittel u. Finanzhilfen
6. Umsetzung

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Nein	– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F1 Fahrradparken an Schulen und Verwaltungsgebäuden

Kostenklasse
– 50.000 – 100.000 €
(je Verwaltungs- oder Schulstandort)

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
– Personal: mittel
– Sachmittel: mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
– Landkreis Lüneburg Gebäudewirtschaft (Koordination)

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
– Interne Informationsarbeit an den betreffenden Schulen und Verwaltungsstandorten

Umsetzungsdauer
– Kurzfristig (1- 3 Jahre)

Umsetzungshemmnisse
– Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
– Gering – Mittel

Synergien
– mit sämtlichen schulischen und familiären Maßnahmen zur Mobilitätserziehung und Schulung des Radfahrens im Kindes- und Jugendalter

Verweise, Literatur und Best-Practice
– https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/ratgeber-fahrrad-und-schule-landesweit-erhaeltlich
– https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/deutschlands-fahrradfreundlichste-schule-2017
– https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/veloversity-das-e-learning-portal-zum-fahrrad-fuer

Verweise, hier Förderantrag
– Landkreis Lüneburg, Gebäudewirtschaft/Klimaschutzleitstelle (2018): Antrag auf Förderung investiver Ausgaben im Förderbereich „Klimaschutz und nachhaltige Mobilität“, im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F2	Elterninformation und -beteiligung	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

In der Stadt Lüneburg und den umliegenden Gemeinden liegt der Großteil der Schulen in einem fahrradfreundlichen Umkreis von weniger als 5 Kilometern. Das Verkehrsmittel Fahrrad bietet sich somit für die täglichen Wege an.
Um den Radverkehr bei Schülerinnen und Schülern zu fördern, ist es allerdings erforderlich, dass die Eltern einbezogen werden. Denn diese sind für die Mobilität ihrer Kinder verantwortlich und wirken als Vorbilder für das Verhalten im Straßenverkehr. Im Rahmen von Elternveranstaltungen werden die Vorteile des Radfahrens zur Schule vermittelt (Umweltfreundlichkeit, wachsende Eigenständigkeit der SchülerInnen).
Neben den Vorteilen werden auch die problematischen Aspekte von Hol- und Bringdiensten aufgeführt, wie bspw. die Verschlechterung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld der Schule.
Über Themenabende, Workshops und Elternbriefe werden die Eltern direkt angesprochen und aufgefordert sich zu beteiligen. Erfolgsversprechend sind derartige Aktionen, wenn die Eltern von den Konzepten der Schulen überzeugt sind. Eine gelungene Präsentation der Schulradverkehrskonzepte ist somit im Vorfeld unabdingbar.
Kinder und Jugendliche auf größere Eigenständigkeit bei der bewussten Gestaltung der individuellen Mobilität vorzubereiten, dafür können im Zuge der schulischen Mobilität wichtige Grundlagen vermittelt, verstanden und eingeübt werden.

Bausteine / Vorgehen

1. Zusammenstellen wesentlicher Informationen
2. Auswahl Bildungseinrichtung
3. Entwurf Elternbriefe, Flyer und weitere Medien
4. Durchführung von Themenabenden bzw. Workshops
5. Entscheidung über weiterführenden Aktionen

Pilotprojekt möglich?

– Nein

Leuchtturmprojekt möglich?

– Nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F2 Elterninformation und -beteiligung

Kostenklasse
- < 10.000 €
- danach Dauermaßnahme

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Mittel bis hoch

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Schulen, Elternvertreter
- Polizei

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Pressebegleitung notwendig

Umsetzungsdauer
- Kurzfristig
- 1 – 3 Monate; wiederholend zu Schuljahresbeginn

Umsetzungshemmnisse
- Mittel

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering – mittel

Synergien
- Steckbrief F1: Fahrradparken an Schulen und Verwaltungen
- Steckbrief F4: Modellprojekt Schulzentrum Scharnebeck

Verweise

Anlagen
- Flyer des ADFC Niedersachsen „Mit dem Rad zur Schule“
- Flyer der Stadt Aachen „Fahrradfahren an Schulen“

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F3 Fahrradfreundliche Betriebe

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Um die Nutzung des Fahrrades auf Arbeitswegen zu unterstützen, können Firmen ihren Mitarbeitern anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen, Umkleidemöglichkeiten und Serviceangebote (Reparaturset etc.) anbieten, um den Betrieb als „fahrradfreundlich“ zu kennzeichnen. Für die Unternehmen ergeben sich neben dem öffentlichkeitswirksamen Beitrag zum Klimaschutz auch finanzielle Einsparungen. Radfahren auf Arbeitswegen fördert die Gesundheit, was krankheitsbedingte Kosten spart. Für Arbeitnehmer selbst liegt der Nutzen in gesundheitlichen, aber auch finanziellen Vorteilen vor allem durch die geringere Nutzung des Pkw. Ziel ist es, dass Betriebe eine Vorbildfunktion einnehmen, mit ihrer Fahrradfreundlichkeit werben.

Der Landkreis Lüneburg kann eine koordinierende Funktion für den Aufbau eines Netzwerkes von fahrradfreundlichen Betrieben übernehmen und Angebote schaffen, die den Anreiz für Betriebe erhöhen, sich fahrradfreundlich aufzustellen. Bei der Ausarbeitung des Programmes zur Unterstützung fahrradfreundlicher Betriebe kann ggf. die Leuphana Universität eingezogen werden.

- Vorgeschlagen wird, ein Projekt gezielt zur Förderung der Elektromobilität anzubieten. Als Beispiel dient das bekannte „E-Bike-Pendeln“ (u.a. LK Wolfenbüttel). Der Landkreis beschafft oder leiht mehrere E-Bikes/Pedelecs. Diese können in festgelegten Zeiträumen von interessierten Firmen ausgeliehen werden und durch Mitarbeitende auf dem Weg zum Arbeitsplatz, anstelle des eigenen Pkw genutzt werden. Damit wird ein erster wichtiger Anreiz für Firmen geschaffen, sich fahrradfreundlich aufzustellen.
- Der ADFC bietet Zertifizierungen zum „Fahrradfreundlichen Betrieb“ an. Hierzu wird vorgeschlagen im Rahmen eines Projektes, für interessierte Firmen diese Zertifizierung zu unterstützen. Diese Firmen können mit diesem Label werben, wenn sie sich selbst verpflichten, Maßnahmen für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit zu fördern. Weiterhin entsteht ein Netzwerk fahrradfreundlicher Firmen im Landkreis, das auf einer Website o.ä. zur Schau gestellt werden kann.
- Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sind die Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ besonders nachahmenswert und geeignet, das Interesse am regelmäßigen Radfahren (Fahrrad-Pendeln) dauerhaft zu wecken.

Bausteine / Vorgehen

1. Ausarbeitung Programm zur Förderung Fahrradfreundlicher Betriebe (z.B. in Kooperation mit Leuphana Universität)
2. Erstellung Projekthomepage
3. Akquisition interessierte Firmen – direkte Ansprache
4. Testphase „E-Bike-Pendeln“ – Pedelec Leihe über lokalen Fahrradhandel durch den Landkreis
5. Testphase Zertifizierung
6. Weiterentwicklung des Projektes

Pilotprojekt möglich?

– Ja, als Testphase mit einzelnen Firmen. Später Ausweitung auf größere Anzahlen denkbar.

Leuchtturmprojekt möglich?

– Nein.

