



Interkommunales Radverkehrskonzept

Bleckede/Dahlenburg

Interkommunales Radverkehrskonzept

Bleckede/Dahlenburg

Auftraggeber: Stadt Bleckede und Samtgemeinde Dahlenburg

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990
E-Mail: info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Bearbeitung: Rainer Dargel
Tim Behring
Andrea Wohlfahrt

Hannover, im Januar 2023

Inhalt

1.	Aufgabenstellung.....	1
2.	Bestandsanalyse.....	1
2.1	Siedlungsräumliche Rahmenbedingungen	1
2.2	Straßennetz und Infrastruktur.....	2
2.3	Zielnetz Radverkehr	3
2.4	Führungsformen Radverkehr.....	5
2.5	Mängel und Probleme, Handlungsbedarf	7
3.	Handlungskonzept	13
3.1	Leitlinien	13
3.2	Neubau/Sanierung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen außerorts	13
3.3	Maßnahmen zur innerörtlichen Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen	14
3.4	Radverkehrsführung auf Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen	15
3.5	Maßnahmenbaustein Fahrradparken	18
4.	Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit ..	19
5.	Maßnahmenpriorisierung	20

Verzeichnisse (Übersicht)

Abbildungen (im Text)

Tabellen (im Text)

Pläne 1 - 11 (gesondert)

Anlagen (gesondert)

Anlage 1 Querschnitte 1-13

Anlage 2 Maßnahmensteckbriefe 1-7

Anlage 3 Übersicht Förderprogramme

Abbildungen

- Abb. 1 Ortsdurchfahrt Garlstorf (K4)
- Abb. 2 Ortsdurchfahrt Garlstorf (K4)
- Abb. 3 Elberadweg Westseite
- Abb. 4 Elberadweg Ostseite
- Abb. 5 Moorweg, Bleckede
- Abb. 6 Woppenberg, Göddingen
- Abb. 7 Zuwegung Bahnhofpunkt Dahlenburg
- Abb. 8 Zuwegung Bahnhofpunkt Neetzendorf
- Abb. 9 Ortsdurchfahrt Karze (L219)
- Abb. 10 Alt Garge (K22)
- Abb. 11 Zuwegung Fa. Döhler, Dahlenburg
- Abb. 12 Erschließung Schulzentrum Dahlenburg
- Abb. 13 Dahlenburger Straße (L222)
- Abb. 14 Dahlenburger Straße (L222)
- Abb. 15 Lüneburger Straße (L221)
- Abb. 16 Fritz-von-dem-Berge-Straße (L222)
- Abb. 17 Hauptstraße Dahlenburg (L232)
- Abb. 18 Ortsdurchfahrt Breetze (K35)
- Abb. 19 Unfallstatistik Bleckede 2018-2020
- Abb. 20 Unfallstatistik Dahlenburg 2018-2020
- Abb. 21 Bleckede-Dahlenburg (K35)
- Abb. 22 Dahlenburg-Tosterglope (L232)
- Abb. 24 B+R Bahnhofpunkt Dahlenburg
- Abb. 25 B+R Bahnhofpunkt Göhrde
- Abb. 26 Lüneburger Straße
- Abb. 27 Töpferdamm

- Abb. 28 Ortsdurchfahrt Karze (L219)
- Abb. 29 Ortsdurchfahrt Garlstorf (K4)
- Abb. 30 Beispiel Wildeshausen, gesicherte Fahrradabstellanlage am Bahnhof

Tabelle

- Tabelle 1 Maßnahmenübersicht

Pläne

- Plan 1 Lage Untersuchungsraum
- Plan 2 Wichtige Pendlerbeziehungen
- Plan 3a Straßennetz und Infrastruktur Stadt Bleckede
- Plan 3b Straßennetz und Infrastruktur Kernstadt Bleckede
- Plan 3c Kfz-Verkehrsstärken Bleckede
- Plan 3d Straßennetz und Infrastruktur Samtgemeinde Dahlenburg
- Plan 3e Straßennetz und Infrastruktur Kernort Dahlenburg
- Plan 3f Kfz-Verkehrsstärken Dahlenburg
- Plan 4a Zielnetz Radverkehr Stadt Bleckede
- Plan 4b Zielnetz Radverkehr Kernort Bleckede
- Plan 4c Zielnetz Radverkehr Samtgemeinde Dahlenburg
- Plan 4d Zielnetz Radverkehr Kernort Dahlenburg
- Plan 5a Befahrungsstrecken Bleckede
- Plan 5b Befahrungsstrecken Dahlenburg
- Plan 6a Führungsformen Radverkehr Stadt Bleckede
- Plan 6b Führungsformen Radverkehr Kernort Bleckede
- Plan 6c Führungsformen Radverkehr Bleckede (Luftbild)
- Plan 6d Führungsformen Radverkehr Samtgemeinde Dahlenburg
- Plan 6e Führungsformen Radverkehr Kernort Dahlenburg
- Plan 6f Führungsformen Radverkehr Dahlenburg (Luftbild)
- Plan 7a Probleme und Defizite Stadt Bleckede
- Plan 7b Probleme und Defizite Samtgemeinde Dahlenburg
- Plan 8a Neubau von RVA Stadt Bleckede
- Plan 8b Neubau von RVA Samtgemeinde Dahlenburg

Plan 9a	Maßnahmen Radverkehrsführung innerorts Bleckede
Plan 9b	Detailplanung Bleckede RV-Wechsel Lüneburger Straße
Plan 9c	Detailplanung Bleckede Lüneburger Str./Nindorfer Moorweg
Plan 9d	Detailplanung Bleckede Lüneburger Str./Kreisverkehr
Plan 9e	Detailplanung Bleckede L222/K22 Bleckede
Plan 9f	Maßnahmen Radverkehrsführung innerorts Dahlenburg
Plan 9g	Detailplanung Dahlenburg Ortseinfahrt (K35)
Plan 9h	Detailplanung Dahlenburg Übergang Ortseinfahrt L232
Plan 10a	Radvorzugsroute Bleckede
Plan 10b	Fahrradzonen/Fahrradstraßen Bleckede
Plan 10c	Radvorzugsroute Dahlenburg
Plan 10d	Beschäftigtenverteilung Fa. Döhler, Dahlenburg
Plan 10e	Fahrradzone Buendorf
Plan 11a	Standorte für Optimierung Fahrradparken Bleckede
Plan 11b	Standorte für Optimierung Fahrradparken Dahlenburg

Anlage 1 Querschnitte

- Querschnitt 1 Wendischthuner Straße (K22)
- Querschnitt 2 Wendischthuner Straße (K22)
- Querschnitt 3 Fritz-von-dem-Berge-Straße (L222)
- Querschnitt 4 Nindorfer Moorweg
- Querschnitt 5 Moorweg
- Querschnitt 6 Sanddeich
- Querschnitt 7 Marienauer Weg
- Querschnitt 8 Ellringer Straße (K35)
- Querschnitt 9 Tostergloper Straße (L232)
- Querschnitt 10 Hauptstraße (L232)
- Querschnitt 11 Alt Garger Straße (K11)
- Querschnitt 12 Am Thiegarten (L231)
- Querschnitt 13 Dahlenburger Straße (L222)

Anlage 2 Maßnahmensteckbriefe

- Steckbrief 1 Neubau/Sanierung von straßenbegleitenden RVA außerorts
- Steckbrief 2 Neuordnung der innerörtlichen Radverkehrsführung
- Steckbrief 3 Querungssichernde Maßnahmen
- Steckbrief 4 Qualitätsverbesserung verkehrsarmer/straßenunabhängiger RVA
- Steckbrief 5 Entwicklung von Radvorzugsrouten
- Steckbrief 6 Einrichtung von Fahrradstraßen/Fahrradzonen
- Steckbrief 7 Qualitätsoffensive Fahrradparken

Anlage 3 Übersicht Förderprogramme

1. Aufgabenstellung

Die politischen Gremien der Stadt Bleckede und der Samtgemeinde Dahlenburg haben beschlossen, ein gemeinsames Radverkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Dieses soll auf dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg aufbauen und insbesondere eine Detaillierung auf kommunaler Ebene berücksichtigen. Durch die Zusammenarbeit beider Kommunen sollen Synergieeffekte bei der Maßnahmenpriorisierung sowie bei der Beantragung von möglichen Fördermitteln des Landkreises sowie anderer Fördergeber genutzt werden.

Zielsetzung für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist es, ganzheitliche Lösungen für eine Verbesserung des Radverkehrs sowohl auf innerörtlichen als auch auf außerörtlichen Streckenabschnitten zu entwickeln, die eine Radnutzung in der Nahmobilität stärken.

Hierbei sollen die Belange des Alltags- und Freizeitverkehrs sowie des touristischen Verkehrs auf der lokalen Ebene und im Binnenverkehr zwischen den beiden Kommunen berücksichtigt werden.

Da die Stadt Bleckede und die Samtgemeinde Dahlenburg einen Großteil des östlichen Kreisgebietes abdecken, spielen darüber hinaus neben den Verknüpfungen mit den Nachbarregionen der Landkreise Lüneburg, Uelzen und Lüchow-Dannenberg auch die Verbindungen zur östlichen Elbseite über die vorhandenen Elbfähren in Bleckede und Neu Darchau eine wichtige Rolle.

2. Bestandsanalyse

2.1 Siedlungsräumliche Rahmenbedingungen

Die Stadt Bleckede und die Samtgemeinde Dahlenburg liegen im östlichen Teil des Landkreises Lüneburg (**vgl. Plan 1**). Der Anteil der in beiden Kommunen lebenden Einwohner und Einwohnerinnen umfasst knapp 16.000 Personen und macht damit etwa 8,6 % der Landkreisbevölkerung aus. Das Gebiet der Stadt Bleckede wird im Osten und Nordosten von der Elbe begrenzt, wobei eine kleine Siedlungszelle sich auch auf die östliche Elbseite erstreckt. Verkehrliche Verflechtungen bestehen insbesondere mit der Freien und Hansestadt Hamburg, mit der Kreisstadt Lüneburg, mit der westlich angrenzenden Samtgemeinde Ostheide, der südlich angrenzenden Samtgemeinde Dahlenburg sowie dem auf der östlichen Elbseite gelegenen Amt Neuhaus (**vgl. Plan 2**). Etwa 70 % der insgesamt 9.600 Einwohner und Einwohnerinnen der Stadt Bleckede verteilen sich auf die drei Ortsteile Bleckede Kernstadt, Alt Garge und Barskamp.

In der relativ dünn besiedelten Samtgemeinde Dahlenburg entfällt die Hälfte der knapp 6.200 Einwohner und Einwohnerinnen auf den Kernort Dahlenburg. Die Samtgemeinde Dahlenburg grenzt im Norden und Nordosten an die Stadt Bleckede, im Südosten/Süden an die Samtgemeinde Elbtalaue (Nachbarkreis Lüchow-Dannenberg), im Südwesten an die Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf (Nachbarkreis Uelzen) und im Westen an die Samtgemeinde Ostheide. Die stärksten verkehrlichen Verflechtungen

bestehen ebenfalls mit der Freien und Hansestadt Hamburg, mit der Kreisstadt Lüneburg, mit der Stadt Bleckede sowie der benachbarten Samtgemeinde Elbtalaue (vgl. Plan 2).

2.2 Straßennetz und Infrastruktur

(vgl. Pläne 3a - 3f)

Beide Kommunen werden von einem vergleichsweise dichten Netz klassifizierter Straßen erschlossen, die überwiegend geringe bis sehr geringe Verkehrsstärken (< 2.500 Kfz/Tag) aufweisen.



Abb. 1 Ortsdurchfahrt Garlstorf (K4)



Abb. 2 Ortsdurchfahrt Garlstorf (K4)

Die bedeutendsten Verbindungen stellen die durch die Samtgemeinde Dahlenburg verlaufende B 216 (Lüneburg-Dannenberg) sowie die zwischen Bleckede und der Stadt Lüneburg verlaufende L 221 mit einer jeweiligen Verkehrsstärke von mehr als 5.000 Kfz pro Tag dar.

Die wesentlichen infrastrukturellen Ziele bündeln sich jeweils in den Kernorten der beiden Kommunen. Dazu gehören vor allem die öffentlichen Verwaltungseinrichtungen, weiterführende Schulen, Versorgungsschwerpunkte und Wirtschaftsbetriebe. Die größten Betriebe im Untersuchungsgebiet sind die Firma Döhler in Dahlenburg mit ca. 500 Beschäftigten und die Firma Witte in Barskamp mit ca. 200 Beschäftigten.

2.3 Zielnetz Radverkehr

(vgl. Pläne 4a - 4d)

Grundgerüst für das gemeindeübergreifende Radverkehrsnetz bildet das regionale Radverkehrsnetz des Landkreises Lüneburg. Dieses unterscheidet regionale Haupttrouten und Ergänzungsrouten, die zumeist Verbindungen entlang von klassifizierten Straßen darstellen. Als regionale Haupttrouten fungieren im Bereich der Stadt Bleckede die Landesstraße 221 in Richtung Lüneburg sowie die L 219 in Richtung Scharnebeck, darüber hinaus die elbeüberschreitende L 223 in Richtung Kreis Ludwigslust-Parchim so wie die L 244 als Verknüpfung zwischen der L 223 (Elbfähre) und dem Amt Neuhaus. Weitere regionale Hauptverbindungen bilden die K 35 zwischen Bleckede und Dahlenburg sowie die L 222/K 22 zwischen Bleckede und Walmsburg als Zubringer zur Elbfähre in Neu-Darchau.

Im Bereich der Samtgemeinde Dahlenburg fungieren als regionale Haupttrouten die B 216 (Lüneburg-Dannenberg), die L 232 zwischen Elbfähre Neu-Darchau und Bad Bevensen sowie die K 35 zwischen Dahlenburg und Bleckede.

Darüber hinaus stellt der auf beiden Seiten der Elbe verlaufende Elberadweg eine überregionale touristische Radverkehrsverbindung dar, die für die Stadt Bleckede eine große Bedeutung hat.



Abb. 3 Elberadweg Westseite



Abb. 4 Elberadweg Ostseite

Das regionale Haupttroutennetz wird auf der kommunalen Ebene durch lokale Haupttrouten und Nebenrouten ergänzt, die in der Regel Verbindungen zwischen den Kernorten und den umliegenden Ortsteilen darstellen, zum Teil aber auch Verknüpfungen mit den benachbarten Kommunen bilden.

Lokale Haupttrouten und Ergänzungsrouten verlaufen sowohl entlang von klassifizierten Straßen als auch über kommunale Straßen, um eine direkte Erschließung von Siedlungsgebieten und kommunalen Zielschwerpunkten sicherzustellen. In Bleckede betrifft dies insbesondere das südliche Stadtgebiet des Kernortes, die Verknüpfung zwischen der Siedlung Bleckedermoor und dem Kernort Bleckede sowie die direkte Verbindung zwischen dem Ortsteil Göddingen und dem Draisinenbahnhof an der L 222.



