



Dokumentation Bürgerwerkstatt

Quartiersmobilität, Rotes Feld

Beteiligungsformat zum NUMP Lüneburg

Ort: Grundschule im Roten Felde Lüneburg

Datum: 13.03.2024

Uhrzeit: 17:00 bis 19:30 Uhr

Anwesende: ca. 90 Teilnehmende aus dem Roten Feld

Das Format

Zusammen mit der Lüneburger Stadtgesellschaft und der lokalen Politik entsteht der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan – kurz NUMP – für die Hansestadt Lüneburg. Der NUMP soll zukünftig als Handlungsrahmen für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt dienen und die Grundsätze der Verkehrsplanung für die kommenden Jahre festlegen. Die Bürger:innen haben bereits in diversen Beteiligungsformaten die Gelegenheit bekommen, sich zu engagieren und die eigenen Visionen für ein nachhaltiges und gesundes Fortbewegen in der Stadt für alle einzubringen – nun sollen exemplarisch in einzelnen Quartieren mit Anwohnenden konkrete Maßnahmenidee zur Quartiersmobilität besprochen werden. Das Quartier Rotes Feld steht damit exemplarisch für ein Mischquartier mit hohen Wohnanteilen, sowie einzelnen Dienstleistungsangeboten.

Am 13.03.2024 fand dazu die erste Bürgerwerkstatt zur Quartiersmobilität im Roten Feld statt. Die Werkstatt wurde durch das mit der Erarbeitung des NUMP beauftragten Gutachterbüros Planersocietät angeleitet und zusätzlich durch Vertreter:innen der Hansestadt unterstützt. Die Einladungen zur Veranstaltung wurden vorab postalisch an alle Einwohner:innen des Roten Feldes versandt.

Die Bürgerwerkstatt

Begrüßung und Einführung

Zu Beginn fand eine gemeinsame Begrüßung mit allen Teilnehmenden in der Grundschule Im Roten Felde sowie eine kurze Erläuterung zum Ablauf der Bürger:innenwerkstatt statt.

In der Veranstaltung standen konkrete Maßnahmenideen zu unterschiedlichen Themen der Mobilität des Quartieres im Fokus, um gemeinsam mit den Teilnehmenden Vor- und Nachteile dieser vor Ort zu diskutieren. Die Ideen stammen aus den unterschiedlichen bisherigen Bürgerbeteiligungsformaten sowie dem Gutachterbüro Planersocietät. Ziel der Werkstatt war, frühzeitig Quartiersbewohner:innen in den Prozess der Maßnahmenentwicklung mit einzubeziehen und deren Perspektive einfließen zu lassen.

Rundgänge

Gestartet wurde mit einem ca. 60-minütigen Rundgang durch das Quartier, bei dem an vier Stationen unterschiedliche Maßnahmenideen zur Quartiersmobilität aufgezeigt und diskutiert wurden. Aufgrund der großen Anzahl der Teilnehmenden erfolgten die Rundgänge in vier Gruppen. Im Fokus der Rundgänge standen die Maßnahmenideen zu den Themen Fahrradstraße, Modaler Filter, Einbahnstraße und Mobilstationen. Im Folgenden werden die von den Teilnehmenden genannten Anmerkungen an den verschiedenen Stationen aufgezeigt:

Fahrradstraße

Die Maßnahmenidee: Zur Attraktivierung des Radverkehrs sieht die Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt zur Nord-Süd-Querung des Roten Feldes zwei Haupttrouten (Uelzener Str. und Willi-

Brandt-Str.) sowie eine Ergänzungsrouten (Barckhausenstraße) vor. Um abseits der Hauptverkehrsstraßen sichere Radverkehrsinfrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen, sieht die Maßnahmenidee für die Barckhausenstraße im Roten Feld eine Umwidmung zur Fahrradstraße vor.

