

Beschluß
des Rates der Stadt Lüneburg
vom 20. Dezember 1990

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN



Stadt Lüneburg



Impressum:

STADT LÜNEBURG

Pressestelle

Rathaus

2120 Lüneburg

Tel. 04131/309-118

Beschluß
des Rates der Stadt Lüneburg
vom 20. Dezember 1990

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

1. Der Bau- und Verkehrsausschuß empfehlen dem Verwaltungsausschuß und dem Rat der Stadt Lüneburg, die Vorlage "Verkehrsentwicklungsplan" zur Kenntnis zu nehmen.
2. Den weiterführenden Arbeiten für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lüneburg wird der Netzfall 5a min. mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu Grunde gelegt.
3. Im Bereich der Bögelstraße und der Straße Am Weißen Turm ist die Variante B in das Netzsystem aufzunehmen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Ergänzungsuntersuchung 1989 des Büro's Dr. Schubert, Hannover, dargestellten Rahmenbedingungen für ein Radverkehrsnetz bei jedem weiteren Planungs- und Realisierungsschritt einzubinden und umzusetzen.

Die Ziffern 1 bis 4 sind entsprechend den nachfolgenden Grundsätzen und Leitsätzen umzusetzen.

1. Allgemeines

Das mit dem vorliegenden Plan für die Innenstadt und die Westliche Altstadt angestrebte Hauptziel, einer weitgehenden Verkehrsberuhigung darf nicht auf Dauer zu Lasten der Bewohner an den Straßen des Mittleren Ringes gehen.

Es müssen alle erdenklichen Anstrengungen unternommen werden, um zu verhindern, daß der zunächst aus der Innenstadt verdrängte Verkehr auf Dauer unvermindert auf den Mittleren Ring verlagert wird.

Alle Bemühungen müssen darauf gerichtet sein, eine deutliche Minimierung des Kfz-Verkehrs zu bewirken. Dabei darf das im Plan angestrebte Ziel von ca. 25 % Reduzierung des Individualverkehrs nur als Minimalziel angesehen werden.

2. Öffentlicher Personennahverkehr

Geringe Reisezeiten / spürbarer Beförderungszuwachs

Im einzelnen ist anzustreben:

- Verdichtung der Taktzeiten,
- Optimierung der Umstiegsmöglichkeiten,
- Verbesserung der Streckenführung,
- Einführung von stadtteilverbindenden Strecken. Dadurch kann der Platz "Am Sande" deutlich vom gegenwärtigen Busverkehr entlastet werden,
- die KVG muß ihre betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen vorlegen bzw. in Abstimmung mit den Planungszielen erarbeiten,
- überall, wo es möglich ist, soll dem Bus Vorrang eingeräumt werden, indem Busspuren, Busschleusen oder Ampelvorrangschaltungen eingebaut werden,
- dort, wo es möglich ist, sollen Bus-Caps geschaffen werden,
- Einführung einer übertragbaren Familienkarte,
- Einführung von Umweltkarten
- In den Schwachverkehrszeiten ist AST flächendeckend anzubieten, wenn es nicht durch entsprechende Angebote des ÖPNV entbehrlich wird. Sollte AST angeboten werden, soll die Tarifgestaltung ähnlich wie in der Stadt Tübingen erfolgen. Die weiteren Einzelheiten bleiben der Beschlußfassung durch die zuständigen Gremien vorbehalten.
- Kosten der Verbesserung des ÖPNV sollen, soweit sie nicht durch betriebswirtschaftliche Überlegungen erforderlich sind oder durch zusätzliche Einnahmen gedeckt werden, durch die Stadt Lüneburg entsprechend gefördert werden.

3. Fahrradverkehr

Es gilt: Fahrrad vor Auto!

- Bis Ende 1991 muß ein Gesamtradwegenetz vorliegen. (unkonventionelle Regelung für Fußgängerzonen, Einbahnstraßen, provisorische Fahrstreifenabgrenzung auf der Fahrbahn usw.),
- sogenannte City-Routen, wie vom ADFC gefordert, müssen untersucht und mit dem Radwegenetz "Schubert" zusammengeführt werden,
- Unfallschwerpunkte müssen kurzfristig abgebaut werden, z.B. Hindenburgstraße, sonstige unstrittige Maßnahmen sind umgehend umzusetzen,

- mehrere Fahrradabstellmöglichkeiten in zentraler Lage und an verkehrsgünstigen Standorten (auch mit Gepäckschließfächern) müssen erweitert, verbessert oder neu geschaffen werden.