Abb. 5 Moorweg, Bleckede



Abb. 6 Woppenberg, Göddingen

In Dahlenburg bilden vor allem kommunale Wegeverbindungen zwischen dem Kernort und den Mitgliedsgemeinden Boitze, Dahlem und Nahrendorf sowie im westlichen Parallelkorridor zur L 232 (Gienau/Dumstorf) das Gerüst für lokale Haupttrouten. Diese ermöglichen eine direkte Erschließung der Firma Döhler (größter Arbeitgeber im Untersuchungsgebiet), des Gymnasiums Marienau, des Schulzentrums in Dahlenburg sowie der Bahnhaltepunkte im südlichen Samtgemeindegebiet.



Abb. 7 Zuwegung Bahnhofpunkt Dahlenburg



Abb. 8 Zuwegung Bahnhofpunkt Neetzendorf

Das beschriebene Radverkehrsnetz wurde in mehreren Etappen mit dem Fahrrad befahren, um die vorhandenen Führungsformen, die Ausbauqualität sowie Mängel und Problemstellen zu erfassen. Die befahrenen Strecken sind in den **Plänen 5a** und **5b** dokumentiert. Die Ergebnisse der Befahrungen werden in den **Kapiteln 2.4** und **2.5** erläutert.

2.4 Führungsformen Radverkehr

(vgl. Pläne 6a - 6f)

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (Z 240 StVO) im Verlauf von klassifizierten Straßen sind im Untersuchungsgebiet nicht flächenhaft vorhanden, sondern werden nur auf einzelnen Teilabschnitten angeboten. Im Stadtgebiet Bleckede betrifft dies vor allem die Verknüpfungen zwischen dem Kernort und den umliegenden Ortsteilen, und zwar in den Relationen

- Karze - Bleckede (L 219)
- Neetze - Bleckede (L 221)
- Breetze - Bleckede (K 35)
- Walmsburg - Alt Garge - Bleckede (K 22)
- Draisinenbahnhof- Bleckede (L 222)
- Abzweigung L219 - Abzweigung Elberadweg (K 27)



Abb. 9 Ortsdurchfahrt Karze (L219)



Abb. 10 Alt Garge (K22)

Im Innerortsbereich des Kernortes Bleckede ist im Verlauf der Lüneburger Straße L 221/ Fritz-von-dem-Berge-Straße (L 222) und Lauenburger Straße (L 219) ein Benutzungsrecht gemäß Z 239 Zz 1022-10 ausgewiesen.

Der auf beiden Seiten der Elbe verlaufende Elberadweg ist innerhalb des Stadtgebietes von Bleckede über weite Streckenabschnitte als eigenständige Radwegeverbindung mit Z 240 StVO ausgeschildert.

Auf dem größten Teil des Radverkehrsnetzes im Stadtgebiet von Bleckede wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, wobei auf zahlreichen Teilabschnitten innerorts und außerorts Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgewiesen sind.

In der Samtgemeinde Dahlenburg werden straßenbegleitende Radverkehrsanlagen Z 240 nur im Verlauf der B 216 außerorts sowie im Zuge der L 232 auf einem kleinen außerörtlichen Teilabschnitt zwischen Dahlenburg und Abzweigung Dumstorf/Bahnhaltepunkt angeboten. Auf dem gesamten übrigen Straßennetz wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Auf kleineren Teilabschnitten sind selbständige Radverkehrsführungen vorhanden, zum Beispiel im Verlauf einer nördlichen Zuwegung zur Firma Döhler sowie zur Erschließung des Schulzentrums.



Abb. 11 Zuwegung Fa. Döhler, Dahlenburg Abb. 12 Erschließung Schulzentrum Dahlenburg

2.5 Mängel und Probleme, Handlungsbedarf

(vgl. Pläne 7a + 7b)

Regelkonforme Radverkehrsanlagen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010, die eine Breite von 2,50 m zuzüglich Sicherheits-trennstreifen vorsehen, sind im gesamten Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Darüber hinaus sind auf Teilabschnitten Mängel hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit festzustellen, besonders auffällig im Verlauf der L 222 zwischen Draisinenbahnhof und Ortseinfahrt Bleckede.



Abb. 13 Dahlenburger Straße (L222)



Abb. 14 Dahlenburger Straße (L222)

Gemäß der StVO-Novelle von 2009 ist der Radverkehr auf Innerorts-Abschnitten im Mischverkehr zu führen, sofern die Kriterien Kfz-Verkehrsstärke, SV-Anteil, Streckencharakteristik, Sichtbeziehungen etc. keine Führung auf gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich machen beziehungsweise zulassen.

Im Kernort von Bleckede wird die innerörtliche Radverkehrsführung im Seitenbereich im Verlauf der L 221 (Lüneburger Straße), der L 219 (Lauenburger Straße) sowie der L 222 (Fritz-von-dem-Berge-Straße) wegen der erheblichen Unterschreitung der Regelbreite und der damit verbundenen Unverträglichkeit mit dem Fußverkehr als konfliktvoll angesehen. Ebenso problematisch stellt sich die Radwegebenutzungspflicht im Verlauf der innerörtlichen Streckenabschnitte der K 22 zwischen Bleckede und Walmsburg wegen der unzureichenden Breite dar.



Abb. 15 Lüneburger Straße (L221)



Abb. 16 Fritz-von-dem-Berge-Straße (L222)

Generell fehlen Querungssicherungen beim Wechsel der Radverkehrsführung. Dies betrifft in Bleckede die Übergangsbereiche außerorts/innerorts im Verlauf der L 221 (Lüneburger Straße), der L 222 (Fritz-von-dem-Berge-Straße) sowie der L 219 (Lauenburger Straße). In Dahleburg fehlt eine Kennzeichnung des Führungswechsels vor allem im Verlauf der L 232 zwischen der Ortseinfahrt Dahleburg sowie der Zuwegung zum Bahnhofsteppunkt.



Abb. 17 Hauptstraße in Lemgrabe (L232)



Abb. 18 Ortsdurchfahrt Breetze (K35)

Angesichts der geringen Kfz-Verkehrsstärken im gesamten Untersuchungsgebiet sowie auf Basis der vorliegenden Unfallzahlen ergibt sich gemäß den Vorgaben der ERA nicht die Erfordernis eines flächenhaften Neubaus von Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen.

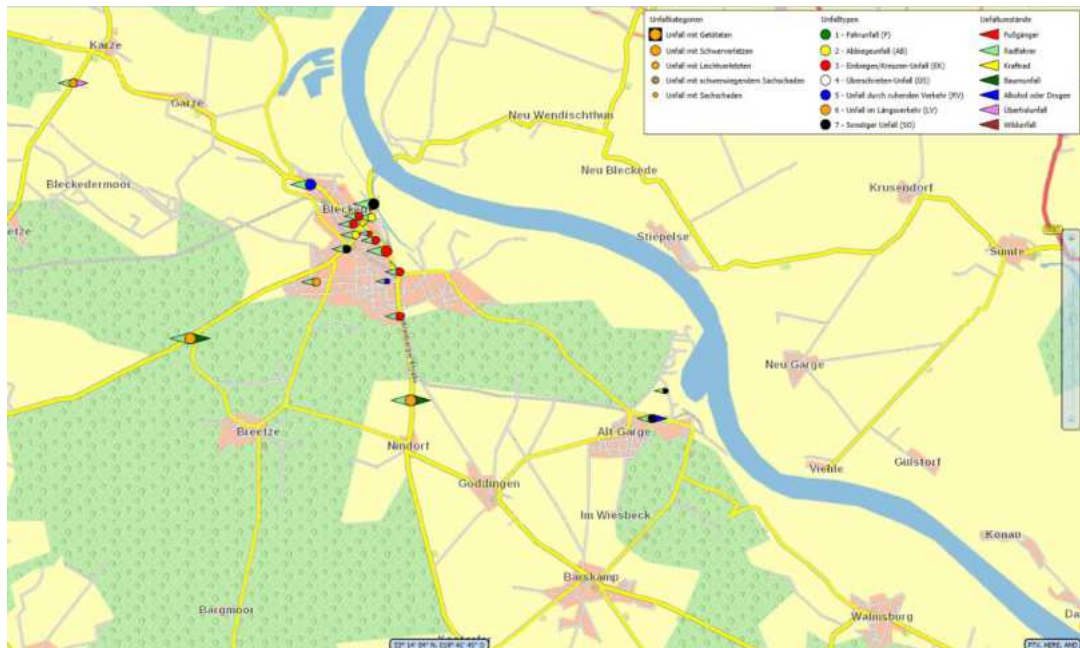


Abb. 19 Unfallstatistik Bleckede 2018-2020

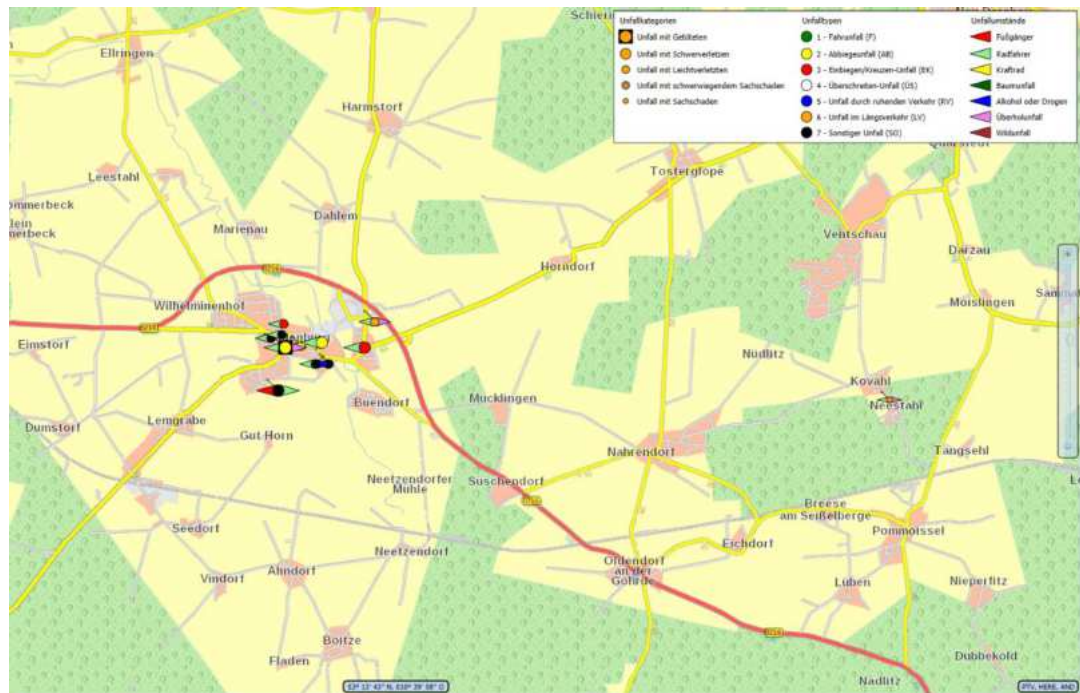


Abb. 20 Unfallstatistik Dahleburg 2018-2020

Die von der Polizei zur Verfügung gestellte Unfallstatistik mit Radverkehrsbeteiligung für einen 3-Jahres-Zeitraum (2018-2020) macht deutlich, dass fast alle Unfälle auf die beiden Kernorte Bleckede und Dahleburg entfallen (vgl. **Abb. 19+20**).

In Bleckede konzentriert sich das Unfallgeschehen auf die Landesstraßen L221, L222 und L219. Die Häufung von Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen deutet auf typische Konflikte von Radfahrenden im Seitenraum mit ein- bzw. ausfahrenden Kfz an Grundstücksausfahrten und Einmündungen hin. Im Stadtgebiet von Bleckede wurden in drei Jahren insgesamt 19 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung registriert, darunter ein Überholunfall außerorts im Verlauf der K5.

Im Flecken Dahleburg wurden in drei Jahren neun Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung aufgenommen ohne Ausprägung eines bestimmten Unfalltyps. Auch hier gab es einen Überholunfall (L222).

Die Unfallzahlen belegen eindeutig, dass Konfliktschwerpunkte vorrangig im Zusammenhang mit der innerörtlichen Radverkehrsführung auftreten, während Außerortsabschnitte ohne begleitende Radverkehrsanlagen weitgehend unfallunauffällig sind.

Als Korridore, die Radwegenetzlücken aufweisen, können folgende Strecken definiert werden:

- Verknüpfung zwischen Bleckede und Dahlenburg über die K 35, im Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüneburg mit höherer Dringlichkeit gekennzeichnet.
- Überregionale Verbindung zwischen Landkreis Uelzen/Bad Bevensen und Elbe-Übergang bei Neu-Darchau im Zuge der L 232, im Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüneburg mit höherer Dringlichkeit gekennzeichnet.
- Netzlücke im Verlauf der K 5 ab Stadtgrenze Bleckede bis Karze (Anschluss L 219)
- Verknüpfung des Ortsteils Barskamp (knapp 800 Einwohner und Einwohnerinnen, Standort einer Grundschule, größerer Betrieb) mit dem Kernort Bleckede und dem benachbarten Ortsteil Alt Garge (Waldschwimmbad, Anschluss an Elberadweg).



Abb. 21 Bleckede-Dahlenburg (K35)



Abb. 22 Dahlenburg-Tosterglope (L232)

Hinsichtlich der Dringlichkeit einer Schließung von Radwegenetzlücken wird auf **Kapitel 6** verwiesen.

Erhebliche Defizite weist die Verknüpfung ÖPNV/Fahrrad auf. Dies betrifft nicht nur sämtliche Bahnhaltelpunkte in der Samtgemeinde Dahleburg (Zuwegung, Bike&Ride-Anlagen, Kennzeichnung), sondern auch die Bushaltstellen (Ausnahme Bahnhof Bleckede). Generell fehlen überdachte, gesicherte Abstellmöglichkeiten an zentralen bzw. exponierten Bushaltstellen, um Vandalismus und Diebstahl vorzubeugen.



Abb. 23 B+R Bahnhaltelpunkt Dahleburg



Abb. 24 B+R Bahnhaltelpunkt Gohrde

Darüber hinaus stellt sich Fahrradparken an Zielschwerpunkten (zum Beispiel Schulen, größeren Betrieben, öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgern) als eher unzureichend dar, da häufig Ausstattungsmerkmale wie Sicherung, Überdachung, Beleuchtung, bequemes Anlehnen/Abstellen von Sonderfahrrädern fehlen.

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Radnutzung im Alltag sowohl in der Stadt Bleckede als auch in der Samtgemeinde Dahleburg durch viele kleine, in der Summe jedoch erhebliche Hindernisse beeinträchtigt wird.

Dazu gehören u.a. fehlende Bordabsenkungen, verblasste Furtmarkierungen, durch Grünbewuchs verringerte Radwegbreiten, eingeschränkte Flächenverfügbarkeit an Bushaltestellen innerorts/außerorts, Barrieren mit zu geringer Durchlassbreite bei selbständigen Wegeverbindungen, fehlende Aufstellflächen an Knotenpunkten bzw. Hinweise bei Querungsbedarf von Hauptverkehrsstraßen.



Abb. 25 Lüneburger Straße



Abb. 26 Töpferdamm



Abb. 27 Orstdurchfahrt Karze (L219)



Abb. 28 Orstdurchfahrt Garlstorf (K4)

Die zumeist kleinteiligen und lokal begrenzten Defizite wurden und werden auch im Rahmen einer Bestandsanalyse des gemeinsamen Projekts Radverkehr 3.0 des Landkreises Lüneburg und der Leuphana Universität Lüneburg dokumentiert.