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F3 Fahrradfreundliche Betriebe

Kostenklasse
- 10.000 – 50.000 €
  (Bereitstellung von Pedelecs als Grundausstattung für Betriebe zum Kennenlerne der Aktion)

Ressourcen Landkreis
- Gering bis mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Ggf. Kooperation mit Leuphana Universität
- Lokaler Fahrradhandel
- ADFC
- Interessierte Firmen

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Projektwebsite
- Direkte Ansprache von Firmen
- Pressebegleitung

Umsetzungsdauer
- Kurzfristig (ca. 1 Jahr)

Umsetzungshemmnisse
- gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Verweise
- Website: https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/zertifizierung/

Anlagen
- Flyer „E-Bike-Pendeln“ Rhein-Sieg-Kreis
- Pressemittelung „E-Bike-Pendeln“ Kreis Wolfenbüttel

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F4	Modellprojekt Schulzentrum Scharnebeck	

Handlungsbedarf und Kurzbeschreibung

In der Samtgemeinde Scharnebeck liegen verkehrliche Problemstellungen vor, die das Radfahren im Kernort derzeit erschweren. Dazu zählt offenkundiger Handlungsbedarf wegen fehlender Radverkehrsanlagen im Zuge von Echemer Straße (K 28) und Bardowicker Straße, wegen beengter Straßenräume besonders auch in der Hauptstraße (K 2) und der Adendorfer Straße (K 30). Diese Kreisstraßen und verschiedene Gemeindestraßen werden als Schulwege von ca. 1.550 Schülern (2018) des Schulzentrums Duvenbornweg täglich genutzt, davon ein hoher Anteil zu Fuß und mit dem Fahrrad. Nach Planungen des Landkreises als Schulträger soll das Schulzentrum mit der Schule am Schiffshebewerk und dem Bernhard-Riemann-Gymnasium mit ca. 270 Fahrradstellplätzen neu ausgestattet werden (vgl. Förderantrag, 1. Bauabschnitt, 2018).

Es wird empfohlen, die laufenden Erweiterungs- und Erneuerungsvorhaben zum Anlass für die **Aufstellung eines Schulwegesicherungskonzeptes** zu nehmen. Dieses Konzept soll den Handlungsbedarf zum sicheren Erreichen des Schulzentrums mit dem Fahrrad und auch zu Fuß baulastträgerübergreifend darstellen und als Grundlage für deren Umsetzung dienen. Für die Samtgemeinde als (möglicher) Planungsträger ergibt sich damit zugleich die Chance, die Schulwegesicherungsmaßnahmen auf weitere angrenzende und für den nicht motorisierten Verkehr ggf. unsichere Abschnitte des Straßennetzes auszudehnen. Als Handlungsschwerpunkte zeichnen sich dabei gemäß nachstehender Aufstellung verschiedene Bausteine bzw. Arbeitsschritte ab.

Als sehr förderlich für das Radfahren in Alltag und Freizeit sind die überwiegende Ausstattung mit straßenbegleitenden Radwegen im übrigen Samtgemeindegebiet und ein attraktives Nebenstraßennetz, bis hin zum Elbe-Radweg, zu verzeichnen. Allerdings sind hier einzelne Netzlücken an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen zu schließen und ggf. Ausbesserungen im Nebenstraßennetz vorzunehmen.
Wenn Schulwegesicherungsmaßnahmen ähnlicher Art im Landkreis auch an anderen Schulstandorten notwendig sind, wovon auszugehen ist, sollte das Vorhaben als Pilotprojekt durchgeführt werden. Das kann auch die Anwendung der sog. Experimentierklausel der StVO erleichtern.

