

# Ergebnisbericht

# Online-Beteiligung zum NUMP

---

## Impressum



### Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Alexander Reichert

Christina von Bergner

Carola Baier

Maren Hinz

Marc Lowak

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

---

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Ablauf des Online-Dialogs</b>            | <b>4</b>  |
| <b>2. Statistische Auswertung</b>              | <b>5</b>  |
| <b>3. Qualitative Auswertung</b>               | <b>10</b> |
| 1.1 Dokumentation der Ergebnisse               | 12        |
| 1.1.1 Kategorie Fußverkehr                     | 12        |
| 1.1.2 Kategorie Radverkehr                     | 14        |
| 1.1.3 Kategorie ÖPNV                           | 16        |
| 1.1.4 Kategorie MIV                            | 17        |
| 1.1.5 Kategorie Alternative Mobilitätsangebote | 19        |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                      |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Abbildung 1: Anzahl der Besuche der Online-Beteiligung nach Kalenderwoche (KW) ..... | 5 |
| Abbildung 2: Relativer Anteil der Beiträge an den Kategorien.....                    | 6 |
| Abbildung 3: Räumliche Verteilung der Beiträge nach Postleitzahl .....               | 7 |
| Abbildung 4: Heatmap der eingereichten Beiträge .....                                | 8 |
| Abbildung 5: Verteilung der Altersklassen an den Beiträgen.....                      | 9 |
| Abbildung 6: Relativer Anteil des größten Handlungsbedarfs .....                     | 9 |

# 1. Ablauf des Online-Dialogs

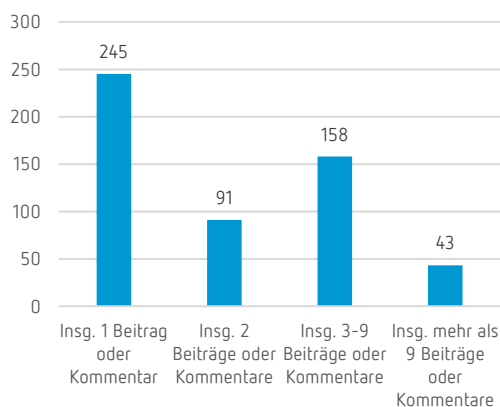
Innerhalb der Bearbeitung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP) der Hansestadt Lüneburg wurde und wird die Öffentlichkeit umfassend beteiligt. Neben Face-to-Face Angeboten wurde mittels einer Online-Plattform ein digitales Angebot zur Beteiligung zur Verfügung gestellt. In dem Zeitraum vom 15.06.2023 bis zum 12.07.2023 bot die Online-Plattform der Bevölkerung die Möglichkeit, Beiträge für den NUMP und die Gestaltung der künftigen Mobilität in Lüneburg einzureichen. Knapp 1.600 Beiträge konnten so in insgesamt sieben verschiedenen Kategorien gesammelt

werden. Neben der Möglichkeit, Beiträge zu markierten Standorten einzureichen, konnten die Interessierten auch durch Kommentare auf die Beiträge von anderen Teilnehmenden reagieren. Nach der Beendigung der Beteiligung wurden die eingereichten Beiträge und Kommentare gutachterlich geprüft und im weiteren NUMP-Prozess insbesondere bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Hinweise zu kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen wie bspw. eine ausgefallene Beleuchtung oder kleinere Gehwegschäden wurden dabei direkt an die Hansestadt Lüneburg übergeben.

## 2. Statistische Auswertung

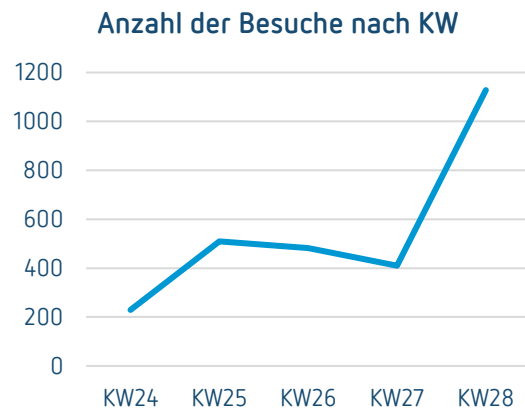
Während der Beteiligungsphase zwischen dem 15.06.2023 und dem 12.07.2023 wurden auf dem Online-Ideenmelder, welcher über die Webseite der Hansestadt Lüneburg abrufbar war, insgesamt 1.539 Beiträge eingereicht. Doppelte Beiträge wurden dabei bereits gestrichen. Zusätzlich zu den Beiträgen hatten die Interessierten auch die Möglichkeit, auf die Beiträge anderer Personen durch Kommentare zu reagieren. Dies hilft u.a. dabei besonders kontrovers diskutierte Themen zu identifizieren.

Insgesamt haben sich 537 verschiedene Personen an der Online-Beteiligung beteiligt, die sich unterschiedlich eingebracht. Rund 46 Prozent der Teilnehmenden hatten bspw. ein zentrales Anliegen, während 8 Prozent mehr als zehn Hinweise eingebracht haben.



Da die Online-Beteiligung öffentlich einsehbar ist, gibt es auch Personen, die die Webseite während der Beteiligungsphase nur besucht haben, sich aber nicht aktiv durch Beiträge oder Kommentare beteiligt haben. Die Besucherzahlen der Webseite liegen im aktiven Beteiligungszeitraum bei 2.758 Aufrufen bzw. Besuchen. Dies bedeutet für den Juni durchschnittlich ca. 69 Besuche pro Tag und im Juli durchschnittlich ca. 139 Besuche pro Tag (vgl. Abbildung 1.).