3. Handlungskonzept

3.1 Leitlinien

Zielsetzung ist die Entwicklung von Maßnahmenbausteinen, die dazu beitragen, die Sicherheit und Attraktivität der Radnutzung im Alltags und Freizeitverkehr zu erhöhen, um damit generell den Anteil des klimafreundlichen Radverkehrs in der Nahmobilität zu steigern.

Die größten Potentiale hierfür werden im Einzugsbereich der Schulen, der größeren Betriebe sowie der Versorgungsschwerpunkte gesehen.

In Gebieten mit geringerer Siedlungsdichte, die durch einen vertakteten Linienverkehr erschlossen werden, werden darüber hinaus Potentiale für eine Optimierung der Verknüpfung ÖPNV-Fahrrad gesehen - im Sinne einer Entwicklung von kleineren, kompakten Mobilitätsstationen auf unterschiedlichen Angebotsebenen.

Um die Präsenz von Radfahrenden im Straßenraum deutlich zu verstärken, sollte die Bandbreite möglicher Führungsformen besser ausgeschöpft und dies auch durch ergänzende Beschilderung hervorgehoben werden.

In diesem Zusammenhang können insbesondere bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete oder auch kleinerer Siedlungseinheiten durch eine fahrradfreundliche Verkehrsführung bereits frühzeitig verkehrserziehende Impulse gesetzt werden, die zu einem Abbau der Bring- und Hol-Dienste mit privatem Pkw zur Kita, Grundschule oder weiterführenden Schule beitragen.

3.2 **Neubau/Sanierung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen außerorts**

(vgl. Pläne 8a+8b)

Im Radverkehrskonzept für den Landkreis Lüneburg wurden Netzlücken an klassifizierten Straßen auf Basis verschiedene Kriterien wie Netzbedeutung, DTV, Umfang Schwerverkehr, Bedeutung im Schul- und touristischen Verkehr, Erschließungswirkung bezüglich Einwohnerzahl und Verbindungsfunktion bewertet.

Die höchste Dringlichkeit für einen Ausbau weisen demnach folgende Strecken auf:

- L222 Bleckede-Nindorf
- L232 innerhalb der Samtgemeinde Dahlenburg (vgl. **Querschnitte 9+10**)
- K5 zwischen Stadtgrenze Bleckede und Karze
- K35 Breetze - Dahlenburg (vgl. **Querschnitt 8**)
- K26 Ellringen in Richtung Thomasburg.

Im Rahmen der Bestandsanalyse zu dieser Untersuchung konnte festgestellt werden, dass aufgrund der Bedeutung lokaler Zielschwerpunkte im Dreieck Bleckede - Alt Garge - Barskamp der Neubaubedarf im Zuge der L 231 Barskamp-Göddingen-Nindorf sowie der K 11 Barskamp-Alt Garge ebenfalls höher anzusetzen ist (**vgl. Querschnitte 11+12**).

Die Begründung dafür ist aus der Lage des Waldschwimmbades zwischen Alt-Garge und Barskamp, dem Betrieb Witte in Barskamp mit ca. 200 Beschäftigten sowie der Grundschule in Barskamp abzuleiten.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass der Kernort Bleckede sowie die Ortsteile Barskamp und Alt-Garge einen Einwohneranteil von ca. 70 % der Stadt Bleckede erreichen und aufgrund ihrer räumlichen Nähe zueinander das größte Radverkehrspotential in der Nahmobilität - bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet - aufweisen.

Wie bereits erläutert, sind die vorhandenen außerörtlichen Radverkehrsanlagen an Landes- und Kreisstraßen im Untersuchungsgebiet nicht regelkonform, wobei ein flächenhafter Ausbau auf 2,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen aufgrund der zumeist geringen Verkehrsmenge von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aus wirtschaftlichen Gründen nicht empfohlen werden kann.

Eine Ausnahme hiervon bildet der Abschnitt der L 222 zwischen Bleckede und Draisinenbahnhof, für den eine Sanierung sowie eine Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf 2,50 m vorgeschlagen wird (**vgl. Querschnitt 13**).

Angesichts der hier bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h wird eine reduzierte Sicherheitstrennstreifenbreite von 1,50 m für möglich gehalten und wäre mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.

3.3 **Maßnahmen zur innerörtlichen Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen**

(vgl. Pläne 9a - 9h)

Für den Kernort Bleckede wird eine Radverkehrsführung im Mischverkehr im Verlauf der Lüneburger Straße/L 221, Fritz-von-dem-Berge-Straße/L 222, Breite Straße/Lauenburger Straße (L 219) sowie Wendischthuner Straße (K 22) vorgeschlagen (**vgl. Plan 9a**).

Empfohlen wird eine Aufhebung des Benutzungsrechts für den Zweirichtungsverkehr entlang der L 222 zwischen K 22 und Kreisverkehr sowie des richtungstreuen Benutzungsrechts entlang der L 221 zwischen Nindorfer Moorweg und Kreisverkehr.

Der Wechsel der Radverkehrsführung im Zuge der L 221 (Höhe Sandfeld) sollte durch die Markierung von 2 - 3 Piktogrammen auf der Fahrbahn verdeutlicht werden (**vgl. Plan 9b**).

Am Knoten L 221/Nindorfer Moorweg/Am Bleckwerk wird der im Seitenbereich stadteinwärts fahrende Radverkehr (Benutzungsrecht) durch einen rot eingefärbten Fahrbahnseitenstreifen auf die Fahrbahn übergeleitet. Die Sicherung der Abbiegebeziehung Lüneburger Straße/Nindorfer Moorweg (Schulzentrum) erfolgt in beiden Richtungen durch die Markierung von Radaufstellstreifen (**vgl. Plan 9c**).

Die Befahrung des Kreisverkehrs in der Ortsmitte von Bleckede ist zukünftig nur noch im Mischverkehr vorgesehen, um sichere und direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende an diesem zentralen Knoten anzubieten. Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn soll durch die Markierung von jeweils 3 - 4 Fahrradpiktogrammen vom Kreisverkehr stadtauswärts auf der L 221 und der L 222 verdeutlicht werden (**vgl. Plan 9d**).

Der Wechsel der Radverkehrsführung vom Mischverkehr auf eine mögliche Führung im Seitenbereich (Benutzungsrecht) im Verlauf der L 221 ist unmittelbar südlich des Knotens 222/K 22 vorgesehen (**vgl. Plan 9e**). In diesem Zusammenhang wird eine Aufhebung des FGÜ in Höhe Industriestraße vorgeschlagen. Die jeweiligen Übergangsbereiche sollen durch Fahrradpiktogramme gekennzeichnet werden.

Im Innerortsbereich von Dahlenburg erfolgt die Radverkehrsführung im Mischverkehr bereits heute (**vgl. Plan 9f**). Bei einem Radwegeneubau im Zuge der L 232 in Richtung Tosterglope/Neu-Dachau sowie der K 35 in Richtung Ellringen/Bleckede sind die möglichen Übergangsbereiche an den jeweiligen Ortseingängen zu definieren (**vgl. Pläne 9g+9h**).

In Bezug auf die Kriterien Standort Ortstafel, Streckencharakteristik und Sichtverhältnisse bieten sich Führungswechsel bei der L 232 in Höhe Am Riesenstern und bei der K 35 in Höhe der westlichen Einmündung Am Mittelfeld an. Die Vorschläge basieren jeweils auf der Annahme, dass die dargestellte Fahrbahnseite vorrangig für einen Radwegeneubau in Betracht kommt.

3.4 Radverkehrsführung auf Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen

(vgl. Pläne 10a-10e)

Verbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen beziehungsweise auf parallelen Korridoren zu klassifizierten Straßen haben nicht nur für den Radtourismus, sondern auch für den Alltags- und Freizeitverkehr in beiden Kommunen eine hohe Bedeutung. Hierunter fallen auch selbstständige, autofreie Wegeverbindungen im Einzugsbereich von Zielschwerpunkten sowie Teilabschnitte des Elberadweges.

Zur Förderung der Radnutzung im innerörtlichen Straßennetz kommt der Einrichtung von Fahrradstraßen und seit dem Inkrafttreten der StVO-Novelle von 2020 auch die Einrichtung von Fahrradzonen in Betracht.

In beiden Fällen wird der Radverkehr bevorrechtigt geführt (außer bei Rechts vor Links-Vorfahrt-Regelung), Radfahrende dürfen den gesamten Fahrbahnbereich nutzen und auch nebeneinander fahren. Kfz-Anliegerverkehr wird in der Regel zugelassen, darf jedoch den Radverkehr nicht behindern. In Fahrradstraßen und Fahrradzonen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen bezieht sich in der Regel auf einen Straßenzug beziehungsweise einen zusammenhängenden Streckenabschnitt.

Die Einrichtung einer Fahrradzone ist bei einem zusammenhängenden Wohn-/Siedlungsgebiet geeignet, das nur wenige Verknüpfungspunkte mit dem übergeordneten Straßennetz aufweist und daher nur einen geringen Beschilderungsaufwand erfordert.

Für den Kernort Bleckede werden folgende **vier Fahrradstraßen** vorgeschlagen (**vgl. Plan 10b**):

- Verbindung Robert-Koch-Straße/Nindorfer Moorweg zwischen L 222 und An der Trift. Die Strecke erschließt das südliche Stadtgebiet und fungiert als Hauptzubringer zum Schulzentrum und zu den Versorgungseinrichtungen in der Stadtmitte (**vgl. Querschnitt 4**).
- Verbindung Sanddeich/Am Hafen zwischen K 22 und Elbstraße (K 223). Hierbei handelt es sich um ruhige Anliegerstraßen parallel zur L 222, die einen direkten Anschluss an die Elbfähre über die L 223 anbieten (**vgl. Querschnitt 6**).
- Schloßstraße zwischen Breite Straße und Elberadweg. Die Route stellt eine direkte Verknüpfung zwischen der Hauptgeschäftsstraße und dem Elberadweg dar und bietet eine direkte Erschließung des Zielschwerpunktes Elbschloß Bleckede.
- Moorweg zwischen Lüneburger Straße L 221 und Töpferdamm . Die Strecke ist Teilabschnitt einer durchgehenden Verbindung zwischen dem Kernort Bleckede und der Siedlung Bleckedermoor und bildet die Haupteerschließung für eine Siedlungserweiterung Neulanden. Zusammen mit dem Töpferdamm stellt der Moorweg eine autoarme Schulroute zur Elbtalgrundschule dar (**vgl. Querschnitt 5**).

Darüber hinaus wird die Einrichtung von **zwei Fahrradzonen** in der Kernstadt Bleckede empfohlen (**vgl. Plan 10b**):

- a) Siedlungsbereich zwischen Lüneburger Straße L 221 und Breetzer Straße K 35.
- b) Siedlungsbereich zwischen Dahlenburger Straße L 222 und Wendischthumer Straße K 22.

Innerhalb der obengenannten Fahrradzonen ist eine Rechts-vor-Links Vorfahrtsregelung vorzusehen.

Als Alternative zum Neubau einer Radverkehrsanlage im Verlauf der L 231 Göddingen-Nindorf sowie weiterführend über die L 222 von Nindorf Richtung Bleckede kommt einer Radverkehrsführung über einen Wirtschaftsweg (Verlängerung Wöppenberg) zwischen Göddingen und dem Draisinenbahnhof in Betracht.

Wichtige Bausteine für die Entwicklung einer möglichen Radvorzugsroute zwischen Barskamp und Bleckede wären in diesem Zusammenhang eine Tempo 50-Regelung für den gesamten Verlauf des Wirtschaftsweges zwischen Göddingen und der L 222 sowie für die L 221 im Bereich des Draisinenbahnhofs als querungssichernde Maßnahme, die auch den Querungsbedarf des Fußverkehrs an dieser Stelle berücksichtigt (**vgl. Plan 10a**).

Für den Bereich der Samtgemeinde Dahlenburg wird die Entwicklung einer Rad-Vorzugsroute im Korridor Nahrendorf-Mücklingen-Dahlenburg-Ellringen vorgeschlagen (**vgl. Plan 10c**).

Diese bindet die Zielschwerpunkte Schulzentrum, Nahversorger an der Dannenberger Landstraße, Ortskern Dahlenburg, Firma Döhler (**vgl. Plan 10d** Einzugsbereich), Gymnasium Marienau (privat) sowie das Islandpferde-Gestüt in Ellringen in die Nahmobilitätsachse ein und führt ausschließlich über autoarme kommunale Wegeverbindungen.

Um die Radnutzung in diesem Korridor zu fördern, sind mehrere Maßnahmenbausteine vorgesehen:

- Verbindung zwischen Nahrendorf und Buendorf in einer 1. Stufe mit Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 50/30) kennzeichnen, in einer 2. Stufe Ausweisung einer Fahrradstraße prüfen,
- Einrichtung einer Fahrradzone Buendorf mit Erweiterungsoptionen für geplantes Neubaugebiet (**vgl. Plan 10e**),
- Zuwegung zum Schulzentrum für Radfahrende barrierefrei gestalten und witterungsgeschütztes Fahrradparken dort anbieten,
- Einrichtung einer Fahrradstraße im Verlauf Marienauerweg (innerorts),
- Oberflächenstabilisierung des Verbindungsweges zwischen Marienau und Ellringen zur Gewährleistung einer witterungsunabhängigen Befahrbarkeit.

Im Zusammenhang mit der geplanten Ertüchtigung der Bahnstrecke Dannenberg-Lüneburg wird vorgeschlagen, für eine direkte Anbindung des Bahnhalt punktes an das Ortszentrum Dahlenburg auch eine Alternativroute östlich zur L 232 so auszubauen, dass sie von Bahnpendelnden direkt und witterungsunabhängig befahren werden kann.