Bausteine / Vorgehen

1. Bestandsaufnahme der Unfall- und Gefahrenpunkte bzw. Abschnitte
2. Handlungsbedarf im Hinblick auf bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen
3. Abstimmung der Samtgemeinde mit Schulträger, Gemeinde u. Landkreis Lüneburg/SBU
4. Kostenschätzung und Aufstellung eines Finanzierungs- und Förderplans
5. Detailplanung und Umsetzung

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– Ja	– Erst nach erfolgreicher Durchführung des Pilotvorhabens

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

F4 Modellprojekt Schulzentrum Scharnebeck

Kostenklasse
- Zurzeit nicht bezifferbar

Ressourcen Landkreis
(Personal, Sachmittel)
- Gering bis mittel

Koordination / Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Schule am Schiffshebewerk / Bernhard-Riemann-Gymnasium (Eltern-/ Schülerschaft, Verwaltung), Gemeinde und Samtgemeinde Scharnebeck; Landkreis Lüneburg / SBU

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Erfordert ein durchdachtes Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit

Umsetzungsdauer
- 1 – 3 Jahre

Umsetzungshemmnisse
- Keine besonderen

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering bis mittel

Synergien
- Insbesondere mit: Radverkehrsförderung in der Gemeinde / Samtgemeinde
- Neuaufstellung des Fahrradparkens im Schulzentrum
- Eventuell mit Unterrichtseinheiten der beteiligten Schulen

Verweise, Literatur und Best-Practice
- Schulwegesicherungspläne

Verweise, hier Förderantrag
- Förderantrag, 1. Bauabschnitt, 2018 für ca. 270 neue Fahrradstellplätze im Schulzentrum Schule am Schiffshebewerk / Bernhard-Riemann-Gymnasium

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G1	Datenbank für Wege und Wegweisung	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Eine Datenbank, die den gesamten Infrastrukturbestand für (Rad-)Wege und (Radverkehrs-) Wegweisung beinhaltet, bedeutet für die zuständige Verwaltung und andere beteiligte Akteure und Vermarkter wie Tourismusorganisationen ein hilfreiches Tool. Dies enthält grundlegende Kenndaten zum Radverkehrsnetz im Landkreis, wie z.B. Qualität der Radwege (Oberflächenbeschaffenheit, Breite des Weges), Führungsformen und Baulastträger. Hinzu kommen Mängel und Defizite. Jeder dokumentierte Abschnitt wird durch ein oder mehrere Fotos ergänzt und ist in einer Kartendarstellung georeferenziert auffindbar.
Zum Aufbau der Datenbank werde alle Strecken des regionalen Radverkehrsnetzes sowie der „Radschönrouten“ in der Rege mit dem Fahrrad als „Qualitätsmessgerät“ abgefahren und nach festgelegten Parametern dokumentiert (Fotos, Datenmaterial).
Der Datenbestand muss regelmäßig gepflegt werden, Veränderungen im Bestand werden eingearbeitet, z.B. Mängelbeseitigung oder Neubaumaßnahmen. In regelmäßigen Abständen, z.B. alle 2-3 Jahre, erfolgt eine Neuaufnahme aller Strecken, um Wegequalitäten neu einstufen zu können und ggf. aufgetretene Mängel zu dokumentieren. Durch eine kontinuierliche Aktualisierung behält die Verwaltung den Überblick über das Netz und kann auf dieser Basis entscheiden, bspw. bei Umleitungen aufgrund von Baustellen.
Teile der Datenbank können im Rahmen einer Internetplattform der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, z.B. Wegequalitäten und Belagsarten. Sie bieten Nutzern in der geplanten Routing-App Informationen zur gewählten Fahrtroute, z.B. Vermeidung von unbefestigten Wegen oder stark befahrenen Straßen.

Bausteine / Vorgehen

1. Festlegung einer Datenbankstruktur
2. Aufnahme des Datenbestandes und Fotodokumentation
3. Zusammentragen und Aufbereitung der Daten (aus vorliegenden Untersuchungen, Ergänzung fehlender Daten)
4. Kontinuierliche Datenpflege

Pilotprojekt möglich?