Abbildung 1: Anzahl der Besuche der Online-Beteiligung nach Kalenderwoche (KW)



In dem Beteiligungsprozess konnten die Teilnehmenden ihre Beiträge zu verschiedenen Kategorien zuordnen, wodurch die folgende Anzahl der Beiträge (ohne Kommentare) zustande gekommen ist:

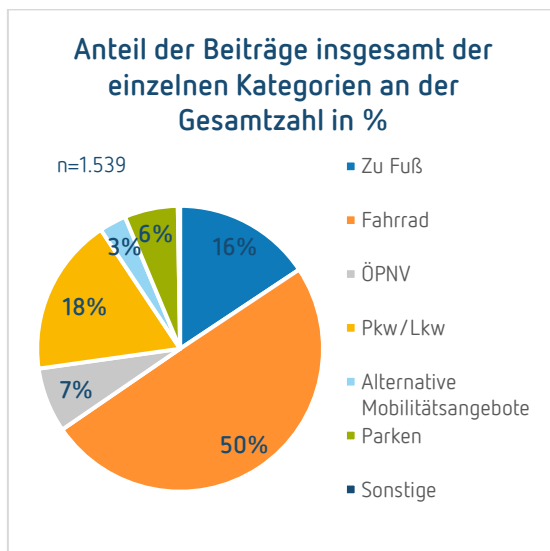
- Zu Fuß: 241
- Fahrrad: 766
- ÖPNV: 113
- Pkw/Lkw: 275
- Alternative Mobilitätsangebote: 47
- Parken: 93
- Sonstige: 4

Die Verteilung der Beiträge an den Kategorien entspricht nicht der Originalverteilung, da im Zuge der Auswertung einige Beiträge einer anderen Kategorie zugeordnet worden sind. Auch die Beiträge aus der Kategorie „Sonstige“ wurden, wenn möglich, nachträglich in eine der anderen Kategorien sortiert.

Von den 1.539 Beiträgen wurden insgesamt 1.448 mit Verortung und 91 Beiträge ohne

Verortung eingereicht. Die Beiträge in der Kategorie „Radverkehr“ nehmen 50 % der gesamten Beiträge ein. Die Kategorie mit den zweithäufigsten Beiträgen ist „Pkw/Lkw“ mit etwa 18 % sowie „zu Fuß“ mit ca. 16 %. Der geringste Anteil an Beiträgen wurden in den Kategorien „Alternativen Mobilitätsangebote“ (ca. 3 %) sowie „Sonstige“ (ca. 0,3 %) eingetragen (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Relativer Anteil der Beiträge an den Kategorien



Durch eine übergeordnete räumliche Darstellung der Herkunft der Teilnehmenden nach Postleitzahl (Abbildung 3) wird deutlich, dass alle Postleitzahlgebiete bei der Online-Beteiligung vertreten sind und eine gesamtstädtische Beteiligung stattgefunden hat. Zusätzlich beteiligten sich 266 weitere Personen, die nicht innerhalb Lüneburgs wohnen.

Eine räumlich detailliertere Auswertung der eingereichten Beiträge kann der Abbildung 4 entnommen werden. Dafür wurden die als Punkte verorteten Beiträge in Form einer Heatmap dargestellt und somit 440 Beiträge, die entweder als Linie oder ohne Verortung eingetragen wurden, nicht berücksichtigt. Als räumliche Schwerpunkte der Auswertung lassen sich eine Häufung der Punkt-Beiträge im

Bahnhofsumfeld mit knapp 50 Beiträgen ausmachen. Ein weiterer räumlicher Schwerpunkt befindet sich an dem Platz „Am Sande“ mit über 20 Beiträgen sowie in den Bereichen der Scharff- und Scholze- Kreuzung. Insgesamt wurde ein Großteil der Beiträge im Bereich der Lüneburger Innenstadt verortet. Darüber hinaus haben sich aus den eingereichten Beiträgen verschiedenen räumliche Schwerpunkachsen gebildet, wie bspw. vom Stadtzentrum über Mittelfeld Richtung Oedeme. Oder auch vom Stadtzentrum in Richtung Bockelsberg. Die geringste Anzahl an Beiträgen gab es in den Stadtteilen Neu Hagen sowie Wilschenbruch.