3.5 Maßnahmenbaustein Fahrradparken

Die Bereitstellung einer anforderungsgerechten Fahrradinfrastruktur an den Zielpunkten sowie eine direkte und bequeme Erreichbarkeit von Fahrradabstellanlagen tragen im gleichen Umfang zur Steigerung der Radnutzung im Alltags- und Freizeitverkehr bei wie die Umsetzung radverkehrsfördernder Führungselemente. Es werden folgende Angebotsmodule unterschieden (vgl. **Pläne 11a+b**):

- Witterungsgeschütztes Fahrradparken an Schulen, Kitas, öffentlichen Einrichtungen, touristischen und freizeitbezogenen Zielschwerpunkten,
- Witterungsgeschütztes Fahrradparken unter Berücksichtigung eines größeren Flächenbedarfs (Lastenfahrräder, Gepäck) im Bereich von Nahversorgern,
- Witterungsgeschütztes und gesichertes Fahrradparken (Fahrradgarage / Fahrradkäfig) an Bahnstationen:

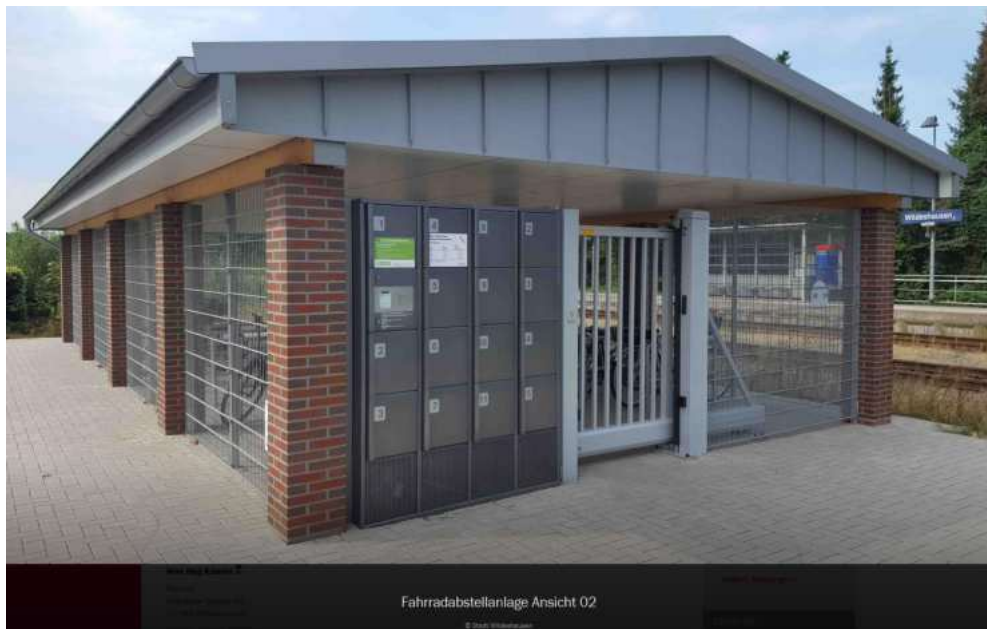


Abb. 29 Beispiel Wildeshausen, gesicherte Fahrradabstellanlage am Bahnhof

- Anlehnbügel mit/ohne Witterungsschutz an Bushaltestellen, abschließbare Fahrradboxen als Option (s. **Link:** <https://www.velopark-hamburg.com/>)

Vor dem Hintergrund, dass Vandalismus und Diebstahl bei abgestellten Fahrrädern an einzelnen Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet (Beispiel Dumsdorf) zu verzeichnen sind, wird angeregt, in einem **Pilotprojekt** zusammen mit dem Landkreis Lüneburg als ÖPNV-Aufgabenträger den Bedarf von gesichertem Fahrradparken an Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet zu ermitteln und daraus einen Handlungsleitfaden für eine radverkehrsfördernde Verknüpfung ÖPNV/Rad zu erstellen.

4. Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der daraus abzuleitende Handlungsbedarf wurden auf einer gemeinsamen Sitzung der Stadt Bleckede und der Samtgemeinde Dahlenburg im Sommer 2021 vorgestellt und diskutiert.

Eine Präsentation der konzeptionellen Vorschläge und Maßnahmenbausteine erfolgte in den jeweiligen Fachausschusssitzungen der beiden Kommunen im Frühjahr bzw. Sommer 2022.

Ergänzungsvorschläge von Seiten der Stadt Bleckede sowie der Samtgemeinde Dahlenburg wurden ab Sommer 2022 sukzessive eingearbeitet.

Hierzu gehören auch die Ergebnisse eines Workshops zum Radverkehr, den die Stadt Bleckede mit Akteuren vor Ort Anfang Oktober 2022 durchgeführt hat. Die darin gemachten Vorschläge beziehen sich vorrangig auf den flächenhaften Ausbau von Radverkehrsanlagen, was angesichts der allgemein geringen Kfz-Verkehrsstärken auf den klassifizierten Straßen im Untersuchungsgebiet jedoch als wenig umsetzungsrelevant angesehen wird.

Empfohlen wird daher

- die regelkonforme Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts
- die Einsatzmöglichkeiten radverkehrsfördernder Führungsformen
- die Umsetzung querungssichernder Maßnahmen sowie
- die Handlungsspielräume für eine bessere ÖPNV/Fahrrad-Verknüpfung

in der Öffentlichkeit zu thematisieren und das Sicherheitsgefühl für das Radfahren im Mischverkehr innerorts/außerorts durch gemeinsame Befahrungen zu stärken.

5. Maßnahmenpriorisierung

Zur besseren Übersicht sind die vorgeschlagenen Maßnahmen in einzelnen **Maßnahmensteckbriefen** zusammengefasst, die folgende Bausteine enthalten (**vgl. Anlage 2**):

- 1) Neubau/Sanierung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen außerorts,
- 2) Neuordnung der innerörtlichen Radverkehrsführung,
- 3) Querungssichernde Maßnahmen,
- 4) Qualitätsverbesserung verkehrsarmer/straßenunabhängiger Radverkehrsverbindungen,
- 5) Entwicklung von Radvorzugsrouten,
- 6) Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen,
- 7) Qualitätsoffensive Fahrradparken.

Die Maßnahmensteckbriefe enthalten neben einer Kurzbeschreibung des Vorhabens Angaben zu den geschätzten Kosten, der Priorisierung sowie zu möglichen Förderprogrammen (**vgl. Anlage 3**).

Darüber hinaus sind sämtliche Einzelmaßnahmen tabellarisch zusammengefasst und in einer grafischen Übersicht dargestellt (**vgl. Tab. 1**).

Es wird davon ausgegangen, dass die Priorisierung der Maßnahmenvorschläge zum klassifizierten Straßennetz (**vgl. Kapitel 5**) nach Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern Landkreis Lüneburg und NLStbV, Geschäftsbereich Lüneburg, auf Basis der aktuellen Mehrjahres -Bauprogramme anzupassen sind.

Steckbriefnr.	Maßnahmenbausteine und Einzelmaßnahmen	Zuständigkeit	Priorisierungsstufe
1	Neubau / Sanierung von straßenbegleitenden RVA außerorts		
1.1	K35 Breetze - Stadtgrenze	Lk Lüneburg	1
1.2	K11 Barskamp - Alt Garge	Lk Lüneburg	2
1.3	L231 Barskamp - Göddingen	NLStbV	2
1.4	L231 Göddingen - Nindorf	NLStbV	2/3
1.5	L222 Nindorf - Draisinenbahnhof	NLStbV	2/3
1.6	L222 Draisinenbahnhof - Bleckede	NLStbV	1
1.7	K5 Bleckeder Moor - Karze	Lk Lüneburg	2/3
1.8	K35 Stadtgrenze Bleckede - Dahleburg	Lk Lüneburg	1
1.9	L232 Dahleburg Flecken - Tosterglope	NLStbV	1/2
1.10	L232 Tosterglope - Neu Darchau (L231)	NLStbV	2
1.11	L232 Dahleburg, Am Bahnhof - Samtgemeindegrenze	NLStbV	2/3
2	Neuordnung der innerörtlichen Radverkehrsführung		
2.1	L221 Lüneburger Straße Ortstafel - Kreisverkehr	Lk Lüneburg / NLStbV	1
2.2	L222 Kreisverkehr - Ortstafel	Lk Lüneburg / NLStbV	1
2.3	K22 Ortsdurchfahrt Bleckede (Alt Wendischthun)	Lk Lüneburg	1
2.4	K22 Ortsdurchfahrt Alt-Garge	Lk Lüneburg	1
2.5	Kreisverkehr innerorts L221/L222	Lk Lüneburg / NLStbV	1
3	Querungssichernde Maßnahmen		
3.1	L222 / K22	Lk Lüneburg / NLStbV	1
3.2	L222 Höhe Draisinenbahnhof	NLStbV	1
3.3	L221 Höhe Ortstafel	NLStbV	1
3.4	K22 Ortsdurchfahrt Bleckede, südl. Ortstafel	Lk Lüneburg	1
3.5	L232 An der Bahn	NLStbV	1
3.6	L219 Ortsdurchfahrt Karze	NLStbV	1
3.7	L221 / Nindorfer Moorweg	NLStbV / Stadt Bleckede	1
4	Qualitätsverbesserung verkehrsarmer/straßenunabhängiger Radverkehrsverbindungen		
4.1	Bleckede, Moorweg	Stadt Bleckede	2
4.2	Wirtschaftsweg Marienau-Ellringen (An der Wassermühle)	Samtgemeinde Dahleburg	1/2
4.3	Nördliche Zuwegung Fa. Döhler (Wiesenweg-Gartenstraße)	Samtgemeinde Dahleburg	1/2
4.4	Wirtschaftsweg Gienau-Dumstorf	Samtgemeinde Dahleburg	2/3
4.5	Zuwegung zu den Bahnhaltedpunkten Dahleburg, Neetzendorf, Göhrde	Samtgemeinde Dahleburg	2/3
4.6	Verbindung Bahnhaltedpunkt Dahleburg - Am neuen Acker	Samtgemeinde Dahleburg	2/3
1 - sehr hoch; 1/2 - hoch; 2 - hoch- bis mittelfristig; 2/3 - mittelfristig			
Steckbriefnr.	Maßnahmenbausteine und Einzelmaßnahmen	Zuständigkeit	Priorisierungsstufe

Tab. 1 Maßnahmenübersicht

Steckbriefnr.	Maßnahmenbausteine und Einzelmaßnahmen	Zuständigkeit	Priorisierungsstufe
5	Entwicklung von Radvorzugsrouten		
5.1	Barskamp - Bleckede	Lk Lüneburg / NLStbV / Stadt Bleckede	1/2
5.2	Nahrendorf - Dahlenburg - Ellringen	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg	1/2
6	Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen		
6.1	Fahrradzone Kernstadt West	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
6.2	Fahrradzone Kernstadt Ost	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
6.3	Fahrradstraße Robert-Koch-Straße / Nindorfer Moorweg	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	1
6.4	Fahrradstraße Sandeich	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
6.5	Fahrradstraße Schloßstraße	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
6.6	Fahrradstraße Moorweg	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
6.7	Fahrradzone Buendorf	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg	1
6.8	Fahrradstraße Marienauer Weg	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg	2
7	Qualitätsoffensive Fahrradparken		
7.1	Bleckede Bahnhof	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	1/2
7.2	Bleckede Schulzentrum	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	1/2
7.3	Bleckede Rathaus	Stadt Bleckede	1/2
7.4	Bleckede Elbtalgrundschule	Stadt Bleckede	1/2
7.5	Bleckede Schloß	Stadt Bleckede	2
7.6	Bleckede Elbfähre Anleger	Stadt Bleckede / NLStbV	2
7.7	Alt Garge Bushaltestelle Bahnhof	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
7.8	Barskamp Bushaltestelle Markt	Stadt Bleckede / Lk Lüneburg	2
7.9	Alt Garge Waldschwimmbad	Stadt Bleckede	2
7.10	Dahlenburg Bushaltestelle Markt	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg	2
7.11	Dahlenburg Fa. Döhler, Gartenstraße	Samtgemeinde Dahlenburg / Fa. Döhler	1/2
7.12	Dahlenburg Schulzentrum	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg	2
7.13	Dahlenburg Bahnhofsteppunkt	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg/LNVG	2/3
7.14	Dahlenburg Bahnhofsteppunkt Neetzendorf	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg/LNVG	2/3
7.15	Dahlenburg Bahnhofsteppunkt Göhrde	Samtgemeinde Dahlenburg / Lk Lüneburg/LNVG	2/3
1 - sehr hoch; 1/2 - hoch; 2 - hoch- bis mittelfristig; 2/3 - mittelfristig			

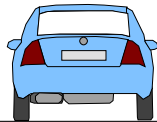
Tab. 1 Maßnahmenübersicht

Bestand

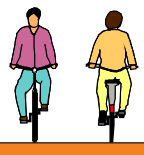
Westseite



Blickrichtung Innenstadt



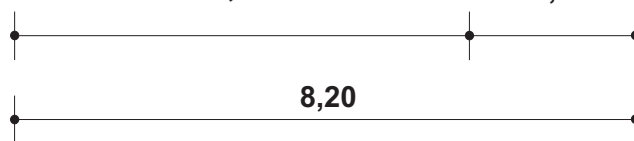
Ostseite



Grün

Fahrbahn
6,00

Geh-
/Radweg
2,20



Planung

Westseite



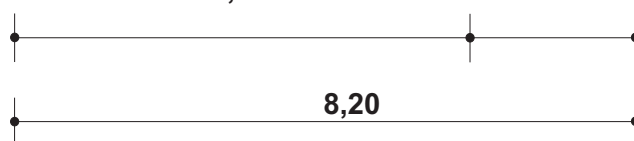
Ostseite



Grün

Fahrbahn
6,00

Gehweg
2,20



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Wendischthuner Straße (K 22)
Höhe Brennbusch
Querschnitt 1

Maßstab 1:100

Januar 2023



Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

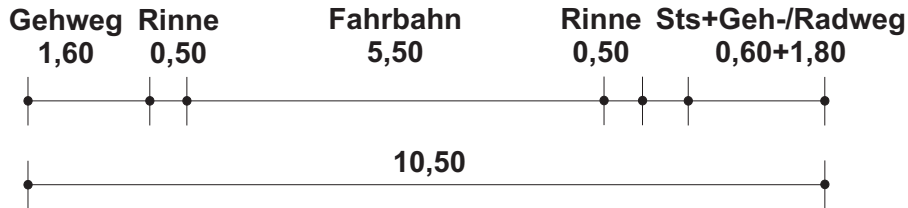
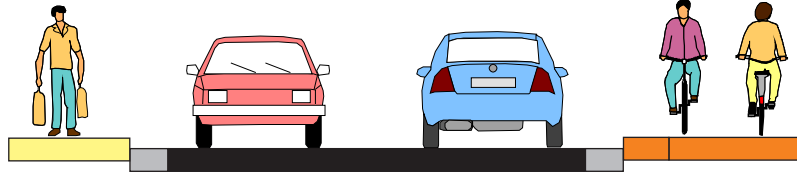
Bestand

Blickrichtung Innenstadt

Südseite



Nordseite

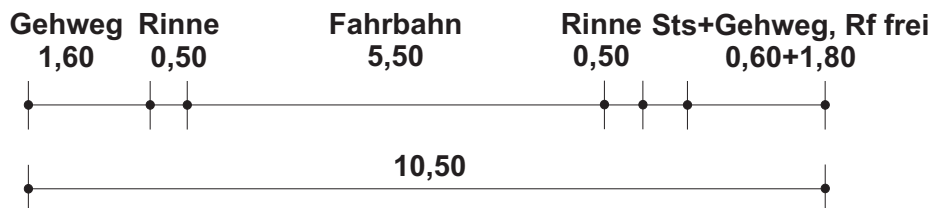
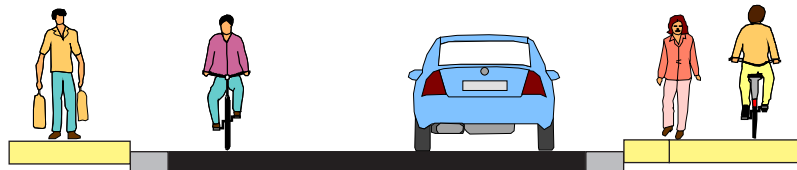


Planung

Südseite



Nordseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
 Interkommunales Radverkehrskonzept