- Nein, da die Datenbank Grundlage für alle zukünftigen Vorhaben ist und somit nicht testweise existieren sollte

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein, da andere Kommunen und Landkreise bereits Datenbanken für den Radverkehr etabliert haben

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G1 Datenbank für Wege und Wegweisung

Kostenklasse
- 50.000 € -100.000 €

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- IT-Abteilung
- Ggf. externer Dienstleister
- Ggf. Leuphana Universität (Datenaufnahmen)

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Umsetzungsdauer
- Dauermaßnahme

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Synergien
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr
- Steckbrief G3: Routing-App

Verweise

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G2	Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Der Landkreis Lüneburg verfügt über ein Wegweisungssystem, das dem noch gültigen Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen von 2000 entspricht, jedoch vor allem auf den touristischen Radverkehr ausgerichtet ist. Die Wegweisung ist nicht einheitlich aufgebaut und gestaltet. Besonders die Wegweiser für touristische Radrouten, wie bspw. Ilmenau-Radweg oder Lüneburger-Waldtour, wurden z. T. unabhängig etabliert. Insoweit bedarf die Radverkehrswegweisung einer Überarbeitung und Integration der Alltagsrouten in das Konzept. Dieser Schritt sollte nach Etablierung des geplanten Kreisnetzes erfolgen. Hinzu kommt, dass die Schilder aufgrund Ihres Alters und der Witterung verschmutzt und schwer lesbar sind. Um diesem Problem entgegenzuwirken, könnten ehrenamtliche Schilderpaten eingesetzt, wie bereits in den Landkreisen Diepholz und Nienburg Praxis.
Generell ist eine Beschilderung im öffentlichen Raum, neben der Veröffentlichung der Radrouten in Internet, Presse und anderen Medien, eine zwingende Notwendigkeit um das etablierte Radverkehrsnetz der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und dafür zu werben. Die Ausschilderung hilft den Radfahrern sich im Netz zurechtzufinden, ohne anderweitige Karten zu nutzen. Unterschiedliche Netzelemente (Pendlerrouten, Radring etc.) können mit Einschubplaketten transparent erkennbar gemacht werden.
Bei der Umsetzung wird die FGSV-Richtlinie „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (1998) angewendet. In einem Wegweisungskonzept sind alle im Bestand vorhandenen Wegweisungselemente aufzunehmen und in das neue Netzkonzept zu integrieren. Nur so kann u.a. die Zielkontinuität gewährleistet werden. Ggf. müssen touristische Routen vereinheitlicht / gebündelt werden, um Parallelführungen zu vermeiden.
Die Entwicklung eines neuen Wegweisungskonzeptes sollte durch einen spezialisierten Dienstleister ausgearbeitet werden, Es besteht hierbei jedoch die Möglichkeit eine Unterstützung durch Studierende der Leuphana Universität hinzuzuziehen. Im Ergebnis wird eine flächendeckende und einheitliche Datenbank für Wege und Wegweisung als grundlegende Voraussetzung auch für die laufende Wartung und Pflege geschaffen (vgl. Steckbrief G1).

Bausteine / Vorgehen

1. Ausarbeitung des Wegweisungskonzeptes (u.a. Dokumentation des Bestandes, Festlegung der Routenführungen, inkl. Bündelung)
2. Neuaufstellung bzw. Ergänzung der Bestandsbeschilderung
3. Regelmäßige Qualitätskontrolle

Pilotprojekt möglich?

– Nein, da die Wegweisung nicht testweise existieren soll

Leuchtturmprojekt möglich?

– Ja

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G2	Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr	

Kostenklasse
- 100.000 – 250.000 €
- Stark abhängig von zu beschildernden Netzlänge und Schilderdichte

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Externe Unterstützung für das Beschilderungskonzept
- Ggf. Leuphana Universität
- Ggf. ehrenamtliche Schilderpaten

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Bekanntmachung des neuen Wegweisungskonzeptes notwendig über die lokale Presse und moderne Medien
- Flyer oder anderes Informationsmaterial nach Fertigstellung