- Grundsätzlich bewerten viele Teilnehmenden die Idee der Barckhausenstraße als Fahrradstraße als positiv (besonders im Hinblick auf derzeit häufig wahrgenommene Tempoüberschreitungen, z. B. durch Taxen, welche die Straße als Abkürzung nutzen)
- Negative Stimmen beziehen sich vorwiegend auf die Annahme, dass mit einer Verkehrsberuhigung (bzw. Vermeidung von Tempoüberschreitungen) bereits ähnliche Vorteile wie die einer Fahrradstraße zu erwarten wären
 - Als alternative Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung werden folgende Vorschläge gemacht: Verengung des Straßenraumes, Geschwindigkeitsmessungen, digitale Geschwindigkeitsanzeigen, Temposchwellen (Berliner Kissen)
 - Zudem wird der Wunsch geäußert, dass die sichere Führung an Knotenpunkten ausreichend mitgedacht wird
- Einen für die Teilnehmenden wichtigen Aspekt bei einer Umgestaltung der Barckhausenstraße, stellen die zurzeit häufig auftretenden Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (insb. Auto, Rad, Fuß und Bus) dar, welches mitgedacht werden sollten
 - Viele Parkende seien Mitarbeitende oder Patient:innen der in der Barckhausenstraße ansässigen Arztpraxen und für diese seien Parkmöglichkeiten wichtig
Zu beachten sei auch, dass die Straße sehr eng ist, gerade wenn auf einer Straßenseite Fahrzeuge parken, sodass die Fahrradstraße für andere Verkehrsteilnehmende außer Fahrradfahrenden nur als Einbahnstraße eingerichtet werden sollte
 - Die Errichtung einer Fahrradstraße wird verglichen mit der Wallstraße, die sehr stark von Bussen frequentiert wird. Da dies hier nicht der Fall wäre, sollte es laut den Bürger*innen hier besser laufen.
- Es wird angeregt bei der Umsetzung solcher Maßnahmen immer begleitende kommunikative Maßnahmen einzusetzen, wie z. B. Banner oder Informationsschilder.

Modaler Filter

Die Maßnahmenidee: Neben den übergeordneten Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen im Roten Feld weist auch die Barckhausenstraße eine verhältnismäßig hohe Verkehrsbelastung auf. Hinzu kommt, dass (auch bedingt durch die Straßenraumgestaltung) hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wahrzunehmen sind. Auch Durchgangsverkehr bestehen insbesondere in Nord-Süd-Richtung. Ziel der Maßnahmenidee ist es, den Kfz-Verkehr im Quartier zu beruhigen und somit zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, der Belebung des Quartiers sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen. Mithilfe eines modalen Filters soll die Barckhausenstraße am Knotenpunkt Feldstraße in südliche Fahrtrichtung für den MIV (motorisierten Individualverkehr) abgebunden werden. Eine Durchfahrt soll nur noch für Bus- und Radverkehr zugelassen sein. Die Barckhausenstraße in nördliche Fahrtrichtung (Stadteinwärts) soll weiterhin für alle Verkehrsträger freigegeben sein.

- Überwiegend steht bei den Teilnehmenden das Ziel der Verkehrsberuhigung auf der Barckhausenstraße im Vordergrund – dabei besteht sowohl gegenüber eines Modalen Filters, als auch gegenüber anderer Maßnahmen eine generelle Offenheit
- Als wichtigen zu beachtenden Aspekt, wird die Sorge der Verkehrsverlagerungen und die Entwicklung/Umfahrung von „Schleichwegen“ genannt
 - Positiv wird auch hier angemerkt, dass der Abkürzungsverkehr durch z. B. Taxen unterbunden würde
- Aufgrund der Enge der Fahrbahn würden einige Teilnehmende dafür plädieren, dass auch Busse die Barckhausenstraße nur noch in Richtung stadteinwärts befahren dürfen

- Eine Befürchtung der Anwohnenden war, dass sich der MIV durch den Einsatz des Modalen Filters in andere Straßen verlagert, die im direkten Umfeld zu Schulen liegen und dass dies negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für Schüler:innen haben könnte
- Einige Bürger:innen befürchten, dass sich der Verkehr durch einen solchen Modalfilter auf andere Strecken im Quartier verlagert, da bei den vergangenen Umbauarbeiten ähnliche Erfahrungen gemacht wurden
- Es wird angeregt, dass in der Barckhausenstraße zusätzlich Blitzer installiert werden, da hier oft die Maximalgeschwindigkeiten überschritten werden