Wendischthuner Straße (K22)
Höhe Barskamper Weg
Querschnitt 2

Maßstab 1:100 Januar 2023



Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-87
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

Blickrichtung Außerorts

Bestand

Ostseite



Westseite



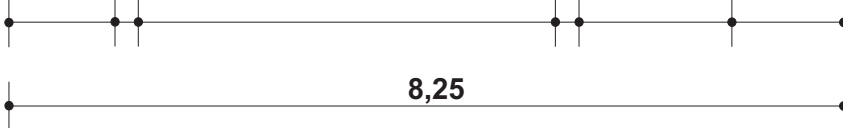
Gehweg Rinne
1,40 0,30

Fahrbahn
5,50

Rinne
0,30

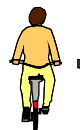
Parken
2,00

Gehweg,
Rf frei
1,80



Planung

Ostseite



Westseite



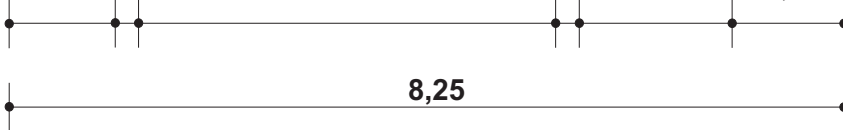
Gehweg Rinne
1,40 0,30

Fahrbahn
5,50

Rinne
0,30

Parken
2,00

Gehweg
1,80



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Fritz-von-dem-Berge-Str. (L 222)
Höhe Auf dem Kamp
Querschnitt 3

Maßstab 1:100 Januar 2023



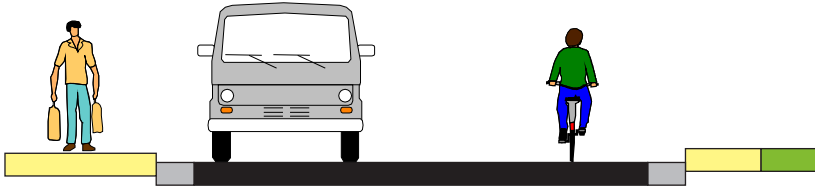
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

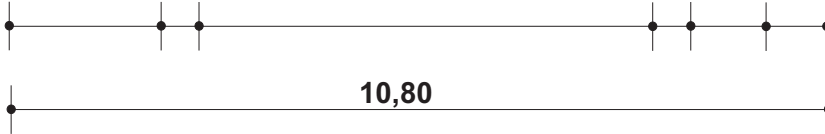
Blickrichtung Innenstadt

Westseite

Ostseite



Gehweg 2,00 Rinne 0,50 Fahrbahn 6,00 Rinne 0,50 Gehweg 1,00 Randstreifen 0,80

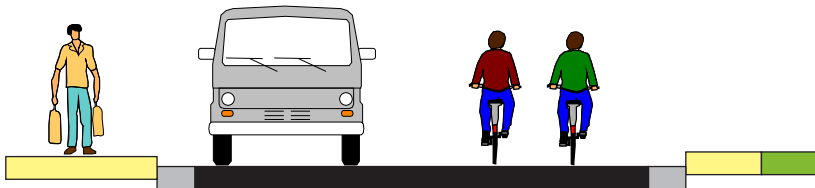


Planung

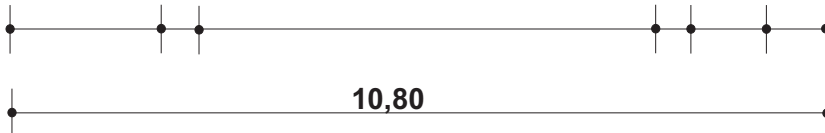


Ostseite

Westseite



Gehweg 2,00 Rinne 0,50 Fahrbahn 6,00 Rinne 0,50 Gehweg 1,00 Randstreifen 0,80



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Nindorfer Moorweg
Höhe Sonnenweg
Querschnitt 4

Maßstab 1:100 Januar 2023



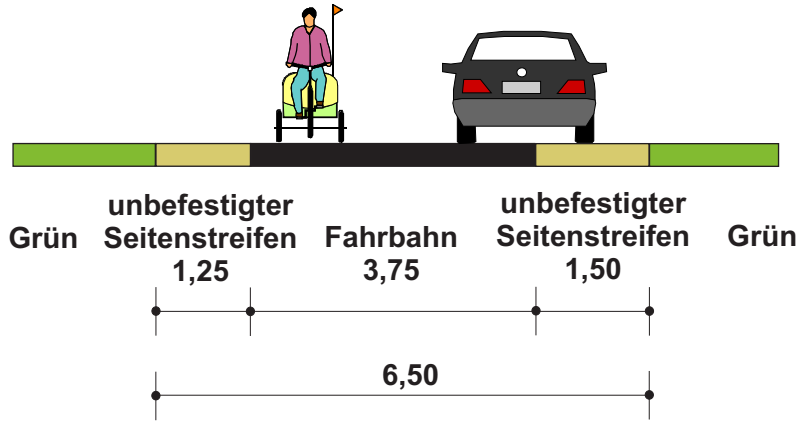
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Blickrichtung L221

Ostseite

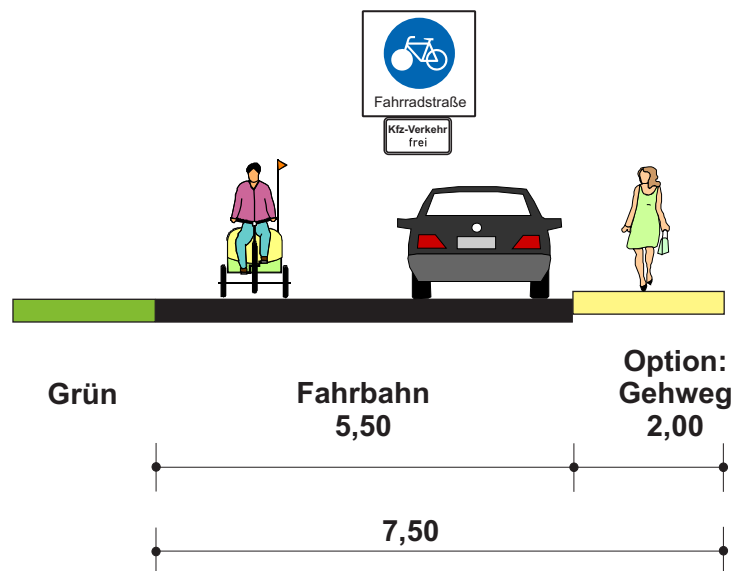
Westseite



Planung

Ostseite

Westseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Moorweg
Höhe Moorweide
Querschnitt 5

Maßstab 1:100

Januar 2023

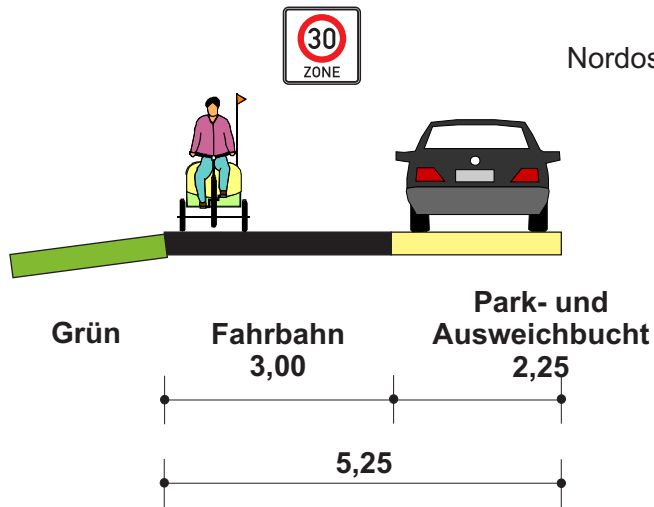


Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Südwestseite

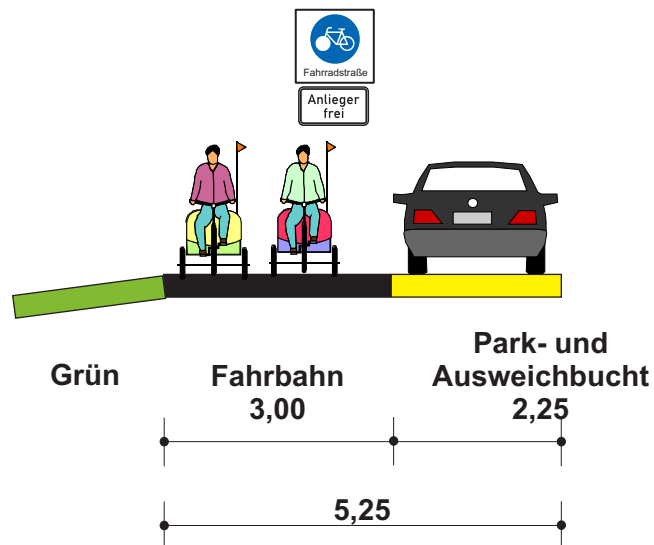
Nordostseite



Planung

Südwestseite

Nordostseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Sanddeich
Höhe Hausnummer 7
Querschnitt 6

Maßstab 1:100 Januar 2023

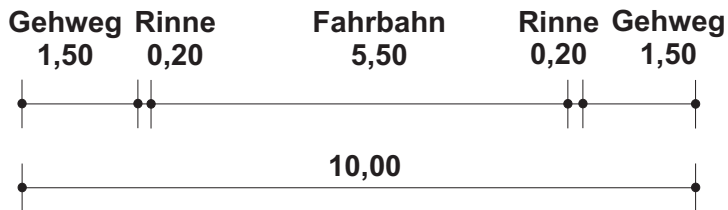
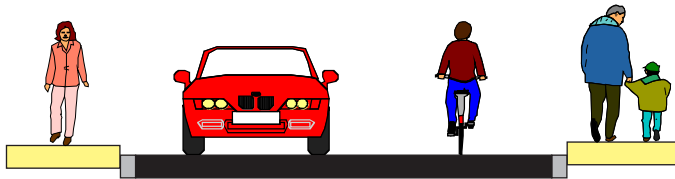


Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand Blickrichtung Dahlenburg

Ostseite

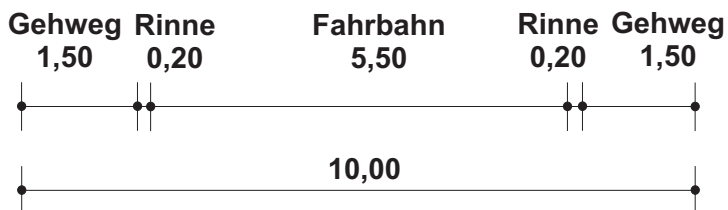
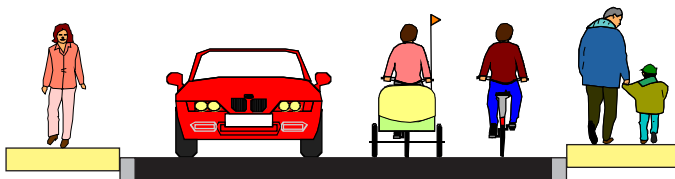
Westseite



Planung

Ostseite

Westseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
 Interkommunales Radverkehrskonzept

Querschnitt 7
Marienauerweg
 Höhe Riecklinger Weg
 Maßstab 1:100 Januar 2023



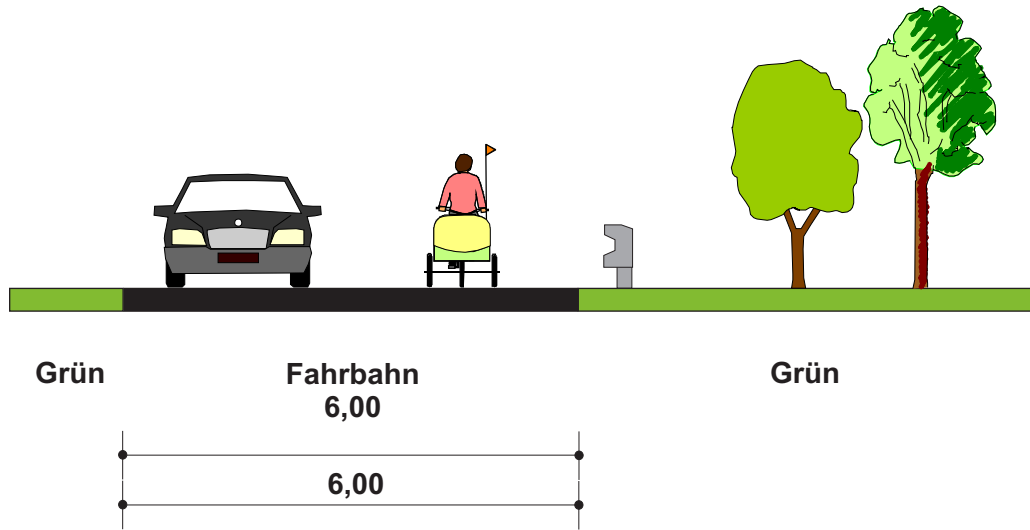
Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-87
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

Bestand

Westseite

Blickrichtung Ellringen

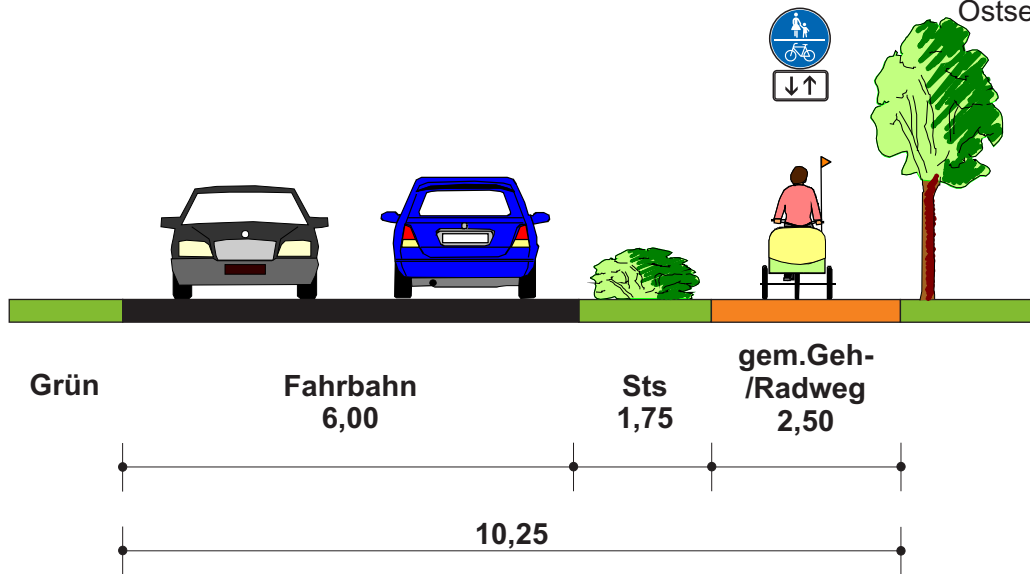
Ostseite



Planung

Westseite

Ostseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Querschnitt 8
Ellringer Straße (K 35)
Höhe B216
Maßstab 1:100 Januar 2023