Umsetzungsdauer
- Mittelfristig

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering bis mittel

Synergien
- Steckbrief G1: Datenbank für Wege und Wegweisung
- Steckbrief G3: Routing-App

Verweise
- FGSV-Richtlinie „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (1998)
- Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen (2000)

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G3	Routing-App	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Ein flächendeckendes Routing für den Radverkehr erweist sich sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr zunehmend als unverzichtbar. Für den touristischen Bereich existieren in Lüneburg bereits externe Angebote bzw. Apps (bspw. Komoot, Outdooractive, Naviki). Informationen über das Höhenprofil, die Wegetypen (Fahrradweg oder Straße) und die Oberflächenbeschaffenheit werden im Idealfall aufgeführt, was jedoch nicht selbstverständlich ist. Diese sind nach Betreiberangaben auch für den Alltagsradverkehr geeignet.

Für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Lüneburg wird von Akteuren mit Ortskenntnis des attraktiven, eher untergeordneten „versteckten“ Straßen- und Wegenetzes die Entwicklung einer Routing-App als sinnvoll und notwendig angesehen. Neben der Orientierung bei Routenführungen in „unbekanntem Gelände“ kann mit ihrer Hilfe auch eine laufende Versorgung der Bevölkerung mit aktuellen Informationen zum Radverkehrsnetz realisiert werden. Veränderungen im Netz, der Infrastruktur oder auch Umleitungen aufgrund von Baustellen können auf diese Weise einfach kommuniziert werden. In der App soll das gesamte regionale Radverkehrsnetz (vgl. B1) sowie das Netz der „Radschönrouten“ (vgl. B4) integriert und mit Daten zu Belägen etc. hinterlegt sein (vgl. G1). Die Leuphana Universität Lüneburg bereitet derzeit im Rahmen eines Projektseminars unter Einbindung der Studierenden die Entwicklung eines App-gesteuerten Radverkehrsrouting vor.

Bausteine / Vorgehen

1. Zielsetzung für die App und ansprechen von Kooperationspartnern
2. Entwicklung, Einpflegen der Daten und Start der App
3. Laufende Aktualisierung der Informationen (Veränderungen an der Infrastruktur, Baustellenführungen und anderweitige Umleitungen)

Pilotprojekt möglich?

- Ja, da die voraussichtliche Nutzung noch nicht absehbar ist

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein, da bereits viele Routing-Apps existieren

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G3	Routing-App

Kostenklasse
- 10.000 € - 50.000 €

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- gering

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination) und Leuphana Universität (Kooperation)
- IT-Abteilung des Landkreises
- Ggf. externer Dienstleister zur Programmierung der App

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Vermarktung und Bewerbung über Internetauftritt und Pressemitteilungen

Umsetzungsdauer
- Kurz- bis mittelfristig

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering

Synergien
- Steckbrief B1: Baulastträgerübergreifenden Grundkonzept
- Steckbrief B4: Kooperationskonzept Leuphana („Radschönrouten“)
- Steckbrief G1: Datenbank für Wege und Wegweisung
- Steckbrief G2: Wegweisungskonzept für Alltags- und Freizeitverkehr

Verweise

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G4	Erweiterung Leihfahrradsystem	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Das Leihfahrradsystem StadtRAD in Lüneburg ermöglicht das Ausleihen und die Rückgabe von Stadträdern an sieben Standorten in der Stadt. Drei dieser Standorte befinden sich auf dem Campus der Leuphana Universität Lüneburg. Insgesamt umfasst das Leihradsystem 65 Fahrräder. Bei der Nutzung ist die erste halbe Stunde kostenfrei, danach werden die Fahrten im Minutentakt abgerechnet. Die Fahrräder können nach einmaliger Registrierung per App oder Internet genutzt werden, auch von Kunden der DB-Call-a-Bike-Angebote. Eine Ausweitung des Systems auf Adendorf mit einer Station am Rathaus und am geplanten Bahnhaltepunkt ist in Vorbereitung.