Abbildung 3: Räumliche Verteilung der Beiträge nach Postleitzahl

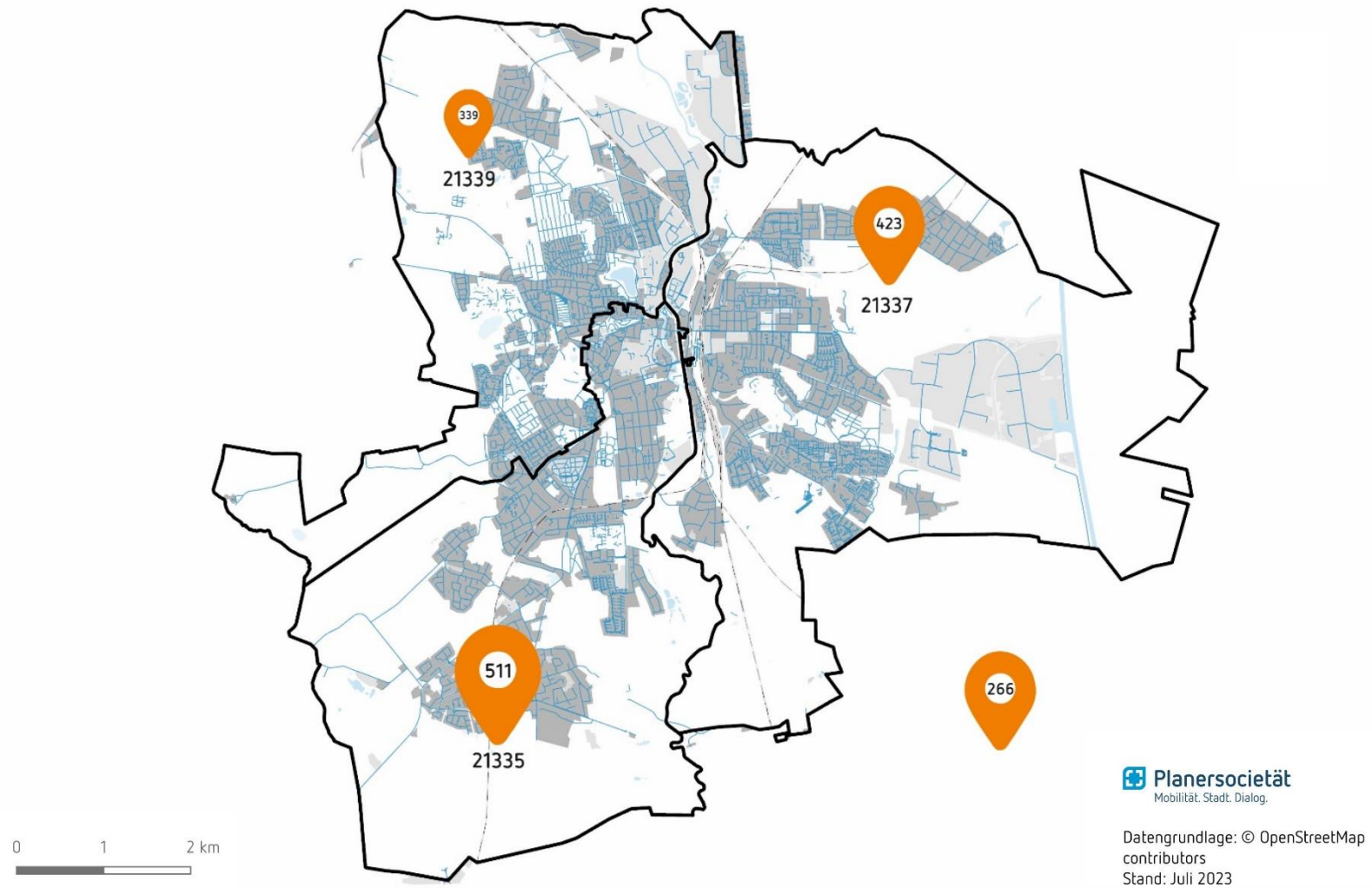


Abbildung 4: Heatmap der eingereichten Beiträge

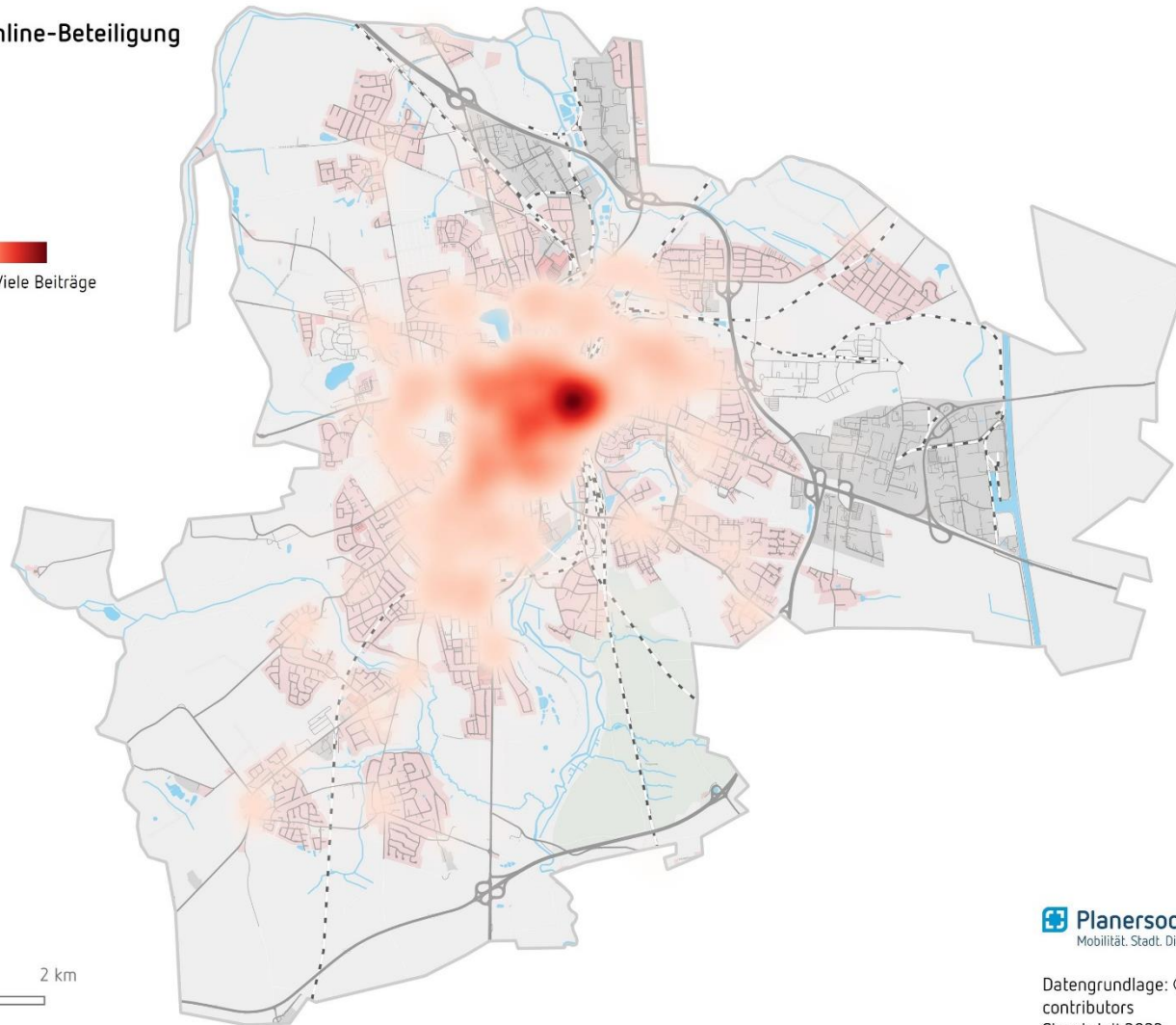
### Beiträge der Online-Beteiligung

Heatmap

#### Legende



Wenig Beiträge    Viele Beiträge



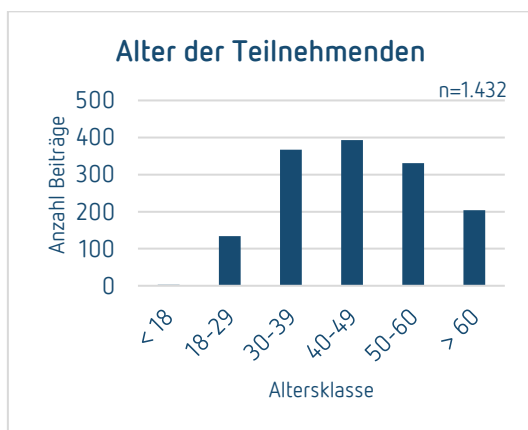
 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Datengrundlage: © OpenStreetMap  
contributors  
Stand: Juli 2023



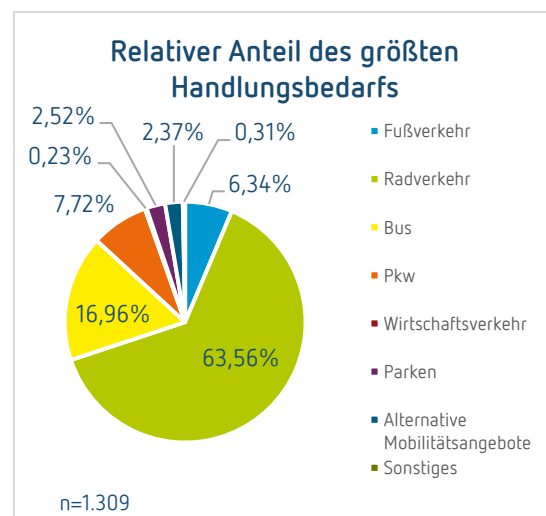
Abschließend gab es beim Verfassen eines Beitrags die optionale Möglichkeit, u.a. einige soziodemographische Fragen zu beantworten. Von den 1.539 eingereichten Beiträgen wurde 1.432-mal das Alter angegeben (vgl. Abbildung 5). Daraus geht hervor, dass mit etwa 27 % aller Beiträge am häufigsten die Altersklasse von 40 bis 49 Jahren und mit 26 % der Beiträge ein Alter zwischen 30 und 39 angegeben wurde. Dies ist jedoch vor dem Hintergrund, dass einige Teilnehmenden mehrere Beiträge verfasst haben, zu betrachten.

Abbildung 5: Verteilung der Altersklassen an den Beiträgen



Darüber hinaus wurde ebenfalls danach gefragt, in welchem Bereich die Teilnehmenden den größten Handlungsbedarf in der Hansestadt sehen. Von den 1.539 Beiträgen wurde in 1.309 Beiträgen die Frage beantwortet, davon in ca. 64 % der Beiträge mit der Antwort „Radverkehr“. Mit knapp 17 % der Beiträge wurde der zweitgrößte Handlungsbedarf im Bereich des Busverkehrs gesehen sowie mit ca. 8 % im Bereich des Pkw-Verkehrs.

Abbildung 6: Relativer Anteil des größten Handlungsbedarfs



### 3. Qualitative Auswertung

Für die Auswertung der Beiträge wurde eine Codierung mit den folgenden Kategorien und Unterkategorien entwickelt. Die Hauptkategorien beziehen sich dabei in erster Linie auf die ursprüngliche Kategorie, in der die Beiträge eingereicht worden sind (s.o.). Für jede Kategorie wurden mehrere Unterkategorien

abgeleitet, sodass jeder Beitrag einer unterschiedlichen Anzahl an Unterkategorien zugeordnet ist. Die minimal verwendete Anzahl an Unterkategorien pro Beitrag ist eine Unterkategorie und die maximale Anzahl sind drei Unterkategorien.

#### Erläuterung Codierung

| Hauptkategorie | Unterkategorie                          | Erläuterung                                                                 |
|----------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Zu Fuß         | Barrierefreiheit                        | z.B. abgesenkter Bordstein, Taktiles Leitsystem, Kopfsteinpflaster, Treppen |