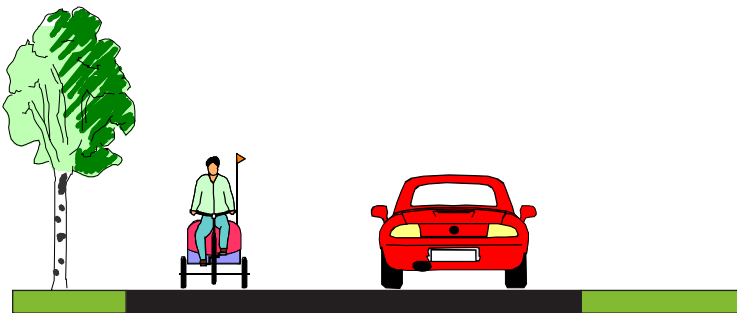
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Nordseite

Blickrichtung Tosterglope

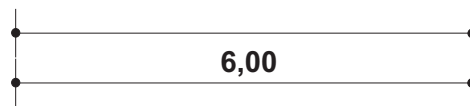
Südseite



Grün

Fahrbahn
6,00

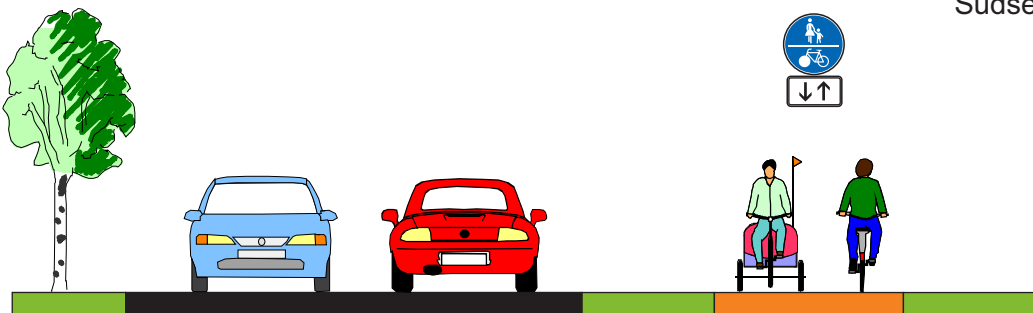
Grün



Planung

Nordseite

Südseite

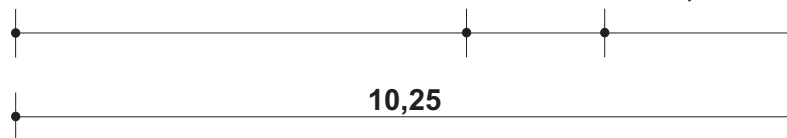


Grün

Fahrbahn
6,00

Sts
1,75

gem. Geh-
/Radweg
2,50



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Querschnitt 9
Tostergloper Straße (L 232)
Höhe Ortsausgang Dahlenburg
Maßstab 1:100 Januar 2023



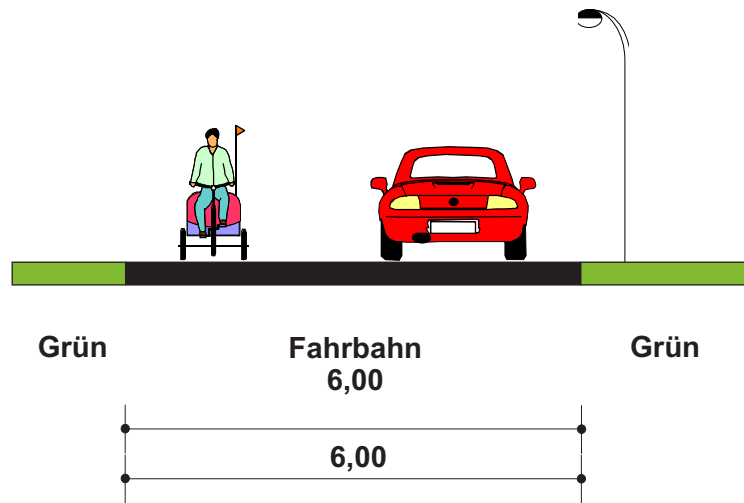
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Südostseite

Blickrichtung Bad Bevensen

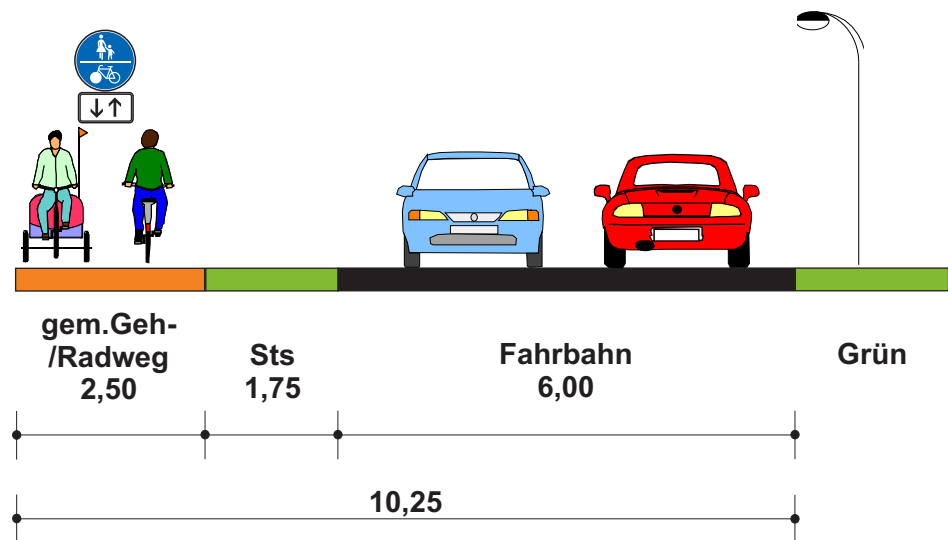
Nordwestseite



Planung

Südostseite

Nordwestseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Querschnitt 10
Hauptstraße (L 232)
Höhe Ortsausgang Lemgrabe
Maßstab 1:100 Januar 2023



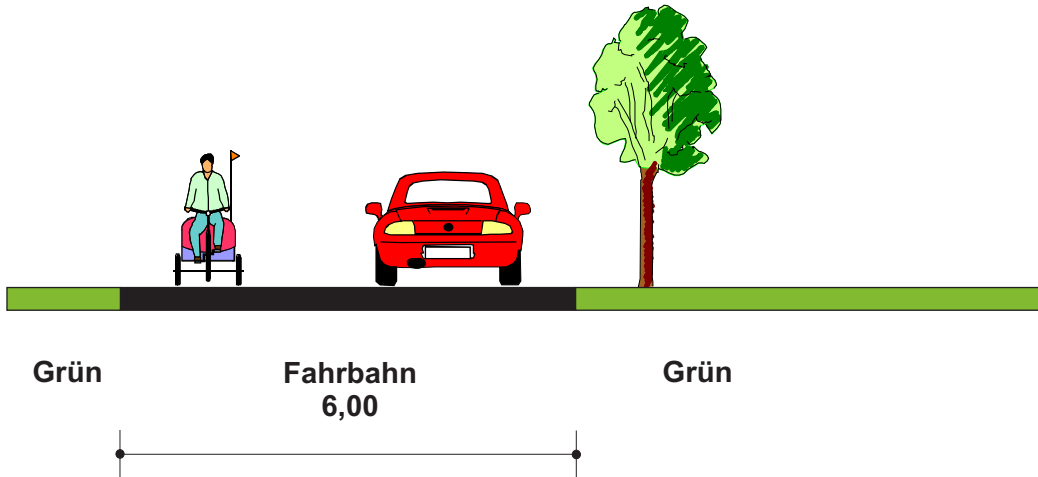
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Nordwestseite

Blickrichtung Alt Garge

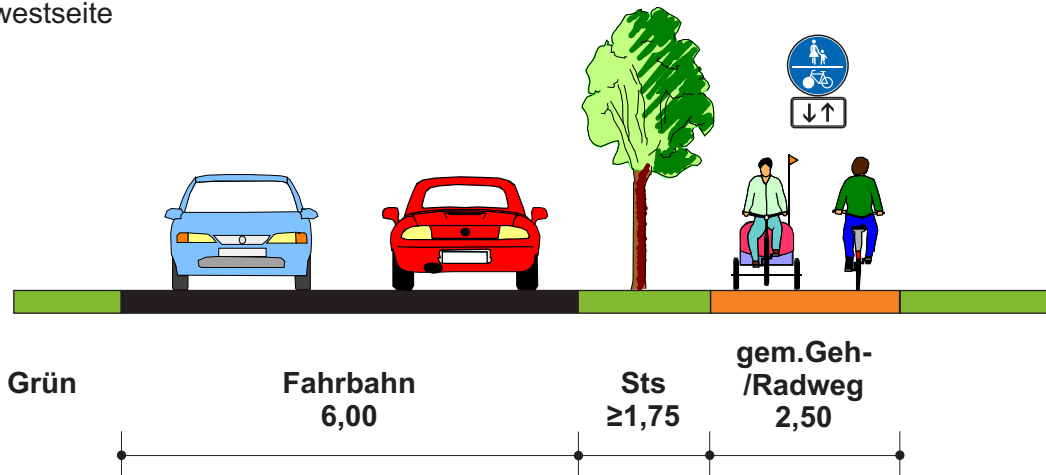
Südostseite



Planung

Nordwestseite

Südostseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
Interkommunales Radverkehrskonzept

Alt Garger Straße (K 11)
Zwischen Barskamp und Alt Garge
Querschnitt 11

Maßstab 1:100 Januar 2023



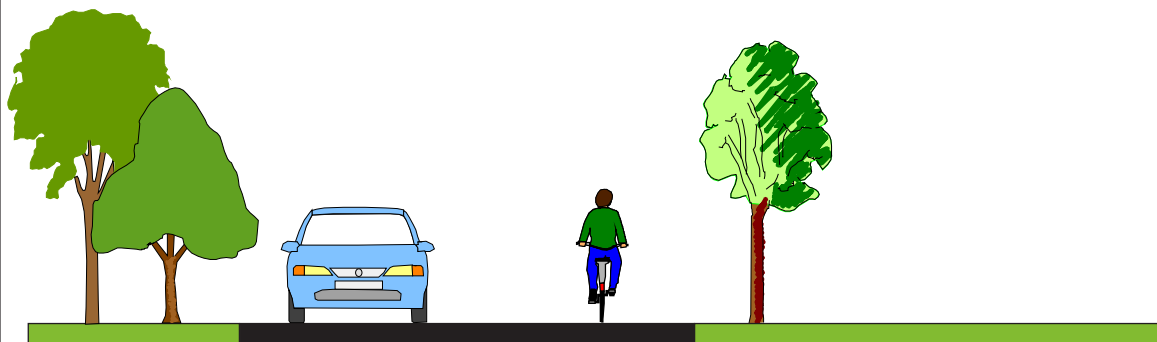
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Nordostseite

Blickrichtung Barskamp

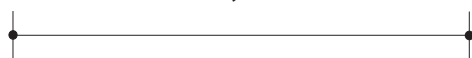
Südwestseite



Grün

Fahrbahn
6,00

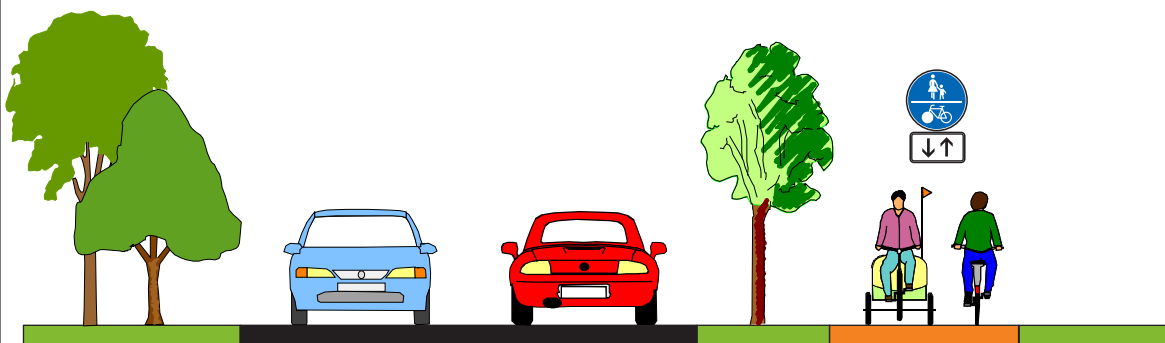
Grün



Planung

Nordostseite

Südwestseite

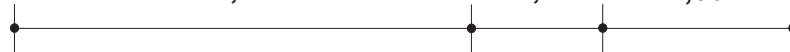


Grün

Fahrbahn
6,00

Sts
≥1,75

gem. Geh-
/Radweg
2,50



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg

Interkommunales Radverkehrskonzept

Am Thigarten (L 231)
Zwischen Göddingen und Barskamp
Querschnitt 12

Maßstab 1:100

Januar 2023



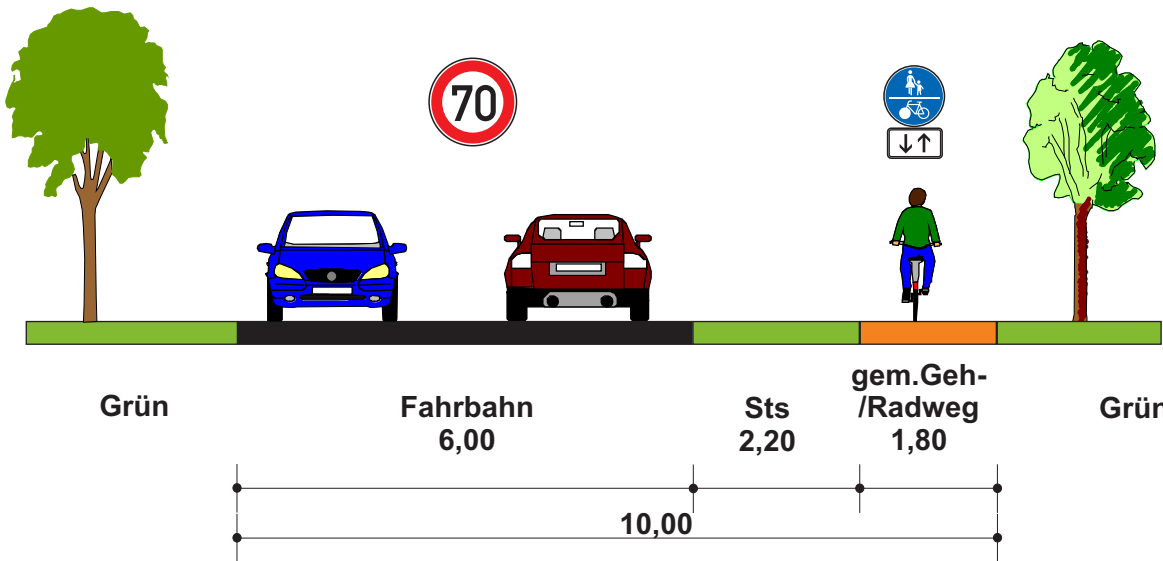
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-87
Fax: 0511 / 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bestand

