

Landkreis Lüneburg
Regional- und Bauleitplanung
Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

planfeststellung@landkreis-lueneburg.de

ADFC Niedersachsen e.V.
Kreisverband Lüneburg
Dorfsfeld 4a
21335 Lüneburg

Tel. 04131 - 47823
info@adfc-lueneburg.de
www.lueneburg.adfc.de

Bankverbindung
ADFC Niedersachsen e.V.
BIC: GENODEF1NBU
IBAN: DE33 240603000147890700

19.02.2026

Stellungnahme zu Planfeststellung des Landwehrkreisel im Zuge der K46

Der ADFC Kreisverband Lüneburg begrüßt die geplante Entschärfung des Unfallschwerpunkts Landwehrkreisel und bitten die unten erläuterten Änderungen zu berücksichtigen.

Im Klimaschutz Teilkonzept Radverkehr des Landkreises Lüneburg (Maßnahme B3.3) wird bereits beschrieben, dass im Zuge der K 46 als kürzeste Pendlerroute zwischen Bardowick und Lüneburg insbesondere auch der **Knotenpunkt Hamburger Landstraße/Schwarzer Weg als Unfall- und Gefährdungspunkt festgestellt** wurde.

„Die Gründe liegen in nicht geringen Radverkehrsanteilen und zugleich starken Kfz-Belastungen der K 46 als A 39-Zubringer (18 Tsd. Kfz, 3,7% Schwerverkehr). Die Zielstellung zur Schaffung sicherer Radverkehrsführungen ist bereits für die jetzt Radfahrenden unumgänglich. Die Umgestaltung der für den Radverkehr wichtigen Hauptachse im Verlauf der K 46 [...] bietet die Chance, die wegen der geringen Entfernungen starken Radverkehrspotenziale zwischen Bardowick und Hansestadt auszuschöpfen und die Verkehrssicherheit signifikant zu verbessern.“ (Landkreis Lüneburg, Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr, Anlagenbau 1 - Maßnahmensteckbriefe: 2020. B3.3. S.1)

Auch in der Planrechtfertigung wird auf die Wichtigkeit für den Radverkehr hingewiesen und die Gefährdungssituation beschrieben:

„Der Unfallatlas Deutschland¹ weist für den Knotenpunkt 8 Unfälle innerhalb der letzten fünf Jahre (2019 - 2023) aus, alle mit Personenschaden, darunter 5 Unfälle mit Radfahrern.

Die Radwege entlang der K 46 weisen eine hohe Nutzung auf; die Straße ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg² als Route 1. Ordnung eingestuft und damit von besonderer Bedeutung für den Radverkehr.“

Die Zählungen des Fuß- und Radverkehrs stammen aus dem Jahr 2016 und sind demnach bereits 10 Jahre alt. Es ist davon auszugehen, dass die Radverkehrsmengen seitdem nicht abgenommen haben, sondern eher noch gestiegen sind.

Dies wird vom Plangeber bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit bereits ebenfalls erkannt:

„Mit Blick auf die allgemeine Entwicklung des Radverkehrs in den letzten Jahren ist beim Radverkehr von einer erheblichen Zunahme auszugehen.“

¹ [Unfallatlas | Kartenanwendung](#)

² [Landkreis Lüneburg - Radverkehrskonzept](#)

Da diese Verbindung bereits als Route der 1. Ordnung für den Radverkehr eingestuft wurde, würde eine erneute Zählung zu keiner abweichenden Einstufung führen. Daher müssen die Belange des Radverkehrs im Rahmen dieser Planung mit entsprechend hohem Stellenwert berücksichtigt werden.

Insbesondere der Verzicht auf den Bypass verbessert die Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Dies wurde bereits seit langem vom ADFC Lüneburg eingefordert.

Der Fuß- und Radverkehr soll im Bereich des Kreisverkehrsplatzes auf einem umlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden, welcher durch Grünflächen von der Fahrbahn abgetrennt ist und so einen Sicherheitsabstand zum Fahrverkehr ermöglichen soll.

In allen vier Knotenpunktarmen werden Querungshilfen mit einer Aufstelllänge von 3,0 m hergestellt, die auch für Lastenräder geeignet sind (vgl. Kapitel 2.5, S.12).

Im Erläuterungsbericht heißt es: „Fuß- und Radverkehr wird bevorrechtigt über die Straßen geführt.“ (Kapitel 2.5, S 12 und Kapitel 4.4, S. 21))

Der ADFC begrüßt diese Aussage und Planung ausdrücklich und sieht es auch als richtig an, den Radverkehr bei einer Route der 1. Ordnung bevorrechtigt am Kreisverkehr führen zu wollen.

Da es sich allerdings um gemeinsame Fuß- und Radwege handelt, wird bei den Querungsstellen kein Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) in Kombination mit einer Radwegefurt vorgesehen. Es soll gemäß Planzeichnung lediglich eine gemeinsame Furt über die Ein- und Ausfahrten markiert werden. Diese sind mit jeweils 4,00 m Breite ausreichend dimensioniert.

Jedoch beträgt der Abstand dieser Furten in allen Ein- und Ausfahrten gemäß Bemaßung einen Abstand von 5,00 plus 0,50 m zur Markierung der Kreisfahrbahn; demnach 5,5 m.