Der Fokus des Leihsystems liegt derzeit auf der Hansestadt Lüneburg. Eine räumliche Erweiterung in den Landkreis kann eine geeignete Maßnahme sein, um den Radverkehr zu fördern und zu „pushen“. Dabei werden insbesondere die an Lüneburg grenzenden Samtgemeinden angesprochen. In Kombination mit dem Aufbau eines Mobilitätsstationen-Konzeptes (D1) bietet die Erweiterung und Aufstockung des Fahrradbestandes viele Vorteile. Deshalb sollte an jeder Mobilitätsstation auch eine Ausleih- und Rückgabemöglichkeit eingerichtet werden. Die Anbindung von Wohnvierteln und Arbeitsschwerpunkten ist ein weiteres Ziel, was mit einer Anknüpfung an die Pendlerrouten (B3.1 – B3.5) realisiert werden kann. Mit Stationen an ÖPNV-Schnittstellen und an größeren Arbeitsplatzschwerpunkten auf oder in der Nähe der Firmengelände wird das Angebot für Berufspendler interessant. Große Arbeitgeber können ggf. Vergünstigungen anbieten.

Um auch Pedelecs und Lastenräder für interessierte Nutzer verfügbar zu machen wird eine Kooperation mit dem Radspeicher am Hauptbahnhof empfohlen.

Bausteine / Vorgehen

1. Evaluation des aktuellen Angebotes und für die Abschätzung von Nachfragepotenzialen in den an die Hansestadt angrenzenden Samtgemeinden.
2. Auswahl und Einrichtung neuer Standorte sowie Anschaffung neuer Leihräder
3. Intensive Bewerbung und Öffentlichkeitsbeteiligung durch Presse und gesonderte Aktionen bzw. Kampagnen

Pilotprojekt möglich?

- Nein, da das Projekt in Grundzügen schon existiert und ausgebaut werden soll

Leuchtturmprojekt möglich?

- Nein, da Leihsysteme bereits vielfach existieren

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G4 Erweiterung Leihfahrradsystem

Kostenklasse
- 50.000 - 100.000 €

Ressourcen Landkreis/Gemeinde
(Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- StadtRAD Lüneburg / DB Call-a-Bike
- Leuphana Universität und AStA als Vertragspartner
- Ggf. interessierte Arbeitgeber als Standortkooperanden

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Intensive Pressebegleitung und Marketing

Umsetzungsdauer
- Langfristig

Umsetzungshemmnisse
- Gering bis mittel

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Gering bis mittel

Synergien
- Steckbrief B3: Pendlerroutenkonzept Lüneburg

Verweise
- Beispiele für erfolgreiche Fahrradverleihsysteme (FVS), zum Teil mit/nach kommunaler Anschubförderung als Standortfaktor (Tourismusgebiete, Universitätsstädte) oder angedockt an große Arbeitgeber

Anlagen

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G5	Organisation Radverkehr beim LK Lüneburg	

Kurzbeschreibung und Handlungsbedarf

Nach Abschluss des Radverkehrskonzeptes sind die aufgezeigten Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und Minderung von Treibhausgasen umzusetzen. Dieser Prozess lässt sich nicht in einem kurzen Zeitraum bewältigen, sondern benötigt insgesamt mindestens 5 bis 10 Jahre. Deshalb ist es wichtig, das Thema Radverkehr dauerhaft in der Verwaltung zu verankern, Zuständigkeiten klar zu benennen und zu festigen. Personell ist das Thema bei einer zentralen Koordinierungsstelle (ggf. mehrere Personen) zu bündeln und nach Möglichkeit mit einem Mobilitätskoordinator bzw. Mobilitätsmanager zu besetzen, der/die auch die Funktion eines/r hauptamtlichen Fahrradbeauftragten übernehmen kann. Diese/r arbeitet als Ansprechpartner/in für die Bürgerinnen und Bürger und die Gremien der Selbstverwaltung und übernimmt die fachliche Koordination für alle Projekte mit Schnittstellen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, zum Mobilitätsmanagement, zur (Gesamt-)Verkehrsplanung sowie zum ÖPNV.