|                | Verkehrssicherheit                      | z.B. fehlende Sichtbeziehungen, Gefahrenstellen                             |
|                | Zustand Infrastruktur                   | z.B. Schlaglöcher, Schäden an Fußwegen durch Baumwurzeln                    |
|                | Verbindungen/Erreichbarkeit             | z.B. umwegelastige Verbindungen, fehlende Wegebeziehungen                   |
|                | Querungsmöglichkeiten                   | z.B. fehlende Querungsmöglichkeiten, Mittelinseln                           |
|                | Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden | z.B. Konflikte zu Radfahrenden, Gehwegparken                                |
|                | Ampelschaltung                          | z.B. lange Wartezeiten, zu kurze Grünphasen                                 |
|                | Aufenthaltsqualität                     | z.B. Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Spielmöglichkeiten                       |
|                | Gestaltung Infrastruktur                | z.B. zu schmale Gehwege, gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußgängerzone         |
|                | Angsträume                              | z.B. fehlende Beleuchtung, Unterführungen, unbeliebte Bereiche              |
|                | Verkehrsbehinderung/Ordnungswidrigkeit  | z.B. zugestellte/beengte Fußwege durch Gastronomie, Mülleimer               |
| Sonstige       | Sonstige Beiträge                       |                                                                             |
| Fahrrad        | Zustand Infrastruktur                   | z.B. Schlaglöcher, Schäden an Radwegen durch Baumwurzeln                    |
|                | Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden | z.B. Konflikt mit Fußgänger:innen, ruhendem Verkehr                         |
|                | Verbindungen/Erreichbarkeit             | z.B. umwegelastige Verbindungen, fehlende Wegebeziehungen                   |
|                | Ampelschaltung                          | z.B. lange Wartezeiten, zu kurze Grünphasen                                 |
|                | Fahrradparken                           | z.B. fehlende Abstellmöglichkeiten                                          |
|                | Querungsmöglichkeiten                   | z.B. fehlende/zu schmale Querungsmöglichkeiten, Mittelinseln                |