Gemäß § 9 StVO müssen Fahrzeuge, die Abbiegen (also aus einem Kreisverkehr ausfahren) wollen, entgegenkommende Fahrzeuge aber auch Fahrräder mit oder ohne Hilfsmotor durchfahren lassen, auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in gleicher Richtung fahren. Demnach sind Radfahrende bevorrechtigt, wenn sie auf dem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Kreis geführt werden.

In der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu § 9 heißt es jedoch, dass der Radverkehr nicht mehr neben der Fahrbahn fährt, wenn ein Radweg erheblich von der Straße abgesetzt ist. Als Maß wird hier. ca. 5 m angegeben. Können Zweifel aufkommen oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, so ist die Vorfahrt durch Verkehrszeichen zu regeln.

Mit Bezug auf den Erläuterungsbericht, der die bevorrechtigte Führung des Fuß- und Radverkehrs vorsieht, wird hier ausdrücklich hinterfragt, ob diese Führung tatsächlich bevorrechtigt ausgeführt werden kann, wenn die Querungsfurten mit 5,5 m (also mehr als 5,0 m) von der Kreisfahrbahn abgesetzt werden. Im Erläuterungsbericht wird in Kapitel 4.4 von einem Abstand von 5,0 m gesprochen, dies weicht aber von der zeichnerischen Darstellung ab.

Aus diesem Grund regen wir an, die Furten um 0,5 m näher an die Kreisfahrbahn heran zu rücken ggf. sogar um dieses Maß zu verbreitern, damit tatsächlich ein Abstand von 5,0 m besteht. Damit wird die bevorrechtigte Führung auch baulich eindeutig sichergestellt.

Eine unter Umständen mögliche Anordnung einer Wartepflicht für den Radverkehr mit kleinen VZ 205 (Vorfahrt gewähren) im Zuge einer Hauptroute 1. Ordnung als Alternative einer Bevorrechtigung lehnen wir hier bereits vorsorglich deutlich ab.

Im Erläuterungsbericht wurde nicht beschrieben, ob der Radverkehr nur in einer Richtung oder im Zweirichtungsverkehr im Kreis geführt werden soll.

Heute ist zumindest an der Zufahrt Hamburger Landstraße die Querung für den Radverkehr in beide Richtungen beschildert und zugelassen.

Sofern (weiterhin) eine Freigabe in beide Richtungen erfolgt empfehlen wir dies mit **Piktogramm und zusätzlichen Pfeilen innerhalb der Furten** für den KFZ Verkehr deutlich erkennbar zu machen. Fahrradpiktogramme sind bereits heute schon teilweise markiert.

Am Schwarzen Weg am heutigen Bypass ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Dieser ist für den linksseitigen Radverkehr in Richtung Hamburger Straße (Lüneburg) angeordnet.

Wir empfehlen auch nach dem Umbau vom Schwarzen Weg aus hier weiterhin eine Anordnung als gemeinsamen Geh- und Radweg für den Radverkehr in gegenläufiger Fahrrichtung bis zur Hamburger Straße zuzulassen.

In diesem Zusammenhang regen wir an den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der östlichen Kreishälfte zwischen Schwarzem Weg und Hamburger Straße nicht nur mit dem geringen Mindestmaß von 2,5 m sondern in einer besseren Breite von 3,00 m auszuführen, um dem Begegnungsverkehr Rechnung zu tragen.

Die Hamburger Straße in Lüneburg hat auf beiden Seiten gemeinsame Geh- und Radwege. Allerdings befindet sich im weiteren Straßenverlauf keine gesicherte Querungshilfe an der Bernsteinstraße für den Fuß- und Radverkehr. Hier endet aber der Weg in Richtung Lüneburg auf der rechten Seite.

Daher nutzt die überwiegende Zahl von Radfahrenden den stadteinwärts linksseitigen Weg ab dem Kreisverkehr. Damit wird ein gefährliches Querungserfordernis der Hamburger Straße vermieden.

Im Bereich der Straße Landwehrweg (östlich der Hamburger Straße) wird die Beschilderung für einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Lüneburg als linksseitiger Radweg wiederholt, so dass es auch zukünftig möglich sein sollte, vom Kreisverkehr auch auf der linken Seite der Hamburger Straße stadteinwärts zu fahren.

Damit auch Radfahrende, die in Kreisrichtung fahren, auf den linken Radweg an der Hamburger Straße gefahrlos einbiegen können, sollte der spitze Winkel vermieden werden und die Mulde 21 so verändert werden, dass hier eine bessere Abrundung für den rechts abbiegenden Radverkehr möglich wird.

(Siehe Karte S. 4)

Die Bauzeit wird mit einem ganzen Jahr angegeben.

Wir bitten darum während der Baumaßnahmen den Fuß- und Radverkehr nur geringstmöglich einzuschränken und ggf. erforderliche Umleitungen auch für den Radverkehr deutlich auszuschildern und rechtzeitig anzukündigen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Wir bitten um Mitteilung darüber wie mit unseren Anregungen umgegangen wird.

Claudia Koops
ADFC Kreisverband Lüneburg
Beisitzerin