Die Koordinierungsstelle dient als Ansprechpartner für alle Fragen zum Alltags- und Freizeitradverkehr, sie koordiniert Planungs- und Umsetzungsprozesse und vermittelt zwischen den verschiedenen Akteuren. Sie übernimmt die Koordination und Verantwortung für die strategische Radverkehrsplanung, die Organisation und laufende Dokumentation der Maßnahmenumsetzung. Die Stelle betreut ebenfalls die Internetpräsenz, das Mängelportal (vgl. E1), sorgt für eine regelmäßige Kommunikation mit Presse und Medien (vgl. E2) und steht für die Öffentlichkeit bei Fragen jederzeit zur Verfügung. Die Stelle kann mit Klimaschutzmitteln bis zu drei Jahre gefördert werden.
Um der Schnittstellenfunktion gerecht zu werden, sollte die Koordinierungsstelle als Stabsstelle direkt dem Landrat oder der Leitung des zuständigen Fachbereiches zugordnet sein. Außerdem müssen regelmäßige Kontakte mit der kreiseigenen SBU und der Landesstraßenbauverwaltung (hier: NLSTBV GB Lüneburg) eingerichtet und gewährleistet werden. Weitere Aufgabe ist die Koordination und Leitung des etablierten Arbeitskreises (AG Radverkehr). Diese Gruppe muss auch in Zukunft regelmäßigen zusammenkommen und die Umsetzung begleiten. Eine weitergehende Einbindung der Kreispolitik ist zu empfehlen. Hier bietet es sich u.a. an, regelmäßig Radexkursionen anzubieten. Damit können die Problemlagen vor Ort besser aufgezeigt und Lösungsansätze diskutiert werden.

Der Landkreis ist wie die Hansestadt Lüneburg Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/ Bremen e.V. (AGFK). Die AGFK bietet ein ideales kommunales Netzwerk, das sowohl den Informations-und Erfahrungsaustausch fördert wie auch gemeinsame Aktivitäten organisiert. Nach ihrer Gründung hat sie sich als feste Institution für eine landesweite Radverkehrsförderung etabliert, die es zu nutzen gilt.

Bausteine / Vorgehen

1. Definition der Aufgabenbereiche der zentralen Koordinationsstelle wie genannt
2. Förderantrag für die Personalstelle mit Klimaschutzmitteln und Besetzung der Stelle
3. Begleitung der Konzeptumsetzung, Koordination der Akteure und Prozesse usw.
4. Kontinuierliche Evaluation, Informations- u. Öffentlichkeitsarbeit, strategische Planung

Pilotprojekt möglich?	Leuchtturmprojekt möglich?
– nein	– nein

Koop. Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lk Lüneburg / Gmd. Adendorf

G5	Organisation Radverkehr beim LK Lüneburg

Kostenklasse
- Dauermaßnahme

Ressourcen Landkreis/Gemeinde (Personal, Sachmittel)
- Mittel

Koordination/ Beteiligte Akteure / Kooperationen
- Landkreis Lüneburg (Koordination)
- Kontinuierliche Abstimmung und Austausch mit Hansestadt Lüneburg, Kommunen, AGFK

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Vorstellung der Koordinierungsstelle in der Öffentlichkeit, um die Ansprechbarkeit von der Öffentlichkeit zu demonstrieren.
- Regelmäßige Berichterstattung (Presse, Homepage)

Umsetzungsdauer
- Kurzfristig
- Dauermaßnahme

Umsetzungshemmnisse
- Gering

THG-Minderung (relativ zum Gesamteinsparpotenzial)
- Schwer messbar jedoch unerlässlich

Synergien

Verweise

Anlagen