|                                       |                                                       |                                                                       |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
|                                       | Gestaltung Infrastruktur                              | z.B. zu schmale Radwege, fehlende Freigabe von Einbahnstraßen         |
|                                       | Verkehrssicherheit                                    | z.B. fehlende Sichtbeziehungen, Gefahrenstellen                       |
|                                       | Sonstige                                              | Sonstige Beiträge                                                     |
| <b>ÖPNV</b>                           | Haltestellen                                          | z.B. fehlende Haltestellen, Ausstattung/Gestaltung der Haltestellen   |
|                                       | Verbindungen                                          | z.B. fehlende Bus- oder Bahnverbindungen                              |
|                                       | Zuverlässigkeit                                       | z.B. Unzuverlässigkeit von Buslinien                                  |
|                                       | Tarif                                                 | z.B. zu hohe Kosten, Zeitkarten                                       |
|                                       | Verknüpfung von Verkehrsmitteln                       | z.B. Umsteigezeiten von Bus-Bahn/Bus-Bus, Verknüpfung zu Sharing, Rad |
|                                       | Taktung                                               | z.B. keine Bedienung abends/nachts, unregelmäßige Bedienung           |
|                                       | Zeitaufwand                                           | z.B. lange Fahrzeiten                                                 |
|                                       | Barrierefreiheit                                      | z.B. Barrierefreiheit an Haltestellen oder in Bus/Bahn                |
|                                       | Sonstige                                              | Sonstige Beiträge                                                     |
| <b>Pkw/Lkw</b>                        | Zustand der Infrastruktur                             | z.B. Schlaglöcher, Schäden an Straßen/Parkplätzen                     |
|                                       | Ampelschaltung                                        | z.B. lange Wartezeiten, Verkehrsfluss                                 |
|                                       | Fehlende Parkmöglichkeiten                            | z.B. zu wenig Parkplätze, lange Parkplatzsuche                        |
|                                       | Emissionen                                            | z.B. Luft- oder Lärmbelästigungen                                     |
|                                       | Unkontrolliertes Parken                               | z.B. regelwidriges Parken                                             |
|                                       | Parkraumbewirtschaftung                               | z.B. Parkgebühren, Anwohnerparken, Kurzzeitparken                     |
|                                       | Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden               | z.B. gemeinsamer Fuß- und Radweg, Gehwegparken, zu schnelles Fahren   |
|                                       | Geschwindigkeiten                                     | z.B. hohes Tempo, Tempo 30 Zone, Verkehrsberuhigte Bereich            |
|                                       | Straßenraumgestaltung                                 | z.B. Aufteilung der Verkehrsflächen (Pkw vs. Fußverkehr etc.)         |
|                                       | Sonstige                                              | Sonstige Beiträge                                                     |
| <b>Alternative Mobilitätsangebote</b> | Carsharing                                            | z.B. fehlendes Carsharing-Angebot                                     |
|                                       | Bikesharing                                           | z.B. fehlendes Bikesharing-Angebot                                    |
|                                       | Verknüpfung von Angeboten                             | z.B. Mobilitätsstation/mobility-hub                                   |
|                                       | Sonstige                                              | Sonstige Beiträge                                                     |
| <b>Sonstige</b>                       | Themen, die nicht den Verkehr/die Mobilität betreffen |                                                                       |

## 3.1 Dokumentation der Ergebnisse

Aufgrund der großen Anzahl der eingereichten Beiträge wurden zu Dokumentationszwecken die Beiträge codiert und inhaltliche Schwerpunkte identifiziert. Diese Schwerpunkte sind durch häufig genutzte Unterkategorien zu erkennen und werden im Folgenden jeweils für die einzelnen Kategorien und die gesamte Beteiligung näher erläutert. Im Weiteren wird nur auf Codes eingegangen, welche mind. 10-mal

genutzt wurden. In den nachfolgenden Tabellen ist die Anzahl der Beiträge aufgelistet. Dabei beschreibt die Zahl vor den Klammern auf die Anzahl an Beiträgen, die der Unterkategorie als erstes zugeordnet worden sind. Die Zahl in Klammern beschreibt die Anzahl der Beiträge in der jeweiligen Unterkategorie (also erste, zweite oder dritte Unterkategorie) insgesamt.

### 3.1.1 Kategorie Fußverkehr

| Unterkategorien                             | Anzahl Beiträge |
|---------------------------------------------|-----------------|
| Barrierefreiheit                            | 26 (33)         |
| Verkehrssicherheit                          | 13 (20)         |
| Erreichbarkeit                              | 18 (22)         |
| Querungsmöglichkeiten                       | 54 (58)         |
| Konflikt zwischen den Verkehrsteilnehmenden | 18 (23)         |

In der Kategorie „Fußverkehr“ ist deutlich zu erkennen, dass sich die Beteiligten vielerorts bessere und sichere Querungsmöglichkeiten wünschen. Am häufigsten wird an verschiedenen Orten das Einrichten von Fußgängerüberwegen (FGÜ) (z. B. Neuertorstraße, Im Dorf) oder andere Querungshilfen für Fußgänger:innen vorgeschlagen. Dies wird in einigen Beiträgen vor allem mit der Verkehrssicherheit für Schüler:innen und Kindern begründet, bspw. im Häcklinger Weg auf der Höhe der Schmiedestraße, welche als Zuwegung zum Kindergarten dient. Weitere Querungsmöglichkeiten werden auch in Hinblick auf das

|                                        |         |
|----------------------------------------|---------|
| Ampelschaltung                         | 9 (10)  |
| Aufenthaltsqualität                    | 27 (31) |
| Gestaltung Infrastruktur               | 40 (58) |
| Angsträume                             | 9 (10)  |
| Verkehrsbehinderung/Ordnungswidrigkeit | 11 (14) |

Schaffen eines durchgängigen Fußwegnetzes vorgeschlagen und um aktuell umständliche und umwegereiche Querungsmöglichkeiten zu verbessern (z. B. zur Querung der Ilmenau).