4. Fußgängerzonen/verkehrsberuhigte Bereiche

a) Die Straßen

- Obere Schrangengstraße, Untere Schrangengstraße, Glockenstraße
- Schröderstraß
- Rackerstraße, außer Gummastraße
- Heiligengeiststraße
- Schlägertwiete

sind sofort zu Fußgängerzonen umzuwandeln.

b) Die Straßen

- An der Münze
- Waagestraße
- Rosenstraße
- An den Brodbänken

nach erfolgter Umgestaltung in Fußgängerzonen umzuwandeln.

c) In den Fußgängerzonen gibt es Ausnahmeregelungen für Anwohner und Zulieferverkehr.

d) Die Westliche Altstadt wird parallel zu den zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Stadtkern zum verkehrsberuhigten Bereich erklärt.

e) Bei einer Fortschreibung des Netzfalles 5a min. muß die Zuordnung der Straße Am Ochsenmarkt und die Bardowicker Straße zum verkehrsberuhigten Bereich überprüft werden.

f) Es ist zu prüfen, ob die Lüner Straße/Im Wendischen Dorfe durch ausreichende Widerstände gegen durchfließenden Verkehr zu versehen sind.



STADT LÜNEBURG

VERKEHRS- ENTWICKLUNGSPLAN

NETZFALL 5a Min. VARIANTE B

ARBEITSLEGENDE OHNE ABSCHLIESSENDE DEFINITION

- Hauptverkehrsstraße / - richtung
- Sammelstraße / - richtung
- Erschließungsstraße
- verkehrsberuhigter Bereich / Fußgängerzone
- Parkhäuser und Parkplatzeinrichtungen bzw. denkbare weitere Parkmöglichkeiten
- wichtiger Knotenpunkt
(Ausbau bzw. Umgestaltung erforderlich)

NETZVERÄNDERUNGEN AUSSERHALB DER INNENSTADT

- Ausbau der Anschlußstelle Bleckeder Landstraße / Ostumgehung
- Fertigstellung der Ostumgehung zwischen B 209 und B 4
- Fertigstellung der Autobahn A 250

STADT LÜNEBURG

PLANUNGSAMT

Lüneburg, den 01.10.1990

Stine
STADTBAURAT

Kreber
AMTSLEITER

Wahler
ABTEILUNGSLEITER

Qilmy
SACHBEARBEITER



für andere St.

5. Maßnahmen zum Abbau von individuellen Kfz-Belastungen in der Innenstadt

a) Platz "Am Sande" und Rosenstraße/Brodbanken

Der Platz "Am Sande" in Verbindung mit Rosenstraße/Brodbanken wird zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens ab Anfang April, vom individuellen Kfz-Verkehr befreit. (Frei für Busse, Taxen, Anlieferverkehr). Dieses soll zunächst durch provisorische Maßnahmen erfolgen.

Die Umsetzung ist nach Umfang und wahrscheinlichen Konsequenzen vorzubereiten und auf ihre tatsächliche Wirkung nach der Durchführung zu überprüfen.

Es sind Alternativen für eine städtebauliche Gestaltung des Platzes "Am Sande" zu entwickeln.

b) Die Kalandstraße wird versuchsweise zunächst offengehalten. Sollte sich dies als unmöglich erweisen, ist eine spätere Unterbrechung der Kalandstraße in der Mitte nicht ausgeschlossen.

c) Neue Sülze/Salzstraße

Der Straßenzug "Neue Sülze/Salzstraße" wird unter gleichen Voraussetzungen wie der Platz Am Sande bis zum 01.01.1992 auf der Höhe der Schintzel-Parkpalette unterbrochen. Die erforderlichen Vor- und Nachbereitungsarbeiten sind einzuleiten.

d) Variante B/Bögelstraße/Am Weißen Turm/Soltauer Straße

Zeitgleich mit Maßnahmen nach a) - Anfang April 1991 - ist dieser Bereich nach Variante B in den Probelauf einzubeziehen.

e) Platz "Bei der St. Lambertikirche"

Der Platz "Bei der St. Lamberti-Kirche" ist bereits vor einem abschließenden Ausbau der Verkehrsstraßen in diesem Bereich nach Fertigstellung des Parkplatzes Hinter der Saline vom ruhenden Verkehr zu befreien und übergangsweise zu gestalten.