Einbahnstraße

Die Maßnahmenidee: Eine weitere Möglichkeit der Quartiersberuhigung ist eine Änderung der Verkehrsführung. Mit der Einführung einer Einbahnstraße auf der Uelzener Straße in Richtung Norden (stadteinwärts) soll der Verkehr reduziert und mehr Platz für den Umweltverbund geschaffen werden.

- Aufgrund von der Verkehrsführung während der Umbauphase der Uelzener Straße können viele der Teilnehmenden von ihren konkreten Erfahrungen einer Einbahnstraßenregelung berichten
 - Die Erfahrungen werden überwiegend als positiv bewertet, besonders hervorgehoben wird dabei die deutliche Wahrnehmung der Lärmreduzierung
 - Auch wird angemerkt, dass zu Beginn der Umbauphase, die Verkehrsführung eher als störend und negativ wahrgenommen wurde, dies sich aber mit der Zeit gewendet hat und abschließend doch gute Erfahrungen gemacht wurden
- Erwartungen, die mit einer weiteren Anpassung der Uelzener Straße einhergehen, sind eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Richtung Süden (stadtauswärts)
 - Für Radfahrende sollte die Einbahnstraße auch weiterhin in beiden Richtungen befahrbar bleiben
- Zusätzlich wird die Einrichtung von Tempo 30 empfohlen, um den Lärm weiter zu reduzieren und die vielen Tempoüberschreitungen am Abend durch Kontrollen stärker sanktionieren zu können
- Zur Ausgestaltung der Einbahnstraße wurde angemerkt, dass eine separate Busspur, die auch von Rettungsdiensten genutzt werden darf, als sinnvoll und wichtig eingeschätzt wird
- Befürchtungen bezogen sich auf den Parksuchverkehr u. a. von Besucher:innen der Salztherme und des Hotels, der sich durch die Einbahnstraßenregelung in die kleineren Straßen im Roten Feld verlagern könnte
- Einige Bürger:innen bewerten die Soltauer Straße als besser geeignet als Einbahnstraße im Vergleich zur Uelzener Straße.

Vernetzte Mobilität - Mobilstationen

Die Maßnahmenidee: Mobilstationen (sogenannte inter- und multimodale Verknüpfungspunkte) sollen den Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln vereinfachen, indem verschiedene Mobilitätsangebote an einem zentralen Ort gebündelt angeboten werden. Mögliche Angebote können beispielsweise ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bike-Sharing, Radabstellanlagen und Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sein. Die Hansestadt Lüneburg plant derzeit gemeinsam mit dem Landkreis die Etablierung von Mobilstationen und hat auch bereits unter anderem einen Standort im Roten Feld identifiziert.

- Grundsätzlich bewerten die Teilnehmenden die Idee von Mobilstationen als sehr positiv
 - In Bezug auf die Sharing-Angebote sehen die Teilnehmenden bislang jedoch wenig Mehrwerte, denn den meisten steht ein privates Fahrrad zur Verfügung

- Gegen die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten spricht für viele die zu kleine Fahrzeuggröße (z.B. zu klein für zwei Erwachsene plus zwei Kinder und Gepäck), nicht vorhandene Anhängerkupplungen oder auch das Verbot der Mitnahme von Hunden
- Ein Teilnehmender berichtet, dass für ihn ein Carsharing-Auto teurer wäre, als sein eigenen PKW zu behalten
- Ein Teilnehmender bewertet das Stadtrad als sehr positiv und wünscht sich eine weitere Station innerhalb des roten Feldes
- Das Konzept des Carsharings wird nur von wenigen Teilnehmenden aktiv genutzt
- Als Standort wird ein zusätzlicher zentraler im Quartier gelegener Punkt als sinnvoll erachtet
- Als weiteres sinnvolles Ausstattungsmerkmal werden die Einrichtung einer Packstation (zur zentralen Zustellung von Paketen) sowie Ladepunkte für E-Pedelecs gesehen
- Mit Blick auf einen möglichen neuen Schienenhaltepunkt in Lüneburg, wird der Hinweis gegeben, auch dort eine Mobilstation mitzudenken ist