Neben Querungsmöglichkeiten spielt auch die Gestaltung der Infrastruktur für den Fußverkehr für viele Teilnehmende eine große Rolle. In zahlreichen Beiträgen werden an vielen Stellen die zu schmalen Gehwege bemängelt - vor allem vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit in der Lüneburger Innenstadt. Aber auch außerhalb der Lüneburger Innenstadt werden zu schmale Flächen für den Fußverkehr bemängelt, gerade auch in Kombination eines gemeinsam geführten Geh- und

Radweges, z. B. am Lise-Meitner-Straße/ Johannes-Westphal-Brücke. Des Weiteren wird vielerorts eine Verkehrsberuhigung durch das Einrichten von Fußgängerzonen oder Spielstraßen vorgeschlagen (z. B. Ilse-Catiliers-Straße). Auch wird in der Innenstadt häufig die mangelnde Durchsetzung der Fußgängerzone kritisiert, dessen Charakter aufgrund von durchfahrendem Pkw-Verkehr geschmälert wird.

Im Zusammenhang mit der Lüneburger Innenstadt wird außerdem der Wunsch nach einer besseren Barrierefreiheit geäußert. Neben den bereits genannten schmalen Gehwegen werden an vielen Kreuzungsbereichen fehlende abgesenkte Bordsteine bemängelt, welche das Passieren mit Rollatoren, Kinderwagen oder Kindern auf Fahrrädern deutlich erschweren. Auch außerhalb der Innenstadt spielen nicht-abgesenkte Bordsteine in der Online-Beteiligung eine wichtige Rolle (z. B. Bachstraße/Wedekindstraße/Gellersstraße). Neben den Bordsteinen wird an einigen Stellen auch das Fehlen von Rampen angemerkt, gerade entlang des Lösegrabens.

Auch der barrierefreie Zugang des ÖPNV wird von einigen Teilnehmenden kritisiert. So gibt es am Bahnhof Lüneburg zwar Aufzüge, um zu den Gleisen zu gelangen. Da diese jedoch laut einiger Teilnehmenden oft defekt seien, ist ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen häufig nicht gegeben. Hier wird vorgeschlagen, den Zugang durch mindestens zwei Aufzüge herzustellen, um so einen barrierefreien Zugang auch bei Ausfall eines Aufzugs sicherzustellen.

In der Unterkategorie Aufenthaltsqualität wurden zahlreiche Ideen und Beiträge eingereicht, die Aufenthaltsqualität der Hansestadt Lüneburg durch mehr Begrünungsmaßnahmen, Sitz- und Spielmöglichkeiten oder weitere Ideen zu verbessern. (Weitere) Sitzmöglichkeiten wünschen sich einige Teilnehmenden bspw. im Kurpark oder Hanseplatz. Auch auf dem zentralen Platz Am Sande wird von einigen Teilnehmenden ein großes Potential gesehen, die Aufenthaltsqualität durch Begrünung etc. zu erhöhen und in Hinblick auf eine Stärkung der Klimaresilienz umzugestalten.

### 3.1.2 Kategorie Radverkehr

| Unterkategorien                         | Anzahl Beiträge |
|-----------------------------------------|-----------------|
| Zustand Infrastruktur                   | 109 (126)       |
| Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden | 94 (166)        |
| Verbindungen/Erreichbarkeit             | 44 (54)         |
| Ampelschaltung                          | 58 (64)         |

In der Kategorie „Radverkehr“ beziehen sich mit Abstand die meisten Beiträge der Teilnehmenden auf die Gestaltung der Radinfrastruktur in Lüneburg. Die Beiträge zu der Gestaltung der Radinfrastruktur reichen dabei von Anmerkungen zu einer gänzlich fehlenden Radinfrastruktur (z. B. Schützenplatz/ Neu Hagen) bis hin zu einer mangelnden und nicht sicheren Infrastruktur, welche sich z. B. durch zu schmale Radwege äußert (z. B. Stresemannstraße). Vor allem die untermäßige Breite von Radwegen und Radfahrstreifen wird in einem Großteil der Beiträge kritisiert und steht im engen Zusammenhang mit einer fehlenden Verkehrssicherheit und dem Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Ein weiterer großer Kritikpunkt ist der vorhandene Untergrund vieler bestehender Radwegeverbindungen. Gerade das Kopfsteinpflaster in der Lüneburger Innenstadt sollte nach Meinung vieler Teilnehmenden weiter abgeflacht werden, um den Fahrkomfort zu erhöhen. Ein weiterer Schwerpunkt in der Unterkategorie zur Gestaltung der Infrastruktur liegt vielerorts in der Forderung nach der Einführung neuer oder der Erweiterung bestehende Fahrradstraßen (z. B. Lüner Straße, Sülztorstraße, Schnellenberger Weg).