Ostseite

Blickrichtung Nindorf

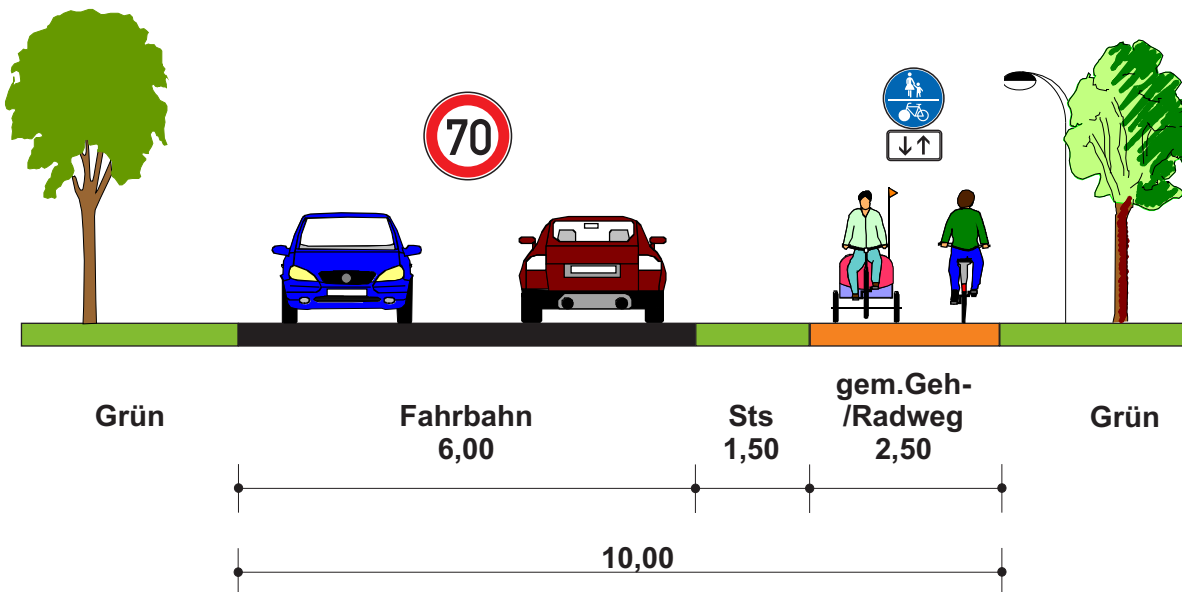
Westseite



Planung

Ostseite

Westseite



Stadt Bleckede
Samtgemeinde Dahlenburg
 Interkommunales Radverkehrskonzept

Dahleburger Straße (L 222)
Zwischen Bleckede und Draisinenbhf.
Querschnitt 13

Maßstab 1:100 Januar 2023



Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-87
 Fax: 0511 / 220601-990
 pgv@pgv-hannover.de
 www.pgv-hannover.de

Interkommunales Radverkehrskonzept Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg

01

Neubau/Sanierung von straßenbegleitenden RVA außerorts



Kurzbeschreibung

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (RVA) außerorts sind in beiden Kommunen nur im Verlauf von Teilabschnitten des klassifizierten Straßennetzes vorhanden. Dazu gehören zum Beispiel im Stadtgebiet von Bleckede die L221 in Richtung Lüneburg, die L222 in Richtung Dahlenburg, die L219 in Richtung Karze und die K22 in Richtung Alt Garge.

Im Bereich der Samtgemeinde Dahlenburg weisen nur die B216 sowie die L232 zwischen Kernort und Bahnübergang straßenbegleitende Radverkehrsanlagen auf.
Ein Neubau von Radwegen lässt sich aus den allgemein geringen Kfz-Verkehrsstärken sowie aus der unfallunauffälligen Gesamtsituation allein nicht ableiten.

Die Maßnahmenempfehlungen basieren vielmehr auf der Einbindung von Zielschwerpunkten im Verlauf von Haupttrouten des Radverkehrsnetzes und der stärkeren Verknüpfung der beiden Kernorte mit den Ortsteilen im radverkehrsrelevanten Einzugsbereich. Dazu gehören in Bleckede folgende Verbindungen:

- L231 Barskamp - Göddingen - Nindorf
- L222 Draisinenbahnhof - Nindorf
- K11 - Barskamp - Alt Garge (Erschließung Waldschwimmbad)
- K5 - Stadtgrenze - Karze (Lückenschluss)
- K35 - Breetze in Richtung Dahlenburg (interkommunaler Radverkehrskorridor).

Im Bereich der Samtgemeinde Dahlenburg wird bei folgenden Strecken Handlungsbedarf gesehen:

- L232 (1. Stufe Dahlenburg - Tosterglope)
- 2. Stufe Tosterglope - Neu-Darchau
- 3. Stufe Bahnübergang Richtung Bad Bevensen
- K35 Dahlenburg in Richtung Bleckede (interkommunaler Radverkehrskorridor).

Im Verlauf der L222 zwischen Ortsausfahrt Bleckede und Draisinenbahnhof besteht erheblicher Sanierungsbedarf bezüglich der straßenbegleitenden RVA (Oberfläche, Breite).

Beteiligte

Stadt Bleckede, Samtgemeinde Dahlenburg, Landkreis Lüneburg, NLStbV Gb Lüneburg

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr

Kostenklasse (geschätzt)

Neubau ca. 350.000 - 400.000€ pro km, Breite RVA 2,50 m, ohne Grunderwerb und größere Ingenieurbauwerke
Sanierung ca. 150.000 - 200.000€ pro km

Priorität

K35/K222	hoch
K11	hoch/mittel
K5/L231/L232	mittel

Mögliche Förderprogramme

GVFG, Stadt und Land, Kommunalrichtlinie, Förderrichtlinie Lk Lüneburg

Umsetzung

Stufenweise ab 2025 / 2026. Die zeitliche Umsetzung eines Neubaus von außerörtlichen RVA ist abhängig von den Grunderwerbsmöglichkeiten sowie der Zulässigkeit von Eingriffen in vorhandene Grünstrukturen.

**Interkommunales Radverkehrskonzept
Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg**

02

**Neuordnung der innerörtlichen
Radverkehrsführung**



Kurzbeschreibung

Gemäß der StVO-Novelle von 2009 soll der Radverkehr innerorts in der Regel im Mischverkehr geführt werden, wenn nicht bestimmte Kriterien wie zum Beispiel hohes Verkehrsaufkommen, hoher Lkw-Anteil, unzureichende Sichtverhältnisse etc. dagegen sprechen.

Gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240) sollen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) eine Mindestbreite von 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen aufweisen.

Im Bereich der Stadt Bleckede sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen in folgenden innerörtlichen Streckenabschnitten nicht regelkonform und sollten daher aufgehoben werden:

- K22, Wendischthuner Straße, benutzungspflichtige RVA im Zweirichtungsverkehr, Breite 2,20 m, kein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, DTV < 2.500 Kfz/Tag
- L222, Fritz-von-dem-Berge-Straße, Gehweg, Radfahrer frei (richtungstreues Benutzungsrecht) Breite Gehweg 1,80 m, kein Sicherheitstrennstreifen, DTV 2.500 - 5.000 Kfz/Tag
- L221, Lüneburger Straße zwischen Am Bleckwerk und Kreisverkehr, Gehweg, Radfahrer frei, Breite Gehweg überwiegend 1,60 - 2,00 m, kein Sicherheitstrennstreifen zu Fahrbahn / Parkstreifen, DTV 5.000 - 7.500 Kfz/Tag.

Empfohlen wird eine Markierung von Fahrradpiktogrammen bei der Überleitung auf die Fahrbahn, um den Kfz-Verkehr auf die geänderte Radverkehrsführung aufmerksam zu machen.

Beteiligte

Stadt Bleckede, Landkreis Lüneburg, NLStbV
Gb Lüneburg, Polizei, Schulen

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr,
Schulverkehr

Kostenklasse (geschätzt)

5.000 - 10.000 € je Streckenabschnitt

Priorität

hoch

Mögliche Förderprogramme

Stadt und Land, Förderrichtlinie Lk Lüneburg

Umsetzung

Stufenweise ab 2023

**Interkommunales Radverkehrskonzept
Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg**

03

Querungssichernde Maßnahmen



Kurzbeschreibung

Bei einem Wechsel der Radverkehrsführung (zum Beispiel innerorts/außerorts) sowie bei erforderlichen Querungen von stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen ist zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit der Einsatz ergänzender querungssichernder Maßnahmen zu prüfen. In Betracht kommen je nach Flächenverfügbarkeit unterschiedliche Maßnahmenelemente wie die Anlage einer Mittelinsel bzw. die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Signalanlage (Dunkelampel), die auch von zu Fuß Gehenden genutzt werden kann.

Mittelinseln sollten möglichst gestreckt angelegt werden, damit Radfahrende „schleifend“ und verzögerungsarm queren können und auch größer dimensionierte Fahrräder (zum Beispiel Lastenräder, Räder mit Anhänger) bequem über die Mittelinsel gesteuert werden können.

Im Stadtgebiet Bleckede wird der Bedarf einer zusätzlichen Querungssicherung vorrangig im Verlauf der L222 (in Höhe Draisinenbahnhof sowie in Höhe der Einmündung der K22), der L221 im Bereich der westlichen Ortseinfahrt sowie der K22 in Höhe der südlichen Ortseinfahrt gesehen, wenn dort die Radwegebenutzungspflicht innerorts aufgehoben wird.

Bei nicht ausreichender Flächenverfügbarkeit für den Bau einer Mittelinsel kommt alternativ zur Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Signalanlage auch eine bauliche Erweiterung der Seitenanlagen in Betracht, um das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs zu senken.

Beteiligte

Stadt Bleckede, Landkreis Lüneburg,
NLStbV Gb Lüneburg

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr,
Schulverkehr

Kostenklasse (geschätzt)

Mittelinsel: ca. 50.000 - 100.000 € ohne
Entwässerung und Grunderwerb
Dunkelampel: ca. 100.000 - 150.000 €

Priorität

L222, K22	hoch
L221	hoch/mittel

Mögliche Förderprogramme

GVFG

Umsetzung

Stufenweise ab 2024

**Interkommunales Radverkehrskonzept
Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg**

04

**Qualitätsverbesserung verkehrsarmer/
straßenunabhängiger Radverkehrs-
verbindungen**



Kurzbeschreibung

Auch wenn die Radverkehrsführung entlang von klassifizierten Straßen in der Regel die direkteste und schnellste Wegeverbindung zwischen Quelle und Ziel darstellt, können straßenunabhängige und weitgehend parallel verlaufende Streckenabschnitte eine attraktive Alternative sein.

Vorgeschlagen wird daher, die Oberflächenqualität auf folgenden Verbindungen bezüglich einer witterungsunabhängigen Befahrbarkeit zu verbessern:

- Stadt Bleckede:
 - Elberadweg zwischen Alt Garge, Hauptstraße in Richtung Süden bis Auffahrt auf K24.
- Samtgemeinde Dahlenburg:
 - Waldweg zwischen Schule Marienau und Ellringen, An der Wassermühle
 - Nördliche Erschließung Fa. Döhler zwischen B216 und Gartenstraße
 - Verknüpfung zwischen Bahnhofpunkt (Bahnhofsweg) und Kernort (Am Neuen Acker) parallel zur L232
 - Wegeverbindung zwischen Gienau und Dumstorf parallel zur L232.

Zur Verbesserung der sozialen Kontrolle sollte als ergänzende Maßnahme die Installation einer ausreichenden Beleuchtung vorgesehen werden. Hierzu eignen sich (solargestützte) Beleuchtungsbänder auf offenen Streckenabschnitten, ggfs. mit integrierten Bewegungsmeldern.

Beteiligte

Stadt Bleckede, Samtgemeinde Dahlenburg, Landkreis Lüneburg, Forstwirtschaft, Landwirtschaftskammer, Tourismusverbände

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr, Touristischer Radverkehr

Kostenklasse (geschätzt)

Oberflächenstabilisierung
ca. 120.000 - 150.000 € je km
bei einer Radwegebreite von 3,00 m

Priorität

- Teilabschnitt Elberadweg hoch
- Waldweg Marienau-Ellringen hoch
- Nördliche Erschließung Fa. Döhler hoch
- Wegeverbindung parallel zur L232 hoch/mittel

Mögliche Förderprogramme

Stadt und Land, Förderrichtlinie Lk Lüneburg

Umsetzung

Stufenweise ab 2024

**Interkommunales Radverkehrskonzept
Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg**

05

Entwicklung von Radvorzugsrouten



Kurzbeschreibung

Zur Förderung der Radverkehrsnutzung in der Nahmobilität bietet es sich an, Radvorzugsrouten im Einzugsbereich der Zielschwerpunkte (u. a. Schulen, Nahversorger, öffentliche Einrichtungen, Freizeit- und Sportanlagen) zu entwickeln, auf denen Radfahrende attraktiv, sicher und möglichst verzögerungsarm geführt werden.

Wesentliche Bestandteile von Radvorzugsrouten stellen neben den Verbindungen an klassifizierten Straßen insbesondere die Führungselemente Fahrradstraßen, Fahrradzonen sowie straßenunabhängige Wegeverbindungen dar, die miteinander vernetzt sind und den Radverkehr auf sichtbaren Hauptachsen bündeln. In Bezug auf eine klimafreundliche Verkehrsentwicklung ist es sinnvoll, Radvorzugsrouten auch bei der Erschließung neuer bzw. bereits geplanter Siedlungserweiterungen zu berücksichtigen.

Im fahrradläufigen Einzugsbereich der Kernstadt von Bleckede können in einer **1. Stufe** als mögliche Radvorzugsrouten definiert werden:

- Barskamp - Göddingen - Draisinenbahnhof - Kernstadt (Schulzentrum, Versorgungsschwerpunkt Stadtzentrum, „Schloß“) - Anbindung an Elberadweg Richtung Norden
- Alt-Garge - Kernstadt Alt-Wendischthun, Schulzentrum, Bahnhof Bleckede - Elbtalgrundschule

Im Bereich der Samtgemeinde Dahlenburg könnte eine Radvorzugsroute zwischen Nahrendorf und Ellringen über Mücklingen, Buendorf, Kernort Dahlenburg und Marienau verschiedene Elemente einer attraktiven Radverkehrsführung bündeln und die radverkehrsrelevanten Zielschwerpunkte (Schulen, Fa. Döhler, Versorgungseinrichtungen, Freizeitanlagen) in ihrem Verlauf einbinden.