Öffnung des Diskussionsforums

Nach den Rundgängen kamen alle Teilnehmenden in der Grundschule zusammen. Maren Hinz von der Planersocietät stellte dort in einer Kurzpräsentation den aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und das Vorgehen zur Maßnahmenentwicklung in den Modellquartieren vor (die Präsentation findet sich im Anhang). Im Anschluss berichten die Leitungen der Rundgänge von den Diskussionen an den verschiedenen Stationen und die Teilnehmenden haben die Möglichkeit in einer Abschlussdiskussion weitere Themen einzubringen. Folgende Fragestellungen und Anmerkungen werden diskutiert:

- Besonders die Sicherheit der Kinder (auf ihrem Schulweg) stellt einen wichtigen Aspekt der Quartiersmobilität dar und sollte unbedingt im NUMP berücksichtigt werden; regelmäßig zu den Schulstart- und -endzeiten entstehen gefährliche Situationen in der Goethestraße
- Viele Kreuzungsbereiche im Roten Feld sind durch nicht abgesenkte Bordsteine nicht barrierefrei
- An vielen Kreuzungsbereichen entstehen durch geparkte Pkw schlechte Sichtbeziehungen (welche besonders für Kinder gefährlich sind)
- Auch die weiteren Hauptverkehrsstraßen im Roten Feld (Willi-Brandt-Straße, Lindenstraße, Stresemannstraße) sollten im NUMP berücksichtigt werden
- Zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Wohnqualität wird vorgeschlagen in den Nachtzeiten (18:00 bis 7:00 Uhr) flächendeckend Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen im Roten Feld einzuführen und dies auch zu überwachen
- Besonders beim Fußverkehr besteht ein hoher Anteil älterer Personen, auf welche stärker Rücksicht genommen werden sollte
- Die Pflastersteine/Kopfsteinpflaster im Quartier sind besonders für Radfahrende störend; diesbezüglich wird ein Abschleifen dieser vorgeschlagen
- Durch unklare Regelungen der Verkehrsführung insbesondere in Bezug auf Vorfahrtsregelungen, kommt es immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden – dies sollte im Bestand behoben und in der Planung beachtet werden
- Durch viele Schlaglöcher (u. a. in der Barckhausenstraße), kommt es besonders bei Nässe

und Dunkelheit für Radfahrende immer wieder zu Gefahrensituationen

- Um die Straßenräume von den parkenden Autos zu entlasten, wird der Vorschlag gemacht, dass vorhandene Parkplätze (z. B. der Aldi-Parkplatz), außerhalb der Öffnungszeiten für die private Nutzung freigegeben werden sollten

Für weitere Anmerkungen und Ideen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, diese dem NUMP-Planungsteam schriftlich mitzugeben. Diese wurden vollständig zur Kenntnis genommen und fließen in den weiteren NUMP-Prozess ein.

Das weitere Vorgehen

Zum Abschluss der Bürgerwerkstatt wird ein kurzer Ausblick auf die weiteren Beteiligungsformate im NUMP-Prozess gegeben. In den nächsten Monaten finden weitere Bürgerwerkstätten zur Quartiersmobilität (in Kaltenmoor sowie in Rettmer & Häcklingen) sowie ein Stakeholderworkshop zum Thema Innenstadt und Gewerbe statt. Zusätzlich wird es im Sommer eine zweite große Onlinebeteiligung geben.

Neben den anstehenden Beteiligungsformaten erarbeitet das Planungsteam in den nächsten Monaten konkreten Mobilitätsmaßnahmen für Lüneburg, in welche auch die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt einfließen.

Dortmund, 13.03.2024