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| Fahrradparken            | 31 (32)   |
| Querungsmöglichkeiten    | 55 (74)   |
| Gestaltung Infrastruktur | 315 (384) |
| Verkehrssicherheit       | 3 (118)   |
| Sonstige                 | 56 (67)   |

Des Weiteren wird stellenweise der Wechsel der Führungsform des Radverkehrs sowie eine abrupt endende Radinfrastruktur kritisiert, welche nicht immer eindeutig ist und zu gefährlichen Situationen führen kann. Im Zusammenhang damit stehen auch eine Vielzahl an Beiträgen, welche eine missverständliche und fehlende Beschilderung für eine klarere Radverkehrsführung bemängelt und dessen Verbesserung gerade zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden beitragen könnte.

In der Unterkategorie des Zustands der Infrastruktur wird eine Vielzahl an Hinweisen zu beschädigten oder nicht mehr intakten Radverkehrsanlagen gegeben. Dabei handelt es sich um Schlaglöcher, Schäden durch Bauwurzeln oder wechselnden Bodenbelägen, welche immer wieder im Zusammenhang mit einer mangelnden Verkehrssicherheit genannt werden. Auch diese Beiträge werden kurzfristig an die Verantwortlichen der Hansestadt Lüneburg übergeben.

Ein dritter Schwerpunkt bildet die Unterkategorie der Konflikte zu anderen Verkehrsteilnehmenden. Diese wird vor allem durch eine Vielzahl an Beiträgen gebildet, welche das Fehlverhalten von entgegenkommenden Radverkehr bemängeln oder die Konflikte mit Fußgänger:innen v.a. bei gemeinsam

geführten Wegen kritisieren. Des Weiteren wird ein großes Konfliktpotential bei Abbiegevorgängen im Bereich noch Knotenpunkten gesehen, da dort die Infrastruktur für Radfahrende entweder nicht vorhanden oder nur sehr uneindeutig vorzufinden ist. Auch das Konfliktpotential zum ruhendem Kfz-Verkehr wird in einigen Beiträgen bemängelt. Zum einen, weil parkende Fahrzeuge die Radinfrastruktur blockieren. Zum anderen, weil kein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen gegeben ist (z. B. Oedemer Weg).

In den weiteren Unterkategorien werden z. B. nicht vorhandene oder unsichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende angemerkt. Vielfach wird die derzeitige Ampelschaltung kritisiert, welche sehr lange Wartezeiten mit sich bringen oder als Bettelampeln vorrangig den Kfz-Verkehr priorisieren und so den Verkehrsfluss des Radverkehrs behindern (z. B. Lise-Meitner-Straße / Auf der Hude).

### 3.1.3 Kategorie ÖPNV

| Unterkategorien | Anzahl Beiträge |
|-----------------|-----------------|
| Haltestellen    | 21 (22)         |
| Verbindungen    | 32 (35)         |

In der Kategorie „ÖPNV“ (Öffentlicher Personennahverkehr), welche sowohl den Bus- als auch den Bahnverkehr in Lüneburg berücksichtigt, beziehen sich die meisten Beiträge auf die ÖPNV-Verbindungen. Dabei werden in einem Großteil der Beiträge vor allem fehlende Verbindungen mit dem Busverkehr zum Stadtzentrum Lüneburgs bemängelt, bspw. von dem Stadtteil Wilschenbruch aus. Auch Ringlinien werden ergänzend zu Tangentialverbindungen gefordert, hauptsächlich um das Stadtzentrum herum, damit die verschiedenen Stadtteile und deren Zentren besser miteinander verbunden werden und diese Verbindungen nicht über das Lüneburger Zentrum führen. So könnten Fahrtzeiten eingespart und die Lüneburger Innenstadt entlastet werden. Auch eine Verbesserung der Busanbindung an den Campus der Leuphana Universität, bspw. vom Volgershall oder der William-Watt-Straße als Wohnorte der Studierende wird gewünscht. Darüber hinaus wird von einigen Teilnehmenden die Reaktivierung der Bahnverbindung nach Soltau begrüßt und sollte durch weitere Regio-Tram Angebote ergänzt werden. Auch die Einführung einer Straßenbahn wird mehrfach vorgeschlagen.

In der Unterkategorie der Haltestellen wurden die zweitmeisten Beiträge eingeordnet. Hier wurden größtenteils verschiedene Standorte für neue potentielle Standorte von Bushaltestellen vorgeschlagen. Auch wurde die

|                  |         |
|------------------|---------|
| Taktung          | 20 (26) |
| Barrierefreiheit | 14 (16) |
| Sonstige         | 18 (19) |

Ausstattung einiger Bushaltestellen bemängelt. Hier fehlen stellenweise ein Witterungsschutz (z. B. Zeltberg, Hans-Steffens-Weg) sowie Sitzmöglichkeiten. Auch die Vergrößerung von Witterungsschutz wird stellenweise aufgrund eines hohen Schüler:innenaufkommens gewünscht.

In Hinblick auf die Unterkategorien Taktung wurden sowohl eine bessere Abstimmung zwischen den Bus- und Bahnverbindungen gewünscht als auch zwischen den Buslinien untereinander. Auch wird eine Erhöhung der Taktung bestimmter Buslinien (z. B. 5011, 5014) sowie eine Ausweitung der Bedienzeiten auf den Abend/Nacht vorgeschlagen. Allerdings wird auch die Zuverlässigkeit des ÖPNV angemerkt und der Hinweis gegeben, dass das derzeitige ÖPNV-Angebot erst einmal zuverlässig bedient werden sollte, bevor Fahrpläne etc. erweitert werden.

Auch im ÖPNV wie die Barrierefreiheit mehrfach bemängelt. Neben den bereits in Kapitel 3.1.1. ausgeführten Mängeln/Ideen wird an dieser Stelle von einigen Teilnehmenden der Wunsch des barrierefreien Ausbaus einiger Bushaltestellen genannt (z. B. Lüneburg, Theodor-Haubach-Straße). Vor allem wird allerdings der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt Am Sande bemängelt, welcher aufgrund des Kopfsteinpflasters, der fehlenden Querungsmöglichkeiten sowie einem fehlenden taktilen Leitsystem bislang nicht barrierefrei ist.



### 3.1.4 Kategorie MIV

| Unterkategorien            | Anzahl Beiträge |
|----------------------------|-----------------|
| Zustand der Infrastruktur  | 10 (10)         |
| Ampelschaltung             | 15 (16)         |
| Verkehrsaufkommen          | 43 (49)         |
| Fehlende Parkmöglichkeiten | 14 (14)         |
| Unkontrolliertes Parken    | 25 (28)         |

Die Kategorie „MIV“ (Motorisierter Individualverkehr) umfasst sowohl den ruhenden als auch den fließenden Kfz-Verkehr. Die meisten Beiträge der Kategorie beziehen sich auf Geschwindigkeiten, insbesondere auf die Einführung von Tempo 30. Vielerorts wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30, etwa in der Henningstraße oder Thorner Straße, sowie eine Ausweitung bereits bestehender Tempo 30 Zonen vorgeschlagen. Des Weiteren werden von einigen Teilnehmenden auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, durch bspw. Berliner Kissen oder Aufpflasterungen gewünscht. Es wird deutlich, dass viele Personen eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeiten, v.a. in Bereichen mit Tempo 30 als ein sehr großes Problem in der Hansestadt Lüneburg wahrnehmen. Der Großteil dieser Beiträge steht außerdem im Zusammenhang mit einer mangelnden Verkehrssicherheit, da zu hohe Geschwindigkeiten gerade vor sensiblen Einrichtungen wie z. B. Kindergärten gefährlich sein können (z. B. Kita Auf der Höhe).

Neben der Geschwindigkeit spielt für die Teilnehmenden auch das Verkehrsaufkommen

|                                         |           |
|-----------------------------------------|-----------|
| Parkraumbewirtschaftung                 | 44 (47)   |
| Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden | 21 (27)   |
| Geschwindigkeiten                       | 120 (124) |
| Straßenraumgestaltung                   | 34 (50)   |
| Sonstige                                | 33 (50)   |

eine wichtige Rolle. Im Zuge dessen wird an mehreren Orten in der Stadt der Bau eines Kreisverkehrs vorgeschlagen, um den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs zu verbessern (z. B. Wilhelm-Hänel-Weg, Bockelmannstraße/Lise-Meitner-Straße). Darüber hinaus wird an einigen Orten, v.a. in der Lüneburger Innenstadt, ein hohes Verkehrsaufkommen sowie eine hohe Stauanfälligkeit genannt. Diese Beiträge beziehen sich einerseits auf den Wunsch nach einer Verbesserung des Verkehrsflusses, andererseits nach einer Reduzierung von Luft- und Lärmemissionen, welche durch das hohe Verkehrsaufkommen verursacht wird. In vereinzelt Beiträgen wird außerdem gefordert, den Verkehrsfluss durch die Rücknahme von Tempo 30 zu verbessern. Darüber hinaus wird stellenweise auch eine Änderung der Verkehrsführung gefordert, bspw. durch die Einführung von Einbahnstraßenregelungen (z. B. Scholze-Kreuzung in Richtung Lüneburger Damm/ Altenbrücker Damm). Auch das Thema der Parkraumbewirtschaftung wird vielfach bemängelt. Hier geht es in einem Großteil der Beiträge darum, weitere Bewohner:innenparkzonen einzuführen, etwa

im Bahnhofsumfeld (z. B. Am Schützenplatz), da in diesen Bereichen ein hoher Fremdparkanteil herrscht. Weitere Maßnahmen wie die Erhöhung der Kosten für Bewohner:innenparken sowie die Reduzierung kostenloser Parkmöglichkeiten in den Quartieren werden ebenfalls vorgeschlagen. Ein weiterer Beitrag bezieht auch auf die zusätzliche Einrichtung von Park+Ride Parkplätzen, welche bei Kauf

eines Nahverkehrstickets kostenlos sein könnten.

In Hinblick auf die Verkehrssicherheit wird außerdem stellenweise das Einführen von Park- und Halteverbotszonen gefordert, um etwa zugeparkte Kreuzungsbereiche zu unterbinden (z. B. Kiebitzweg/ Speckmannsweg/ Bögelstraße).

### 3.1.5 Kategorie Alternative Mobilitätsangebote

| Unterkategorien | Anzahl Beiträge |
|-----------------|-----------------|
| Carsharing      | 13 (19)         |
| Bikesharing     | 21 (27)         |

In der Kategorie „Alternative Mobilitätsangebote“ wird sich am häufigsten die Einrichtung weiterer StadtRad-Stationen gewünscht, sowohl in innenstadtnahen Bereichen wie bspw. am Lambertiplatz, aber auch in den Randbereichen der Hansestadt wie bspw. in Rettmer oder Goseburg. Auch eine fehlende temporäre Ausstattung der Stationen mit ausreichend Rädern, bspw. in den Abendstunden an der Station am Ochsenmarkt wird bemängelt. Neben zusätzlichen StadtRad-Stationen werden auch einige Standorte für potentielle weitere Cambio-Stationen vorgeschlagen, bspw. im Bereich Schäferfeld/Blümchensaal/Kaltenmoor oder in Ochtmissen. Von mehreren

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| Verknüpfung von Angeboten | 5 (7)  |
| Sonstige                  | 8 (11) |

Teilnehmenden wird ebenfalls eine Station am Bahnhof gewünscht.

Die Beiträge für zusätzliche Car- und Bikesharing-Stationen werden direkt an die Ansprechpersonen der Hansestadt Lüneburg übergeben, um diese zu prüfen.

Neben einer Erweiterung des Bike- und Carsharing-Angebots wird ebenfalls eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander gewünscht. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Verknüpfung des Busverkehrs mit einem Park+Ride-Angebot sowie dem Bikesharing-Angebot, etwa in Form von Mobilitätshubs.