Beteiligte

Stadt Bleckede, Samtgemeinde Dahlenburg, Landkreis Lüneburg, NLStbV Gb Lüneburg, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Tourismus, größere Betriebe (u. a. Fa. Döhler / Fa. Witte) Forstwirtschaft, Landwirtschaftskammer

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr, Schulverkehr

Kostenklasse (geschätzt)

Summe der Einzelkosten aus den Maßnahmensteckbriefen 01 bis 04 sowie 06

Priorität

hoch

Mögliche Förderprogramme

Stadt und Land, Kommunalrichtlinie, Klimaschutz durch Radverkehr, Förderrichtlinie Lk Lüneburg

Umsetzung

Ab 2023 administrative Maßnahmenbündel in zusammenhängenden Abschnitten, bauliche Maßnahmen stufenweise ab 2024/2025

Interkommunales Radverkehrskonzept Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg

06

Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Kurzbeschreibung

Fahrradstraßen und Fahrradzonen (neu gemäß StVO-Novelle 2020) stellen attraktive Führungselemente für den innerörtlichen Radverkehr dar. Hier bewegen sich Radfahrende bevorrechtigt, dürfen nebeneinander fahren und die gesamte Fahrbahn nutzen. Zugelassener Kfz-Verkehr (in der Regel Anliegerverkehr) darf den Radverkehr weder behindern noch mit unzureichendem Sicherheitsabstand überholen. In Fahrradstraße und Fahrradzonen gilt eine Tempo-30-Regelung. Die Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen kommt dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder diese Zielsetzung angestrebt wird.

Im **Kernort der Stadt Bleckede** wird die Einrichtung von Fahrradstraßen auf folgenden Streckenabschnitten vorgeschlagen:

- Robert-Koch-Straße, Nindorfer Moorweg (Hauptroute zum Schulzentrum)
- Sandeich, Am Hafen (Parallelroute zur L222)
- Schloßstraße
- Moorweg zwischen Lüneburger Straße und Töpferdamm (Straßenausbau erforderlich).

Empfohlen wird die Einrichtung von Fahrradzonen in den geschlossenen Siedlungsbereichen zwischen Lüneburger Straße (L221) und Breetzer Straße (K35) sowie zwischen Wendischthumer Straße (K22) und Dahlenburger Straße (L222).

Im **Kernort der Samtgemeinde Dahlenburg** wird die Einrichtung einer Fahrradstraße im Verlauf der Marienauer Straße vorgeschlagen, die einen Teilabschnitt der Radvorzugsroute zwischen dem Kernort und Ellringen bildet.

Vor dem Hintergrund der geplanten Siedlungserweiterung an der Dannenberger Landstraße sowie der benachbarten Zielschwerpunkte (Schulzentrum, Nahversorger) bietet sich die Einrichtung einer Fahrradzone in Dahlenburg Buendorf an. Da das Wohngebiet nur über eine Straße an das übergeordnete Straßennetz angebunden wird, kann der bauliche Aufwand gering gehalten werden, was zu einem günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser Maßnahme führt.

Beteiligte

Stadt Bleckede, Samtgemeinde Dahlenburg, Landkreis Lüneburg, NLStbV Gb Lüneburg, Schulen, Polizei, Anlieger

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr, Schulverkehr

Kostenklasse (geschätzt)

Stadt Bleckede 10.000 - 25.000 € ohne Ausbau Moorweg
Samtgemeinde Dahlenburg 5.000 - 10.000 €

Priorität

Hoch

Mögliche Förderprogramme

Klimaschutz durch Radverkehr, Stadt und Land, Förderrichtlinie Lk Lüneburg

Umsetzung

Stufenweise ab 2023

Interkommunales Radverkehrskonzept Stadt Bleckede / Samtgemeinde Dahlenburg

07

Qualitätsoffensive Fahrradparken



Kurzbeschreibung

Die Gestaltung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen ist ein integraler Bestandteil einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung. Hier besteht vorrangig Handlungsbedarf auf folgenden Ebenen:

1. Verknüpfung ÖPNV/Fahrrad

Im Zusammenhang mit der geplanten Ertüchtigung der Bahnstrecke Dannenberg - Lüneburg wird die Anlage gesicherter und überdachter Bike+Ride-Anlagen an den Stationen Dahlenburg und Gohrde vorgeschlagen. Darüber hinaus sollten an zentralen Bushaltestellen (u. a. Barskamp, Markt/Alt-Garge, Bahnhof/Bleckede, Fähranleger) witterungsgeschützte Anlehnbügel angeboten werden. Für die Haltestelle Bleckede, Bahnhof wird auch die Einrichtung von gesichertem Fahrradparken empfohlen.

2. Fahrradparken an Schulen

Witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen (auch für Teilbereiche) können die Radnutzung vom Schulalltag stärken. Die Bereitstellung qualitativ anspruchsvoller Abstellanlagen beinhaltet auch eine Wertschätzung gegenüber radfahrenden Schülerinnen und Schülern und kann somit auch zur Minderung der täglichen Bring- und Holdienste mit dem privaten Pkw beitragen.

3. Fahrradabstellanlagen für Beschäftigte

Die Einzugsbereiche der beiden Betriebe Döhler (Dahlenburg) und Witte (Bleckede-Barskamp) machen deutlich, dass ein großer Teil der Beschäftigten in einer fahrradläufigen Entfernung von 5 - 10 km zum Betriebsstandort wohnt.

Neben einer attraktiven und umwegfreien Erreichbarkeit spielt bei einer Radnutzung die sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit eine entscheidende Rolle. Die Standorte sollten gut einsehbar, beleuchtet und auch für das Abstellen hochwertiger Fahrräder geeignet sein.

Beteiligte Akteure

Stadt Bleckede, Samtgemeinde Dahlenburg, LNVG, Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüneburg, Schulen, Betriebe

Zielgruppe(n)

Alltags- und Freizeitverkehr, Schulverkehr, touristischer Verkehr

Kostenklasse (geschätzt)

Neuanlage, witterungsgeschützt
1.000 - 1.500 € je Stellplatz
Neuanlage, witterungsgeschützt und gesichert
2.000 - 2.500 € je Stellplatz

Priorität

zu 1	hoch-mittel	
zu 2	hoch-mittel	
zu 3	hoch	

Mögliche Förderprogramme

Stadt und Land, Kommunalrichtlinie Klimaschutz durch Radverkehr, Förderrichtlinie Lk Lüneburg

Umsetzung

Stufenweise ab 2024

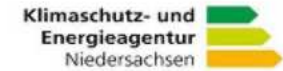


Interkommunales Radverkehrskonzept Stadt Bleckede – Samtgemeinde Dahlenburg



Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen

Stand: 01.10.2021



Hinweise:

Aufgeführt sind Förderprogramme, für die Kommunen / kommunale Zweckverbände zur Verwirklichung gemeinsamer Radverkehrsprojekte zuwendungsberechtigt sind. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. So gibt es weitere Fördermöglichkeiten für spezielle Vorhaben, wie beispielsweise zur Tourismusförderung oder den ländlichen Wegebau.

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	link zum Programm/ Förderquoten
1	Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)	Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u.a. von - verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen, - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträger-übergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen, - Radwegen und sonstigen investiven Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs.	dauerhaft/ ganzjährig	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionalen Geschäftsbereichen)	Kumulierung mit Drittmitteln (z.B. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) prinzipiell zulässig	externer link
2	Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 2 g NGVFG (mit Bundesmitteln)	Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitte direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Förderfähig sind alle investiven Kosten für RSW-Neubau; RSW-gerechten Ausbau, Beschilderung und Markierung und eigenständige Beleuchtung.	dauerhaft/ ganzjährig	regionale Geschäftsbereiche der NLStBV (Han, Lü, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln prinzipiell zulässig	externer link
3	Bürgerradwege	Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt. Im Sinne einer schnellen Umsetzung ist die Mithilfe/Leistungsübernahme von Kommunen beim Baulastträger (Land NDS) willkommen.	dauerhaft/ ganzjährig	regionalen Geschäftsbereiche der NLStBV (Han, Lü, OL, WF)	/	Präsentation
4	Sonderförderprogramm Stadt und Land (mit Mitteln des BMVI)	- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen - Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder - Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr - Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von mind. einer investiven Maßnahme gefördert wird.	Ende des Förderzeitraums für alle Maßnahmen ist der 31.12.2023	NBank	prinzipiell möglich; vorausgesetzt wird ein angemessener Eigenanteil, der nicht mit Bundes- oder EU-Mitteln finanziert ist	externer Link
5	Richtlinie Lastenräder Niedersachsen	Die Anschaffung neuer Lastenräder, e-Lastenräder oder Lasten-S-Pedelecs (ohne Zubehörteile). Kommunale Gebietskörperschaften können Förderung für mindestens 3, maximal 10 Lastenräder beantragen, die sie im Rahmen eines unentgeltlichen Verleih-Systems anbieten. Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn die Beschaffung nach den Förderrichtlinien des Bundes (vgl. Zeile 12) förderfähig ist oder mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert wird.	31.12.2021	NBank	mit öffentlichen Mitteln ausgeschlossen	externer Link
6	Energetische Stadtsanierung – integrierte Quartierskonzepte (in Verbindung mit KfW 432)	vgl. KfW-Programm 432 (Zeile 12)	ganzjährig	NBank (mit Kopie KfW-Bewilligungsbescheid)	ausschließlich in Kumulation zu KfW 432 (vgl. Zeile 12)	externer Link

LANDES-PROGRAMME



Interkommunales Radverkehrskonzept Stadt Bleckede – Samtgemeinde Dahlenburg



Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/ Förderquoten
BUNDES-PROGRAMME	7 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 2.11.2 Verbesserung des Radverkehrs)	Investitionen in a) die Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl, b) die Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss), c) den Bau neuer Wege für den Radverkehr (Errichtung von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen), d) hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr e) die Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z.B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung), f) die Umgestaltung von Knotenpunkten (z.B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs, g) die Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr (Bike+Ride-Offensive mit erhöhten Förderquoten!) sowie auf grundstückszugehörigen Flächen, h) die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen, dienlich für längeres Fahrradparken gemäß den FGSV-Hinweisen. Zuwendungsfähig sind sowohl die Errichtung von Neuanlagen als auch die Umrüstung bestehender, für Fahrradparken nutzbarer Infrastruktur. i) technische Maßnahmen (z.B. Hinweisschilder) zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projekträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen	externer Link
	8 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 2.7.1.c)	Sach- und Personalausgaben für Fachpersonal für die Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes im Bereich "Klimafreundliche Mobilität" sowie die Umsetzung erster Maßnahmen (Kommuneninterne Klimaschutzmanagerinnen oder Klimaschutzmanager). Diese Fördermöglichkeit kann nur einmal je Kommune beantragt werden.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projekträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	Prinzipiell möglich.	externer Link
	9 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 2.11.1)	Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. Fuß-, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV) im lokalen Kontext überdurchschnittlich miteinander verknüpfen.	Novelle zum 1.1.2022 geplant / ganzjährig	Projekträger Jülich (PtJ); Änderung ab 2022 geplant	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen (vgl. NBank Zeile 6).	externer Link
	10 Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" (ergänzt um die NKI-Antragshilfe der KEAN)	Investive regionale Maßnahmen (=Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter zur - klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, - Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie - Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Maßnahmen müssen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen und sich deutlich von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen. >> KEAN unterstützt im 2-Stufigen Antragsverfahren mit der NKI-Antragshilfe	Bis 2024 jährlich jeweils 2 Antragsfenster: 1.3.-30.4. und 1.9.– 31.10.	Projekträger Jülich (PtJ)		externer Link



Interkommunales Radverkehrskonzept Stadt Bleckede – Samtgemeinde Dahlenburg



Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm/
11	E-Lastenfahrrad-Richtlinie	Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Wirtschaft und Kommunen	die RL endet am 29. Februar 2024	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	Die Kumulierung mit anderen Fördermitteln des Bundes ist ausgeschlossen	externer Link
12	Energetische Stadtsanierung - Zuschuss Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier (KfW-Programm 432 Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement)	Im Rahmen von integrierten Quartierskonzepten können Fragen der Gestaltung einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität im Quartier behandelt werden. Dazu gehören z.B. Aussagen zur Förderung von aktiver Mobilität (z.B. Rad- und Fußverkehr), zur Verbesserung der Attraktivität von ÖPNV, alternative Antriebsformen, die Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement oder durch den Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen. Gefördert werden Sach- und Personalkosten für (A) die Konzepterstellung und (B) das Sanierungsmanagement zur Konzeptumsetzung.	dauerhaft / ganzjährig	KfW-Bank	ja, mit Landesprogramm, vgl. Zeile 6	externer Link KfW
13	Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMVi)	Innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die (...) – einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten (z. B. richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen) und/oder – die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern (z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln).	RL gültig bis 31.12.2026; Aktuell kein Aufruf - Projektskizzen können dennoch eingereicht werden	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)		externer Link
14	Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)¹	Nicht-investive Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität mit neuen Ideen und Konzepten sichern. Die Umsetzung und Erprobung der jeweiligen Projekte soll auch für andere Orte der Bundesrepublik modellhaft sein. Gefördert werden auch Vorhaben und Untersuchungen, die besonderen Handlungs- und Erkenntnisbedarf aufzeigen und somit die nachhaltige Mobilität sichern: Informations- und Kommunikationskampagnen (z. B. zur Verbesserung des Verkehrsklimas), Wettbewerbe, technische Innovationen sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben.	NRVP 3.0 bis 2030. Aktuell kein Projektauftruf - Antragstellung auch außerhalb eines Aufrufs möglich	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)		externer link

¹ Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Der neue Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0 – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Plan beschreibt die Leitlinien und Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2030. Er beinhaltet viele Ziele, Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen in den Bereichen: Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur, Fahrradparkplätze, Dienstfahrten, Verwaltung, Bildung, Fahrradkultur, Verknüpfung von Verkehrsträgern, Logistik und Lastenräder.

Herausgeberin

Klimaschutz- und Energieagentur
Niedersachsen GmbH

Osterstr. 60, 30159 Hannover
Telefon: 0511 897039-0

www.klimaschutz-niedersachsen.de

Gefördert durch:



Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz



Auszug aus Förderrichtlinie des Landkreises Lüneburg

- Förderfähig sind Maßnahmen der Planung, des Baus, Ausbaus oder Umbaus von kommunalen Radwegen im Radroutennetz im Landkreis Lüneburg aus der Maßnahmenübersicht des beschlossenen Radverkehrskonzeptes. Abweichungen vom Streckennetz können berücksichtigt werden, wenn die Funktionen des zu fördernden Wegeabschnitts identisch oder adäquat sind.
- Notwendiger Grunderwerb sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur naturschutzfachlichen Eingriffsregelung im Rahmen der Baumaßnahmen sind förderfähig.
- Beim Ausbau eines Wirtschaftsweges ist nur die für Radfahrer notwendige und in der ERA empfohlene Breite förderfähig. Die Restbreite wird nicht gefördert. Eine Ausnahme ist ein Ausbau im Zuge eines Radschnellwegs.



Auszug aus Förderrichtlinie des Landkreises Lüneburg

- Baut der Zuwendungsempfänger einen Wirtschaftsweg eines anderen Eigentümers u.a. zur Fahrradnutzung aus, gilt die Förderregelung analog, sofern mit dem Eigentümer ein Gestattungsvertrag abgeschlossen wird, der die Nutzung für Radfahrer für 20 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme garantiert. Die laufende Unterhaltung zur fahrradtauglichen Nutzung muss in dem Vertrag ebenfalls nachgewiesen werden.
- Ebenfalls förderfähig sind ergänzende Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur soweit sie über den Standard einer barrierefreien Haltestelle hinausgehen, insbesondere
 - Mobilitätsstationen
 - Fahrradabstellanlagen/Fahrradboxen
 - Ladeinfrastruktur
 - elektronische Informationssysteme, soweit sie mit dem Landkreis abgestimmt sind.