Wenn entsprechende Haushaltsmittel für die Ausführung angesichts der Finanzlage der Stadt Lüneburg in den nächsten Jahren gesichert sind, soll zeitgleich ein städtebaulicher Wettbewerb für die Gestaltung des Platzes ausgeschrieben werden.

6. Fließender Verkehr/Mittlerer Stadtring

Die in Teilbereichen des Mittleren Ringes nach eingehenden Untersuchungen erforderlich werdenden Um- und Ausbaumaßnahmen an Kreuzungspunkten und Fahrbahnen müssen Minimalcharakter haben.

Sie sollen im vorhandenen Straßenraum untergebracht und grundsätzlich dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Fahrradverkehr und dem Fußgängerverkehr den Vorrang und eine größere Sicherheit bieten.

Soweit die Vor- und Nachbereitung der Testphase die Notwendigkeit schalltechnischer Untersuchungen und Bauleitplanverfahren ergibt, sind die dafür erforderlichen Arbeiten einzuleiten bzw. in Auftrag zu geben.

7. Ruhender Verkehr/dezentrale Parkeinrichtungen Parkleitsystem

Dezentrale Parkplätze sollen an folgenden Standorten vorgesehen werden:

- Universität (Feldstraße)
- Bahnhof Süd
- BGS-Kaserne
- evtl. Aufstockung des Parkplatzes der Bezirksregierung Lüneburg
- Theaterparkplatz

Neue Parkmöglichkeiten unter den Flächen Clamart-Park/Altes Johanneum werden insbesondere aus technischen, aber auch aus ökologischen Gründen abgelehnt.

Zeitgleich mit der Testphase zu Ziff. 5 ist der Geltungsbereich der Gebührenzone und das Parkgebührensistem zu überprüfen.

Ein Parkleitsystem soll zeitgerecht und in Verbindung mit der Neuordnung des gesamten ruhenden Verkehrs eingeführt werden.

8. Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet

In den nächsten Jahren wird zusätzlich zum Verkehrsentwicklungsplan kontinuierlich eine Realisierung der Tempo-30-Zonen in den Außenbereichen auch in baulicher Hinsicht in Stufen gem. Ratsbeschuß vom 26.04.1990 erfolgen.

Danach erfolgt die Realisierung nach den Kriterien Schulen, Kindergärten und Unfallhäufigkeit. Vor einer Beschlußfassung sind die Zonen jeweils in einer Bürgerversammlung vorzustellen.

Das sogenannte Vorbehaltsnetz mit den Hauptverkehrsstraßen ist im Rahmen der Gesamtplanung zum Verkehrsentwicklungsplan zu überprüfen und ggf. zu korrigieren.

9. Öffentlichkeitsarbeit

Die Verwaltung wird beauftragt, parallel zur Einführung des Verkehrsentwicklungsplanes und der stufenweisen Umsetzung ein Öffentlichkeitskonzept zu entwickeln, um die einzelnen Stufen öffentlichkeitswirksam zu begleiten.

Die Bürgerinnen und Bürger sind über die Inhalte der Planungen frühzeitig in Bürgerversammlungen zu informieren.

10. Prioritätenplan/Erfahrungsbericht

Die Verwaltung wird beauftragt, 1/2 Jahr nach vollständigem Beginn der Testphase einen Erfahrungsbericht und in diesem Zusammenhang Prioritäten für die abschließenden bzw. ergänzenden Maßnahmen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes vorzulegen.

Die Prioritätenliste soll die gegenseitigen Abhängigkeiten erkennen lassen, nach dem Stand der Arbeiten Zeit- und Finanzierungsvorschläge beinhalten und fortschreibbar sein.

Die Fachausschüsse des Rates sind bei besonderen Problemsituationen umgehend zu unterrichten.

11. Die beschlossenen Maßnahmen sollen einer Fortschreibung und Überprüfung unterliegen mit dem Ziel, unter Einbeziehung des Landkreises Lüneburg und aller Nahverkehrsunternehmen im Kreisgebiet ggfs. ein Verkehrsmanagementkonzept zu erarbeiten.