



LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Protokollauszug Sitzung des Ausschusses für Mobilität vom 03.09.2025

TOP 5. Radverkehrsförderung im Landkreis Lüneburg - 1. Anpassung des Radverkehrsnetz ungeändert beschlossen 2025/188

Herr Winkelmann trägt zur Vorlage anhand einer Präsentation vor. Die Präsentation ist als Anlage beigefügt. Das Radverkehrsnetz für den überörtlichen Verkehr (Haupt- und Ergänzungsrouten) stamme aus dem Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüneburg und sei die strategische Grundlage für Maßnahmenkonzeption, Priorisierung und Umsetzung. Gründe für dessen nun zur Abstimmung stehende Anpassung seien Planungen von Gemeinden, Bautätigkeiten und Planungen des SBU für die Kreis- sowie Planungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für die Landes- und Bundesstraßen. Es handele sich um die übergeordnete Ebene der strategischen Netzplanung, nicht um eine Detailplanung. Folgende zwölf Anpassungen seien vorgesehen:

1. K22 Bleckede bis L222
2. L222: Anpassung der Ergänzungsrouten des LK/ Hauptroute RVK Dahlenburg-Bleckede
3. Ergänzungsrouten Thomasburg-Ellringen K26
4. Ergänzungsrouten Dumstorf - Riecklingen B216
5. Haupt- und Ergänzungsrouten Dahlenburg-Ellringen K35: Anpassung der Route des LK und des RVK Dahlenburg-Bleckede
6. Deutsch Evern K37/ K7: Festlegung einer zusätzlichen Ergänzungsrouten
7. K20/ K10: Anpassung der Ergänzungsrouten des LK/ Hauptroute des LK
8. K52: Höhere Priorisierung als Netzlücke gewünscht
9. Barendorf: Anpassung des Lüneburger Fahrradrings auf die Hauptroute über Dorfstraße und Heidweg bis zur Kreuzung K28/K40
10. Abgleich der Route des LK/ Hauptroute RVK Dahlenburg-Bleckede: Routenverlauf Mücklingen-Dahlenburg anpassen im Brückenzulauf B216
11. Reppenstedt: Neue Radverkehrsanlagen an der L216 und dem Schnellenberger Weg und Abgleich mit dem NUMP
12. Abgleich mit dem NUMP: Abschnitt zwischen Imkerstieg (Ochtmissen) und der K32 wird zu einer Hauptroute (bisher: Ergänzungsrouten, Vorhaben Radschnellweg)

Bei den Anpassungen Nr. 9 bis Nr. 12 handele es sich lediglich um redaktionelle Anpassungen.

KTA Schultz fragt zur Anpassung Nr. 4 nach der genauen Form der dort durch die NLStBV geplanten Querungshilfe und ob eine solche Querungshilfe als sicher gelte. In Lüneburg-Ochtmissen gebe es zu der Sicherheit von Querungshilfen intensive Diskussionen.

Herr Winkelmann führt hierzu aus, dass es sich bei der Querungshilfe um einen Fahrbahnteiler handele. Auch würden Zuwegungen zu beiden Bushaltestellen geschaffen. Im übrigen sei hier die NLStBV zuständig, da es sich um eine Bundesstraße handele.

Herr Prof. Dr. Pez bejaht, dass es sich bei einem Fahrbahnteiler um eine sichere Querungshilfe handele.

KTA Glodzei wirft zur Anpassung Nr. 5 die Frage auf, ob durch die Änderung der Route bestehende Radverkehrsanlagen entfielen.

Herr Winkelmann verneint dies. An der K 35 seien in diesem Bereich keine Radverkehrsanlagen vorhanden, durch die Anpassung werde ein zukünftiger Radwegebau an der K 35 lediglich depriorisiert.

KTA Hinners fragt zur Anpassung Nr. 6, welche zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der K 37 im Zuge der Ortsdurchfahrt Deutsch Evern gelte.

KTA Mues erwidert, dass aktuell aufgrund einer Baumaßnahme 30 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit seien. Nach Ende der Baumaßnahme betrage sie jedoch wieder 50 km/h. Zur Anpassung Nr. 8 erwähnt er die Bedeutung der Route über die K 52 für radfahrende Schüler:innen, die diesen Weg aus Deutsch Evern zur IGS Lüneburg sowie zum Johanneum und den Berufsbildenden Schulen in Lüneburg nutzten. Er bedauere daher, dass die K 52 nicht berücksichtigt werden konnte, habe aber Verständnis dafür, da das schmale Brückenbauwerk über die Ortsumgehung Lüneburg (B 4 / B 209) keine einfache

Lösung erlaube.

Zur Anpassung Nr. 11 hebt **KTA Glodzei** die Bedeutung der neuen Ergänzungsrouten über den Schnellenberger Weg hervor, diese sei eine wichtige und viel genutzte Verbindung für radfahrende Schüler:innen aus Reppenstedt zum Schulzentrum Oedeme. Er stellt daher in Frage, dass es sich nur um eine Ergänzungsrouten handelt.

Herr Winkelmann entgegnet, dass die L 216 als klassifizierte Straße die Hauptroute sei und der Schnellenberger Weg die Nebenroute. Im übrigen werde der Schnellenberger Weg bisher nicht im Radverkehrsnetz des Landkreises berücksichtigt und erhalte nun immerhin den Status einer Nebenroute.

KTA Kastens bedankt sich für die geleistete Arbeit. Er verweist für die ersten fünf Maßnahmen auf das Interkommunale Radverkehrskonzept Bleckede/Dahlenburg und die fehlenden Radverkehrsverbindungen zwischen diesen beiden Orten. Die NLSStBV sei mit der Umsetzung ihrer 2016 festgelegten Radverkehrsmaßnahmen weit im Rückstand. Das Interkommunale Radverkehrskonzept Bleckede/Dahlenburg berücksichtige erstmals auch Feld- und Wirtschaftswege. Er begrüßt vor diesem Hintergrund die vorgenommenen Anpassungen im Raum Bleckede/Dahlenburg.

KTA Glodzei spricht ebenfalls seinen Dank aus. Er merkt an, dass die Vorlage 2025/188 in Allris nicht mehr auffindbar sei.

Frau Harlfinger-Düpow, FDL Mobilität, antwortet, dass es durch die vorgenommene Aktualisierung technische Probleme bei dieser Vorlage gebe. Sie teilt Kopien der Vorlage als Tischvorlage aus.

KTA Hinners verweist zur Anpassung Nr. 1 auf die Situation in Bleckede an der L 222. Hier erfolge die Planung zweier neuer Querungshilfen im Bereich der Einmündungen Robert-Koch-Straße und Schiedenitzweg.

KTA Kastens ergänzt, dass die Kosten für deren Herstellung sich auf 300.000 € bis 400.000 € belaufen.

Beschluss: Das Radverkehrsnetz des Landkreis Lüneburg wird bzgl. des Verlaufs und der Untergliederung seiner Haupt- und Ergänzungsrouten angepasst (1. Anpassung, Punkte 1-12). Die Anpassungen wurden den Straßenbaulastträgern (NLSStBV, SBU, Gemeinden) vorgestellt und werden in der Umsetzungsphase mit diesen abgestimmt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig.