

Ergebnisdokumentation



Öffentliche Auftaktveranstaltung zum Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan Lüneburg

Ort: Zentralgebäude Leuphana Universität Lüneburg, Universitätsallee 1, 21335 Lüneburg

Datum: 15.06.2023

Uhrzeit: 17:00 – 20:00

Ablauf der Veranstaltung

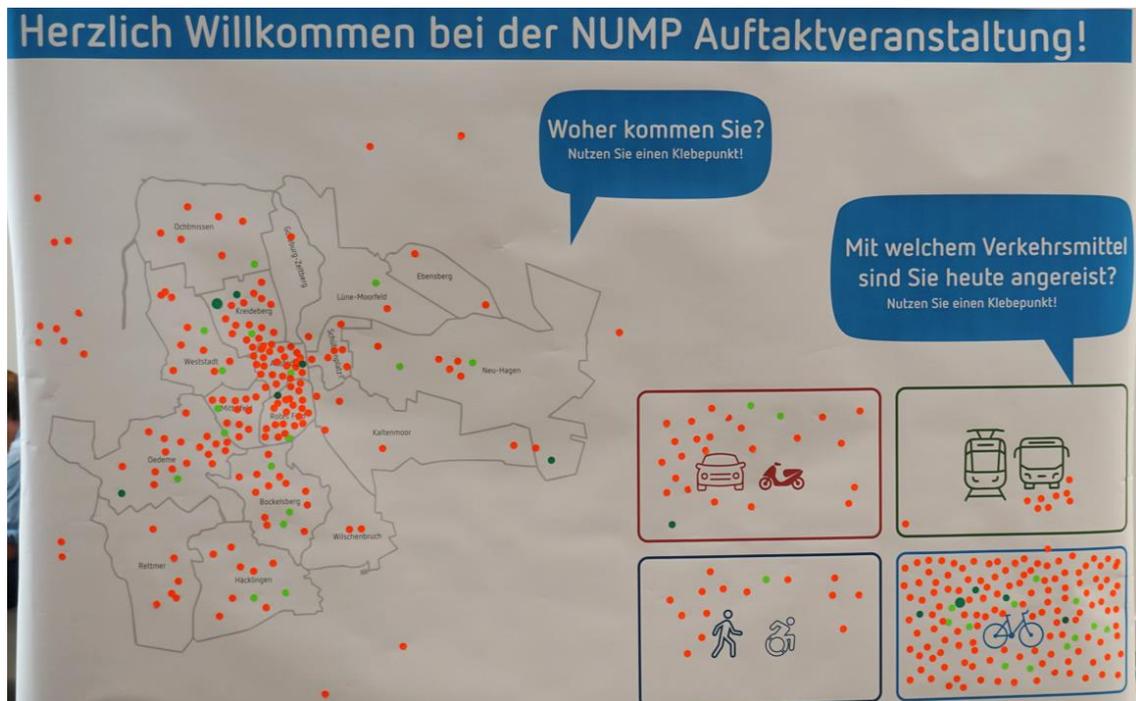
Die Veranstaltung fand von 17:00 – 20:00 Uhr in den Räumen der Leuphana Universität Lüneburg statt. Es nahmen rund 300 Bürger:innen teil. Im Fokus der Veranstaltung stand, mit den Bürger:innen über die Mobilität der Zukunft, ihre Wünsche und Anregungen ins Gespräch zu kommen. Gleichzeitig wurden erste Eindrücke der Bestandsanalyse präsentiert und die Bürger:innen über die Intention und den Arbeitsprozess des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP) für Lüneburg informiert.

ZEIT	PROGRAMMPUNKT
16:00	Einlass und Check-In der Gäste
17:00	Soft Entry durch Moderator Karsten Schulz
17:10	Begrüßung durch Claudia Kalisch, Oberbürgermeisterin der Stadt Lüneburg
17:20	Videogrußwort von Jens Böther, Landrat und Leiter der Kreisverwaltung Lüneburg
17:25	Impulsvortrag Lars Zimmermann (CITIES FOR FUTURE)
17:45	Vorstellung des Projektfahrplans für den NUMP und der ersten Eindrücke aus der Bestandsanalyse, Alexander Reichert und Carola Baier (Planersocietät)
18:00	Kurze Fragerunde mit knapper Diskussion
18:15	Interaktives Format
19:15	Zusammenkommen im Plenum und Gesprächsrunde zu den Stationen mit verschiedenen Perspektiven <ul style="list-style-type: none"> - Sabine Borchers (ADFC Lüneburg) - Tobias Siewert (IHK Lüneburg-Wolfsburg) - Stefan Borchers (Landkreis Lüneburg) - Bastian Hagmaier (Hansestadt Lüneburg)
19:35	Ausblick: Nächste Schritte und begleitende Projektkommunikation
19:40	Zusammenfassung durch den Ersten Stadtrat Verkehrsdezernenten Markus Moßmann
19:55	Erklärung zum Feedback via Menti
20:00	Ende der Veranstaltung und Ausklang

Einlass

Direkt am Einlass werden die Teilnehmenden gebeten, Fragen zur Verkehrsmittelwahl, zum Wohnort und zur Teilnehmendenrolle zu beantworten. Hierfür erhalten sie Klebpunkte, mittels derer sie sich einer der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zuordnen können.

Abbildung 1: Erhebung von Wohnort und Verkehrsmittelwahl am Eingang



Quelle: Planersocietät

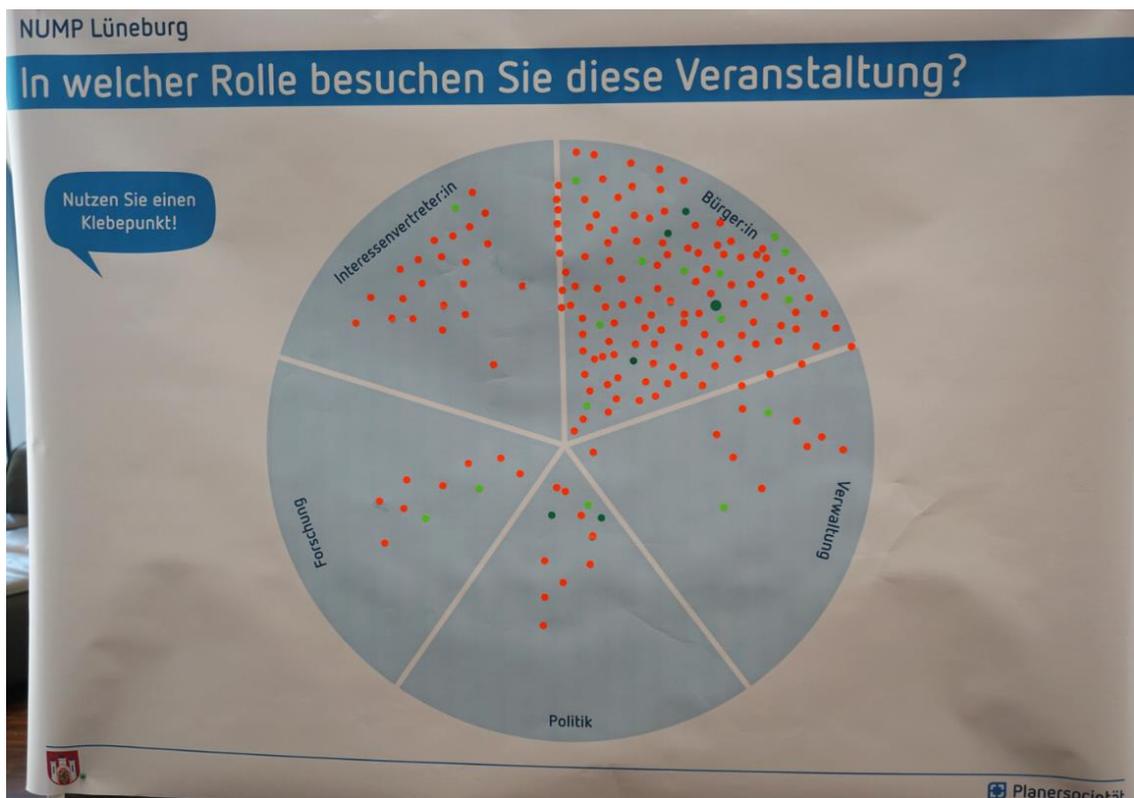
Woher kommen Sie?

Altstadt	25 Stimmen
Rotes Feld	23 Stimmen
Oedeme	19 Stimmen
Kreideberg	18 Stimmen
Landkreis Lüneburg	16 Stimmen
Bockelsberg	15 Stimmen
Mittelfeld	14 Stimmen
Weststadt	11 Stimmen
Häcklingen	10 Stimmen
Neu-Hagen	9 Stimmen
Ochtmissen	7 Stimmen
Rettmer	6 Stimmen
Kaltenmoor	5 Stimmen
Schützenplatz	5 Stimmen
Wilschenbruch	2 Stimmen
Lüne-Moorfeld	2 Stimmen
Ebensberg	2 Stimmen
Goseburg-Zeltberg	1 Stimme

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute angereist?

Fahrrad	145 Stimmen
Kfz	26 Stimmen
Zu Fuß	15 Stimmen
ÖPNV	9 Stimmen

Abbildung 2: Erhebung der Besuchsrolle der Teilnehmenden am Eingang



Quelle: Planersocietät

In welcher Rolle besuchen Sie die Veranstaltung?

Bürger:in	130 Stimmen
Interessenvertreter:in	23 Stimmen
Politik	12 Stimmen
Verwaltung	11 Stimmen
Forschung	10 Stimmen

Begrüßung

Die Veranstaltung startet mit einem offiziellen Teil, durch den die Moderation führt. Claudia Kalisch, die Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg, begrüßt die Teilnehmenden. Sie erläutert den Zweck und die Notwendigkeit des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP) für die Stadt Lüneburg und gibt einen Überblick über das Vorhaben. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges Konzept auf die Beine zu stellen, aus dem sich klare Entwicklung und auch Handlungsschritte für die Stadt Lüneburg ableiten lassen.

Anschließend wird ein Videogrußwort des Landrats Jens Böther abgespielt. Als Mittelzentrum nimmt die Hansestadt Lüneburg eine wichtige Rolle im gleichnamigen Landkreis ein. Herr Böther macht deutlich, dass dementsprechend die Abstimmung zwischen Hansestadt und Landkreis relevant ist. Parallel zum NUMP für die Stadt Lüneburg wird von DB Regio Bus ein Mobilitätsgutachten für den Landkreis Lüneburg erarbeitet, welches den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kreisweit optimieren soll. Auch hierbei gibt es zu beachtende Schnittstellen zu dem ÖPNV der Stadt.

Abbildung 3: Begrüßung durch Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch



Abbildung 4: Videogrußwort von Jens Böther, Landrat und Leiter der Kreisverwaltung Lüneburg



Quelle: Planersocietät

Impulsvortrag

Lars Zimmermann von CITIES FOR FUTURE zeigt in seinem Vortrag anhand eindrucksvoller Bilder die Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte auf. Mit Vorher-Nachher-Vergleichen macht er deutlich, welche positiven Auswirkungen eine umweltfreundliche Verkehrsplanung auf die Aufenthalts- und Lebensqualität in Städten haben kann. Besonders hervor hebt er hierbei die Entwicklung in den Niederlanden.

Projektfahrplan und erste Eindrücke

Alexander Reichert vom Gutachterbüro Planersocietät betont die Bedeutung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans für die Stadt Lüneburg. Mit der zunehmenden Relevanz von Klimaschutz und Nachhaltigkeit erhöht sich der Handlungsdruck (z. B. Mobilitätswende), aber auch die Bereitschaft, Mobilität neu zu denken. Der NUMP wird als übergeordnetes Planwerk die bestehenden Konzepte und Planungen bündeln und den strategischen Rahmen für die Entwicklung der Mobilität in den kommenden 10 bis 15 Jahren vorgeben.

Der NUMP soll Ziele und Strategien für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Lüneburg festsetzen und gemeinsam mit den Bürger:innen interdisziplinär erarbeitet werden. Das Verfahren erstreckt sich über die Jahre 2023 bis Ende 2024. Meilensteine bilden dabei der Abschluss der Bestandsanalyse im vierten Quartal 2023, die Entwicklung von Szenarien und Maßnahmen im Frühjahr 2024 sowie das abschließende Handlungskonzept, welches voraussichtlich Ende 2024 fertiggestellt sein wird. Während der gesamten Projektlaufzeit hat die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich in verschiedenen Formaten am Prozess zu beteiligen.

Bevor das interaktive Format der Veranstaltung startet, präsentiert Carola Baier von der Planersocietät einen Überblick über die ersten Eindrücke, die die Gutachter:innen von der Mobilität in Lüneburg gesammelt haben. Nachdem Lüneburgs Qualitäten (z. B. kompakte Stadtstruktur, Stadt der kurzen Wege, Aufenthaltsqualität, Fahrradkultur, Diskussionskultur) vorgestellt werden, schildert Frau Baier die Herausforderungen, vor denen die Stadt steht (z. B. begrenzte Straßenräume, Barrierefreiheit, Überprägung durch Kfz-Verkehr, Konflikte auf Hauptverkehrsstraßen).

Abbildung 5: Alexander Reichert und Carola Baier (Planersocietät) informieren über den Projektfahrplan und erste Eindrücke



Quelle: Planersocietät

Während der Vorträge hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, auf digitalem Wege Fragen zu stellen. Einige von diesen Fragen werden vom Moderator im Anschluss an die Vorträge ausgewählt und an Lars Zimmermann sowie die Planersocietät gestellt:

- Wann werden konkrete Planungen umgesetzt? Während der Erarbeitung des NUMP erfolgt kein Stillstand bei der Stadt Lüneburg. Bestehende Planungen laufen parallel weiter und auch im Laufe des Prozesses identifizierte kurzfristige Ideen können direkt angestoßen werden.

- Wie werden Personen ohne Deutsch- oder Englischkenntnisse erreicht? Dies ist eine Herausforderung, die bei der Beteiligung vor Ort gerne angegangen werden kann. Für Hinweise und Ideen sind die Planer:innen offen (z. B. Pocketalk).
- Wie können Personen aus den Randbezirken von einer Mobilitätswende überzeugt werden? Im Bereich des ÖPNV besteht durch das parallel erarbeitete Mobilitätsgutachten eine Schnittstelle zu dem Verkehr im umliegenden Landkreis. Auch für die anderen Verkehrsmittel werden diese Verbindungen im Rahmen des NUMP mitgedacht, bspw. in Form von nahtlosen und sicheren Radwegen.
- Werden die Mobilitätsbedürfnisse von Schüler:innen berücksichtigt? Die Bedürfnisse der Schüler:innen stellen einen wesentlichen Teil des NUMP dar, denn ein Ziel ist es, dass diesen frühestmöglich eine autarke und sichere Mobilität ermöglicht wird. Daher sollen Schüler:innen im Rahmen der Beteiligung gezielt adressiert werden.

Interaktives Format

Im zweiten Teil der Veranstaltung steht die Interaktion mit den Teilnehmenden im Fokus. An unterschiedlichen Stationen zum Radverkehr, Fußverkehr, Kfz- und Wirtschaftsverkehr und ÖPNV besteht die Möglichkeit, eigene Wünsche und Anregungen einzubringen und mit den Planenden ins Gespräch zu kommen. Die Teilnehmenden haben hier die Möglichkeit, sich in Form von Meinungsbildern oder konkreten Fragen zu beteiligen und ihre Anregungen einzubringen. Zusätzlich sind zwei große Tischkarten vorbereitet, an denen Wünsche und Ideen direkt verortet werden können. Im Folgenden werden die gesammelten Beiträge der einzelnen Stationen aufgezeigt.

Abbildung 6: Die Partizipation der Teilnehmenden ist vielfältig möglich und gewünscht.



Quelle: Planersocietät

Fußverkehr

Gibt es Orte, an denen Sie sich in Lüneburg unsicher oder unwohl fühlen?

Innenstadt:

- Am Sande zu wenig Rücksicht im Verkehrsmiteinander (+2 Zustimmung)
- Am Sande wird nicht deutlich, dass der Platz zur Fußgängerzone gehört (+1 Zustimmung)
- Innenstadt samstags am Rand des Marktes, wo Autos fahren
- Neue Sülze – Salzstraße: mehr Platz für Fahrradfahrende und zu Fußgehende, kein Kfz
- An der Neuen Sülze/ Lambertiplatz neben rasenden E-Bike-Fahrer:innen
- Wildgewordene Radfahrer:innen in den Fußgängerzonen
- Lüner Straße beim Pons: zu enge Fußwege
- Teile der Altstadt
- An den Brodbänken: ist uns tatsächlich noch nie gelungen, dort in der ‚Fußgängerzone‘ zu spazieren, ohne von einem Auto weggedrängt zu werden → POLLER
- In den ‚Fußgängerzonen‘: An den Brodbänken, Am Sande, Am Berge, ...
- Durch Autos in engen Straßen (wo eigentlich PKW- Einfahrt verboten) als Fußgänger/ Radfahrer
- In der Fußgängerzone von „Lieferverkehr“ (privater PKW) angefahren (+1 Zustimmung)
- Bahnhof (+1 Zustimmung)
- Zu viele Pkw am Bahnhof (+1 Zustimmung)

Schmale Geh- / Radwege:

- Autoplatz dominiert, Fußgänger und Radfahrer müssen sich knappen Raum teilen (+1 Zustimmung)
- Vor dem Neuen Tore! Fuß- und Radweg misst 1,2m für Fuß- und Radweg in ZWEI Richtungen
- Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen verlieren immer die Fußgänger in der Stadt. Reduzierung der gemeinsam genutzten Wege! (+3 Zustimmung)
- Alle gemischten Fuß- und Radwege (+2 Zustimmung)
- Zwischen Fahrrädern, die haarscharf an mir vorbeizischen (+2 Zustimmung)
- Auf schmalen Fahrradweg Sorge / Angst vor plötzlich öffnender Beifahrer-Tür (beim Vorbeifahren)
- Schmale Gehwege in der Salzbrückerstraße in Verbindung mit viel zu schnellem und rücksichtslosen Autoverkehr
- Die Fußwege vom Bahnhof in die Innenstadt sind völlig unterdimensioniert; auch die Unterführung zum Bahnhof → Warum keine direkten Rampen von der Bleckeder Landstraße und Dahlenburger Landstraße direkt zu JEDEM Bahnsteig? (+2 Zustimmung)
- Hohe Bordsteine und schmaler Fußweg in der unteren Ohlinger Straße
- Fußweg Soltauer Straße Richtung Stadt seit der Umgestaltung (Radfahrer rasen/ knallen den Weg ohne Rücksicht runter)

Auf dem Fahrrad:

- Auf dem Fahrrad Richtung Sande vom Bahnhof: überholende Busse drängen Fahrradfahrenden ab
- Dahlenburger + Bleckeder Landstraße mit dem Rad
- Vor dem Neuen Tore: a) Richtung Innenstadt mit dem Fahrrad wird man auf die Straße geführt, b) sehr eng, viel Autoverkehr (+1 Zustimmung)
- „Radweg“ Schießgrabenstraße, Am Sande, Scharffkreuzung, Kreisel Soltauer-Bögelstraße, mit dem Rad auf der gesamten Soltauer Straße
- Auf dem Fahrrad von Oedeme zum Bahnhof (+1 Zustimmung)
- Bei Regen auf leicht zu den Seiten hin abschüssigen Radwegen auf Kopfsteinpflaster (z. B. Kerfersteinstraße)
- Auf der Höhe: zu enge Straße, zu viel Autoverkehr, gefährlich für Fahrradfahrer
- Bleckeder Landstraße schmaler Radweg Autoverkehr direkt daneben (+2 Zustimmung)

Knotenpunkte:

- Kreisverkehr am Krankenhaus/ Übergang Kurpark - Am weißen Turm (+2 Zustimmung)
- Sehr unübersichtlich ist die Kreuzung Haagesraße/ Wallstraße/ Vor dem Roten Tore (+1 Zustimmung)
- Kreuzung Uelzener Straße/ Soltauer Straße: mehrere gefährliche Kreuzungen der Wegführung für Fuß- und Radverkehr

Weitere Anmerkungen:

- Oedeme: vor Blumenhof Müller – häufig zugeparkt, für Kita-Kinder eine Hürde
- Bennigsenstraße in Richtung Schomakerstraße: schlecht einsehbar für Fußgänger und viele Autos, die zum Bäcker wollen
- Hinter der Bezirksregierung am Ilmenauufer – aber nicht wegen fehlendem Geländer (verbranntes Geld), sondern wegen Schwierigkeit für Räder, Rollstühle, Kinderwagen auf sehr hubbeligem Kopfsteinpflaster
- Kaum Platz für Gehende, wo sie/Kinder einfach gehen können, ohne aufpassen zu müssen (+1 Zustimmung)
- Unterführung/ Wilschenbruch → Stadtauswärts → Uni
- Mir würde es leichter fallen, Konkretes zu benennen, wenn ich Orte & Wege abgehe. Idee: Quartiers-/ Stadtspaziergang als Form der Beteiligung
- Garber Center: Fußweg bis zum Edeka (+1 Zustimmung)
- Ilmenenau-Brücke bei der Feuerwehr
- Alles, was schlecht beleuchtet ist

Abbildung 7: Ergebnisdokumentation Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

Wie bewerten Sie die Qualität und Attraktivität der öffentlichen Räume in Lüneburg?

Aufenthalt und Begrünung:

- Innenstadt hat zu wenig grün und Schatten → v.a. im Sommer sehr unangenehm und heiß
- Beschattung in der Innenstadt fehlt häufig (+1 Zustimmung)
- Mehr Bäume (+2 Zustimmung)
- Essbares Grün: Frucht- und Nussbäume, Sträucher
- Urban Gardening Flächen wären schön (+1 Zustimmung)
- Könnten grüner sein
- Okay, ich wünsche mir mehr überdachte öffentliche Flächen und in der Innenstadt mehr kommerzfreie Räume und Einrichtungen
- Mehr public spaces (+1 Zustimmung)
- Mehr Sitzmöglichkeiten, gerne mit Tischen auf dem Rathausplatz
- Relativ shopping-zentrierte Innenstadt. Zu wenig Raum für Begegnung
- Plätze müssen vor allem auch die Jugend ansprechen
- Mehr Wasser, Grün und Sitzmöglichkeiten, weniger Beton (+1 Zustimmung)
- Grünplanung! nicht bei Straßenplanung ansiedeln
- Vorrang GRÜN, nicht Straße und Leitungen
- Autos missachten Durchfahrtsverbot, sodass Aufenthaltsorte (z.B. Stint-Brücke) gestört werden
- Der Kurpark dient als Ruhefläche OHNE Durchgangsverkehr durch Radfahrer – nicht wie aktuell genutzt (+1 Zustimmung)
- Attraktivität ist (fast) flächendeckend miserabel, weil es überall nach Abgasen stinkt, Autolärm ist und viel zu viele Flächen versiegelt sind
- Wenige Orte in der Innenstadt ohne Autolärm (+1 Zustimmung)
- Marienplatz für Menschen, nicht für Autos (+1 Zustimmung)
- Prof. Monheim riet: mehr Bänke an Fußwegen

Am Sande:

- Der Platz am Sande ist eine Katastrophe!
- Am Sande muss ein Erholungsraum werden! (+2 Zustimmung)
- Am Sande viele Autos (negativ); Platz ist öde gestaltet (+1 Zustimmung)
- Warum wird der Platz Am Sande nicht autofrei gestaltet?
- Die meiste Zeit gut! Potential zur Verbesserung: Am Sande zu viel PKW-Verkehr, zu viel individual-Autoverkehr in der Innenstadt, zu schmale Rad- und Fußgängerwege
- Warum schafft man es nicht, den Platz Am Sande mit versenkbaren Pollern zu versehen? In anderen Städten geht das doch auch: Colmar, Freiburg, Straßburg
- Platz Am Sande soll grüner werden, keine KFZ! (+3 Zustimmung)
- weniger/ kleinere Busse Am Sande Am Sande ist NICHT das größte Problem, bitte um andere Baustellen kümmern

Fuß- und Radverkehr:

- Trennung von Rad- und Fußverkehr für mehr Sicherheit und Zufriedenheit
- Radwege jeweils in zwei Richtungen auf beiden Straßenseiten an der Hamburger Straße und anderen großen Straßen
- Viele gute Beispiele für Rad- und Fußverkehr bietet die Stadt Kiel
- Schnelle Grünphasen für Fußverkehr und Radfahrer
- Mehr Bordsteine absenken
- Längere Grün-/Ampelphasen für Fuß- und Radverkehr
- Fuß- und Radverkehr parallel gut
- Fußwege zum Bahnhof verbreitern (+1 Zustimmung)
- Fußwege sind manchmal zu schmal für Kinderwagen und häufig zugeparkt (+1 Zustimmung)
- Nicht fußgängerfreundlich; feindlich für Menschen mit Bewegungsbehinderung (+1 Zustimmung)
- Öffentliche Räume sind noch nicht radfreundlich genug
- Fuß- & Radwege Richtung Süden (Hasenburg, Lüneburger Straße, Soltauer Straße) 😞 😞 😞 (+1 Zustimmung)
- Radverkehr mit sicheren Wegen und Streifen auf die Straße bringen → mehr Platz für Fußgänger:innen auf dem Gehweg

Weitere Anmerkungen:

- Meistens gut
- Gut!
- 3 Worte: Müll, Kippen, Scherben
- Sinnvollere Fitnessgeräte im Kurpark
- Straßenverkehrsräume Horror, alles andere ganz gut
- Zeitbeschränkte Durchfahrtsbeschränkungen vor Schulen und Kitas mit Schranke; das könnte auch für Fußgängerzonen umgesetzt werden.

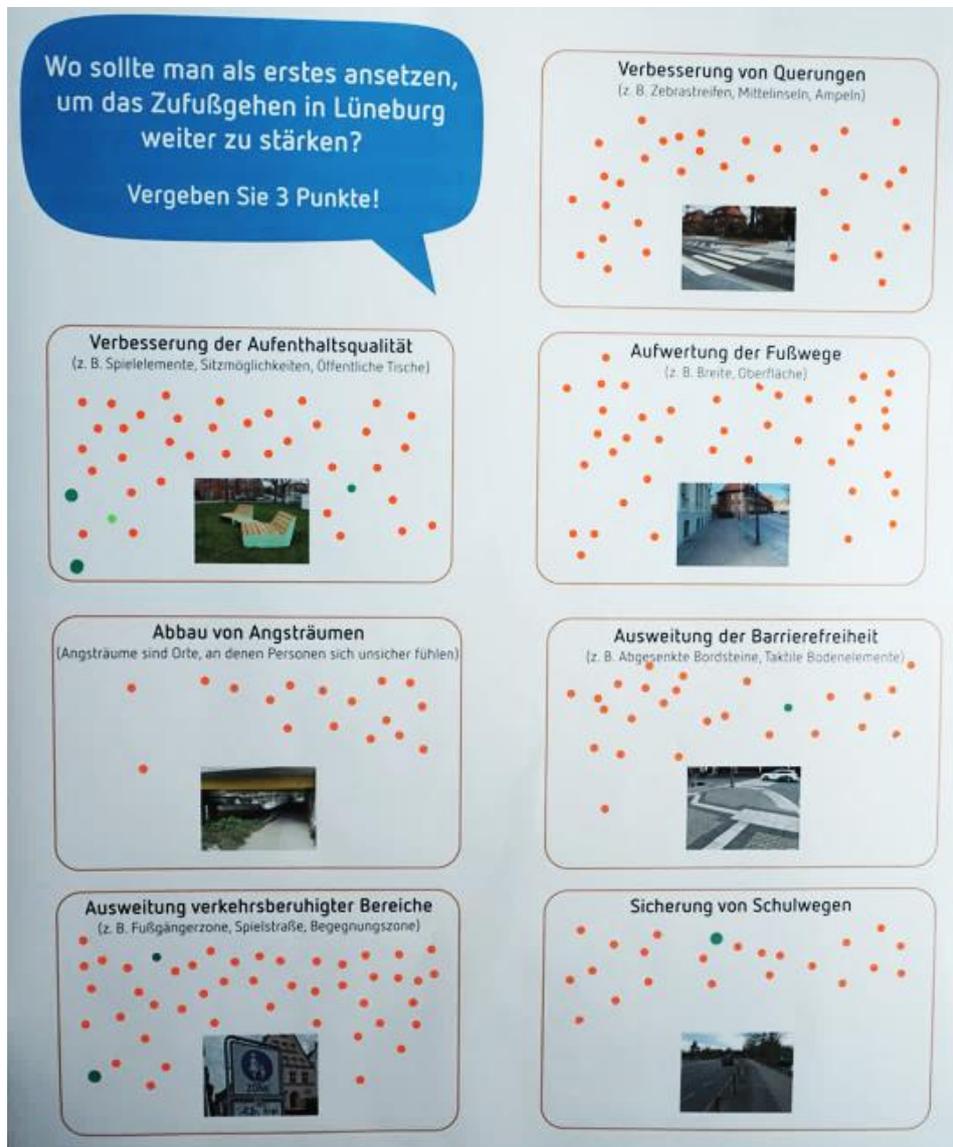
Abbildung 8: Ergebnisdokumentation Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

Wo sollte man als erstes ansetzen, um das Zulußgehen in Lüneburg weiter zu stärken?

Abbildung 9: Ergebnisdokumentation Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

Verbesserung von Querungen	33 Stimmen
Aufwertung der Fußwege	41 Stimmen
Verbesserung der Aufenthaltsqualität	40 Stimmen
Abbau von Angsträumen	17 Stimmen
Ausweitung Barrierefreiheit	26 Stimmen
Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche	47 Stimmen
Sicherung von Schulwegen	23 Stimmen

Radverkehr

Was hält Sie von einer häufigeren Nutzung des Fahrrads ab?

Was müsste verändert werden, damit Sie das Fahrrad öfter nutzen?

Oberfläche und Breite:

- Pflastersteine = heilige Kuh des Denkmalschutzes. Ist umdenken möglich? (+2 Zustimmung)
- Schnelle, unkomplizierte Beseitigung von stark beschädigten Wegen (kleine Lösung) (+1 Zustimmung)
- Schlaglöcher auf Radwegen
- Kopfsteinpflaster: Fahrradwege aus geraden Pflastersteinen o.ä.
- Radwege sind oft nicht eben; ich möchte meinen Einkauf mit dem Rad transportieren können, ohne dass alles gematscht wird! (+1 Zustimmung)
- Radstreifen auf den Kopfsteinpflasterstraßen
- Kopfsteinpflaster; Kreuzung Uelzener Straße und Mustermannskamp am Zebrastreifen: ‚Hügel‘ für Radfahrer:innen anstatt die Autos auszubremsen?!
- breitere Radwege sollten her! (+1 Zustimmung)
- Zu schmale Wege, umständliche Umleitung für Radfahrende (z.B. Schießgrabenstraße) (+1 Zustimmung)
- Zu schmale/ schlechte Wege (+2 Zustimmung)
- Mehr Platz für Fahrradfahrende
- Tempo: als schnelle Radfahrerin ist es fast unmöglich, langsamere Radfahrer zu überholen
- Durchgehende Fahrradstraßen schaffen/ Fahrradwege breiter, bauliche Trennung wo möglich / Kopfsteinpflaster wo möglich ersetzen für Radwege, für Autos lassen (+3 Zustimmung)
- Sichere und breitere Wege mit Zwangsabstand zum KFZ-Verkehr (>1,5m); ersatzweise bauliche Trennung, z.B. Dahlenburger Landstraße unterer Teil, Hamburger Straße
- Keine sicheren Radwege, schlechte Radwege
- Enge, kurvenreiche, holperige und schlecht geführte Radwege (meist mit Gegenverkehr + Fußgänger); schnell fahren ist in Lüneburg kaum möglich

Verkehrsregeln und Rücksichtnahme:

- Hinweise, dass Radfahren auf Straßen erlaubt, wenn kein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist; Hinweise/ Kampagnen für Überholabstand von 1,5 m, 2 m außerorts (+3 Zustimmung)
- Infokampagne, welche Wege für Radfahrer:innen benutzungspflichtig sind. Und wo kann/ darf auf der Straße gefahren werden (+1 Zustimmung)
- Autofahrer:innen akzeptieren Radfahrer:innen nicht auf ‚ihrer‘ Straße, auch wenn der Rad- und Fußweg nicht benutzungspflichtig ist
- Unklare Verkehrsregeln (+1 Zustimmung)
- Andere rücksichtslose Radfahrer (zu schnell, Missachtung der Verkehrsregeln)
- Einhaltung von Tempo 30 in Tempo 30 -Zonen – siehe Barckhausenstraße
- rücksichtslose Autofahrer

Knotenpunkte:

- Ampelschaltungen an Kreuzungen radgerecht gestalten (+2 Zustimmung)
- Fuß- und Radverkehr bei Ampelschaltungen bevorzugen (+2 Zustimmung)
- Lichtzeichenanlagen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs schalten
- Ausbremsende Ampelschaltungen
- Radfreundliche Ampelschaltungen; teilweise muss man drei Minuten um grün betteln (+1 Zustimmung)
- Bettelampeln
- Durchgehende Radwege an Kreuzungen von Haupt- / Nebenstraßen (Belagwechsel auf der Straße, nach NL- Vorbild) (+1 Zustimmung)

Weitere Anmerkungen:

- Trennung von Fuß- und Radwegen (+3 Zustimmung)
- Entweder den Radverkehr in den Gesamtverkehr integrieren oder komplett trennen
- Nicht benutzungspflichtige Radwege abschaffen und den Raum den Fußgängern zurückgeben (+1 Zustimmung)
- Zugeparkte Fahrradstreifen
- Autofahrer:innen
- Zu hohe Verkehrsdichte in der Barckhausenstraße zwischen Feldstraße und Handwerkerplatz, dazu zu hohe Geschwindigkeiten
- Mehr Fahrradstraßen (+3 Zustimmung)
- Unsicherheit für Kinder, die selbst Fahrrad fahren (Trennstreifen zwischen Autostraßen und Fahrradstraßen) (+2 Zustimmung)
- Ich warte auf den Radschnellweg nach Hamburg! (+2 Zustimmung)
- Uelzener Straße: Radfuhrts neben dem Zebrastreifen
- Wetter: warten an Ampeln, Spritzwasser von Autos, eingeschränkte Sicht bei Regen → Unsicherheitsgefühl
- Transport großer / schwerer Dinge: viel mehr einfach nutzbare (öffentliche / sharing) Lastenräder
- Deutlichere Beschilderung, Markierungen, Hinweise für Radwege
- Zu wenige StadtRad-Stationen in den Randgebieten (Oedeme, Häcklingen etc.), zu wenig Stadträder allgemein
- Warum wird keine Radhaupttroute von der Uni in die Barckhausenstraße konzipiert? (+3 Zustimmung)
- fehlende (oft) SICHERE Abstellmöglichkeiten, z.B. bei Kombiutzung Rad+Zug
- Uelzener Straße: schlecht beleuchtet Richtung Süden; auch mit Licht am Rad sehr dunkel
- Echte Fahrradstraßen schaffen; Baumstandorte entlang der Trasse schaffen (Beschattung) oder verbessern
- Diebstahlschutz am Bahnhof über Nacht (+1 Zustimmung)

- Zuführungen des Radverkehrs auf eine gemeinsame Verkehrsfläche sicher und deutlich gestalten, z.B. am Handwerkerplatz; Schachtring mit und ohne Deko, Barken zum Sicherheitsgewinn auf Sperrflächen stellen
- Altenbrückertorstraße – am Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs Kfz getrennt von Radverkehr einführen; zweigeteilte Insel, KFZ in der Mitte, Radverkehr außen
- Am Graalwall Flip-Flop-Fahnen zur Unterstreichung der Radweg-Markierungen aufstellen

Abbildung 10: Ergebnisdokumentation Radverkehr



Quelle: Planersocietät

Wie bewerten Sie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder? Wo besteht Handlungsbedarf?

Bahnhof:

- Am Bahnhof fehlen Hinweise auf die obere Etage des Fahrradparkhauses
- Es fehlt ein zugangssicheres Parkhaus am Bahnhof! (+1 Zustimmung)
- Bahnhof: kein Platz! keine sichere Abstellung der Räder, Diebstahl (+1 Zustimmung)
- Bahnhof: abschließbare Fahrradboxen zur Miete
- Am Bahnhof
- Am Bahnhof fehlen Stellplätze
- Fahrradparkhaus (Bf Lüneburg): aufräumen, d.h. alte Räder weg und Zugangssperre (Diebstahlschutz)
- Fehlende Plätze in der Innenstadt, insbesondere am Bahnhof
- Bahnhofsvorplatz frei von Fahrrädern, damit sich die Menschen bewegen können und mehr Fahrradstellplätze for free in den Fahrradparkhäusern

Innenstadt:

- Am Markt fehlen Plätze
- Innenstadt: Leider Abbau der vorhandenen Fahrradständer zugunsten von Bügeln → weniger gesicherte Abstellmöglichkeiten
- Kann es sein, dass Fahrradständer manchmal montiert & demontiert werden, z.B. Marktplatz, Am Sande?
- Schließfächer für Gepäck- und Einkaufsverwahrung am Markt
- An mehr öffentlichen Stellen in der Altstadt sicher verankerte Abstellbügel
- Es fehlen Stellplätze Am Sande, überall in der Innenstadt, am Markt, Uelzener Straße abbauen und in der Innenstadt wieder aufbauen
- Fehlende Plätze in der Innenstadt, insbesondere Am Sande

Weitere Verortungen:

- Fehlende Abstellmöglichkeiten: Bäckerstraße, Kreidebergsee (Sichtnähe) (+1 Zustimmung)
- Es fehlen gute Stellplätze in den Naherholungsgebieten (z.B. Ilmenau, Wilschenbruch, Hasenburger Bach)
- in den Wohnvierteln Rotes Feld, Kreideberg, Kaltenmoor auch Fahrradboxen/ überdachte Fahrradständer etc. auf Parkplätzen
- ausreichend Plätze am Campus
- Überdachte Fahrradständer an den Schulen (LK-Schulen und Stadtschulen) (+1 Zustimmung)
- Moldenweg, bei Augenarzt und Apotheke (+2 Zustimmung)

Weitere Anmerkungen:

- Es sollte Schließfächer für Fahrradhelme direkt bei Parkmöglichkeiten geben. Für mich ist das Rumtragen des Helms eine der größten Hürden zum Benutzen.

- Überdachung von Radabstellplätzen
- Stellplätze für Lastenräder
- Viel mehr geschützte Abstellflächen für Fahrräder (abschließbar mit Bügel)
- Am Wohnort: pro Wohnung sollte nicht nur ein Parkplatz, sondern auch ein Fahrradparkplatz verpflichtend sein
- Teilweise Umgestaltung der Parkhäuser zu Fahrradstellplätzen
- Unsicher. Diebstahlrate ist hoch & Aufklärungsquote niedrig
- Gesichertes und bewachtes Radparkhaus nach der Technik des zentralen Parkhauses in Münster mit Einsatz moderner digitaler Signaturen für die Räder als Ausweis (+1 Zustimmung)
- Orte sind gut, aber bitte überall deutlich mehr!
- In der Innenstadt und den Stadtvierteln mehr Bügel
- Eigentlich finde ich die Menge und die Arten der Fahrradabstellmöglichkeiten ausreichend, ABER es bleiben zu viele Fahrradleichen stehen und das Parkhaus am Bahnhof ist nicht zu klein, es müsste nur der Schrott raus
- Mehr Abstellbügel und weniger „Kisten“

In welchen Situationen fühlen Sie sich besonders unsicher auf dem Fahrrad?

Innenstadt:

- Vormittags am Platz Am Sande
- Auf dem Weg zum Platz Am Sande neben der Johannisbrücke
- Am Sande: Keine ausreichende Regelung
- Am Sande, wenn mich als Radfahrer Busse auf dem Kopfsteinpflaster überholen
- Fahrradweg Salzstraße: sehr häufig parkt Lieferverkehr und Touristen laufen auf dem Radweg
- Bei der Einfahrt von der Kalandstraße auf bei der Johanniskirche sehr uneinsichtig

Knotenpunkte:

- Kreisel am Krankenhaus (+2 Zustimmung)
- Wenn die Ampelschaltung so fahrradfeindlich ist, dass ich bei Rot fahre
- Kreisel Soltauer Straße: Verkehrsführung Radweg gefährlich und unpraktisch
- Kreuzung Willy-Brand-Straße/ Altenbrückentorstraße (am Museum/ Bahnhof)
- Kreuzung Soltauer Straße/ Övelgöner Weg/ Scharnhornstraße
- Sternenkreuzung Soltauer/ Uelzener Straße: auch bei Ampelrot muss genug Platz für Durchgangsverkehr (Fuß & Rad) bleiben

Oberfläche:

- Generell: auf Kopfsteinpflaster (+2 Zustimmung)
- Unsicher ist Radfahren auf Kopfsteinpflaster!
- Kopfsteinpflaster sorgt für Unsicherheit; sollte ergänzt werden durch glatte Radflächen
- Ich fahre viel Rad, aber weniger Kopfsteinpflaster wäre gut
- Schlaglochstrecken wie z.B. Vögelsen – Lüneburg, Schnellenberger Weg, Dahlenburger, Landstraße, Bleckeder Landstraße (+1 Zustimmung)
- Schlaglöcher im Straßen- oder Radwegebelag z.B. Schomakerstraße (+1 Zustimmung)

Gegen- und Zweirichtungsverkehr:

- „Geisterradler“, insbesondere in Kurven/ schlecht einsehbaren Ecken
- Durch zunehmenden Radverkehr und ‚Geisterfahrer‘ steigt das Unfallrisiko. Klare Bezeichnung der Fahrtrichtung, z. B. durch Pfeile
- Radweg wird geteilt; Gegenverkehr ein Radstreifen für beide Richtungen
- Hamburger Straße zwischen Betonmauer und Bordsteinkante mit Gegenverkehr und 11-jährigen Sohn
- Zum Geisterradeln gezwungen → Benutzungspflicht auf linker Seite
- Radwege im Gegenverkehr

Begleitendes Fahren:

- Wenn mein Kind (10 Jahre) mit dem Rad zwischen großen Autos und LKW unterwegs ist
- Beim begleitenden Fahren mit Kindern auf dem Fußweg und selbst auf der Straße (+1 Zustimmung)
- Ich fühle mich besonders unsicher, wenn ich mit meiner Tochter unterwegs bin und wenn ich Bussen begegne (+1 Zustimmung)
- Hamburger Straße zwischen Betonmauer und Bordsteinkante mit Gegenverkehr und 11-jährigen Sohn

Überholvorgänge:

- Beim überholt werden → Abstand
- Autofahrende, die keinen Sicherheitsabstand beim Überhole halten
- Bei Überholung durch E-Bike + Lastenräder (+1 Zustimmung)
- Auf schmalen Radwegen von E-Bikes (noch schlimmer: Lastenräder!) überholt zu werden (+1 Zustimmung)
- Ignorierter Mindestabstand beim Überholtwerden (+1 Zustimmung)
- Autos überholen zu knapp, z.B. Auf der Höhe → parkende Autos als Barriere für Autos = Gefahr für Radfahrer

Parkende Kfz:

- Zugeparkte Radwege
- Boten und Handwerker parken auf dem Radweg (+1 Zustimmung)
- An parkenden Autos: Dooring, Ein/ Ausparken → lebensmüde
- Ich fühle mich bedroht/ in meiner Sicherheit eingeschränkt: durch unachtsame Autofahrerinnen, beim Öffnen der Autotüren
- Unsicherheit, an geparkten Autos vorbeizufahren, weil Autotüren plötzlich geöffnet werden können
- Zu schmale Radwege an geparkten Autos, z.B. Hindenburgstraße südl. Seite

Weitere Verortungen:

- Barckhausenstraße: Zu hohe Geschwindigkeiten trotz Tempo 30; Pkw weichen bei Gegenverkehr auf den Bürgersteig aus im mittleren Abschnitt; Mittlerer Abschnitt: Zielkonflikt zwischen Bus, Pkw, Radfahrer, Park-, Such- und Abkürzungsverkehr
- Schießgrabenstraße: Dooring (+6 Zustimmung)
- Stöteroggestraße: Abfahrt auf zu schmalen Radweg ist rasant (+1 Zustimmung)
- Oedeme: Teichwiesenweg ist in schlechem Zustand, fast nur mit MTB befahrbar
- Radwegführung Soltauer/ Lindenstraße Kreuzung Sülztorstraße gefährlich und unlogisch, Bushalt im Weg
- Wallstraße (Fahrradstraße!): gleichzeitig viele Busse; Sogenannte Fahrradstraße hat Bushaltestellen und Autos dürfen auch fahren
- Ochtmissener Kirchsteig: Verkehrsberuhigung massive Gefahr für Radfahrer, weil Autos auf

- Radspur ausweichen; Herderschule-Kreisel: Die Verkehrsinseln werden immer wieder auf den Schutzstreifen geschoben; Autofahrer:innen fahren trotz Rad-Gegenverkehr an den Verkehrsinseln vorbei
- Uelzener Straße: Unsicher, wenn auf dem neuen Radweg Radfahrer FALSCH entgegenkommen ohne Licht etc.
 - Ilmenau-Radweg: Höhe Behörden-Zentrum (+1 Zustimmung)
 - Hindenburgstraße: Radfahren auf der Straße ist nur etwas für Lebensmüde
 - Willi-Brandt-Straße: beidseitige Nutzung eng, mehr Platz für Radverkehr nötig
 - Hamburger Straße: Auffahrt auf den Radweg (Höhe B&K) (+2 Zustimmung); es gibt eine Stelle (bei einer Brücke, Hügel), wo es keinen Fahrradweg gibt. In die eine Richtung muss man auf einem aufgemalten Radweg fahren. Die Autos fahren 50.; zwischen Betonmauer und Bordsteinkante mit Gegenverkehr
 - Moldenweg Fehlplanung: Parkplätze gehören auf die Seite
 - Auf dem Weg zur Arbeit von der Grundschule Hermann Löns Richtung Landkreis „Am Gradwall“: wo soll/ kann ich fahren? Auf der Straße finde ich lebensgefährlich!
 - Dahlenburger Landstraße stadtauswärts
 - Beim Linksabbiegen Wienebüttler Weg, bei Mönchsgarten
 - Schützenstraße (eigentlich Platz genug für Trennung des Rad- und Auto-/Busverkehr)
 - Soltauer Straße/ Hasenburg: Rad- + Fußweg zu schmal
 - Vor dem Neuen Tore: Fuß- und Radverkehr extrem eng auf den Fußweg gequetscht; Weg 120 cm breit für Fußgänger + Radler in zwei Richtungen!
 - Übergang vom Campus Richtung Innenstadt: Munstermannskamp & Uelzener müssen intuitiv für Radverkehr verbunden werden
 - Straße zwischen Rewe- Getränkemarkt (Nähe Sülzwiesen) in die Stadt rein: sehr schmaler Raum, den sich Fußgänger und Radfahrer teilen müssen, aber sehr viel Raum für MIV auf dem Stadtring
 - Hasenburg: fehlende Beleuchtung; Soltauer Straße: schmaler Seitenstreifen für Rad und Fußverkehr in beide Richtungen, stark frequentiert und hohes Tempo, bergab aus drei Richtungen; schlechter, unebener Untergrund; insbesondere eng für Lastenräder, Anhänger und Kinderwagen
 - Zu schnelles Fahren in der Schomackerstraße (früher Tempo 30) – Gefälle, kein Radweg, Schüler:innen mit Rad
 - Stöterogge Straße: Abfahrt vom Berg auf Straße nach/ vor Kreuzung am ‚Kreideberg‘

Weitere Anmerkungen:

- Fahrradweg auf der Straße (vielfahren) ohne richtige Absenkung (z.B. Dahlenburger Landstraße)
- Plötzlich endende Radwege/ rote ehemalige Radwege ohne Schild/ Unklarheit
- Trotz 30-Zone zu schneller MIV in Wohngebieten!
- In dem Moment, wo Radwege vom Bürgersteig auf die Straße geführt werden, z.B. Oedemer Weg Richtung Oedeme (+1 Zustimmung)
- Wenn der Radweg vom Gehsteig auf die Straße übergeht; Autofahrer sind unachtsam
- Wenn sich Rad- und Kfz- Verkehr den Verkehrsraum teilen müssen

- Wechsel der Wege
- Enge Radwege
- Kurvige Radwege
- Nicht gereinigte Radwege
- Radwege, die zu schmal sind
- An Radwegen mit zu vielen Ein- und Ausfahrten (+2 Zustimmung)
- Ich habe Angst bei Ausfahrten, die den Radweg kreuzen (+1 Zustimmung)
- Fahrrad'schutz'streifen am Rande der Autofahrbahn (+1 Zustimmung)
- Gemischte Fuß- und Radwege
- Auf gemeinsam genutzten Wegen mit Fußgängern
- aufgehobene Radwegebenutzungspflicht: schlechte Radwege; Autofahrer, die ‚erziehen‘

ÖPNV in der Hansestadt Lüneburg

An welcher Haltestelle sehen Sie ein Potenzial für Zusatzangebote? z. B. sichere Radabstellanlagen/ Carsharing/ StadtRad/ Paketdepot

Carsharing:

- Carsharing dezentral in Wohnquartieren, um Parkraum zu entlasten
- Carsharing in Kaltenmoor, z.B. am Stephanusplatz oder Wilhelm-Leuschner-Straße
- Carsharing auch in den angrenzenden Gemeinden
- Carsharing: Häcklingen Am Wischfeld
- Cambio in Häcklingen

StadtRad:

- StadtRad-Station im Ilmenaugarten
- StadtRad-Station an den Sülzwiesen + in mehr Nachbarorten (z.B. Embsen, Melbeck)
- StadtRad Rettmer + andere Randbezirke (+3 Zustimmung)
- StadtRad-Angebot vergrößern
- StadtRad-Haltestellen Waldfriedhof/ Alte Stadtgärtnerei
- StadtRad am Kurpark – Haupteingang (mit Lastrad)

Weitere Anmerkungen:

- Direkte Nachbarorte/ Gemeinden
- Zu wenig Rad-Stellplätze on der Innenstadt/ Bahnhof
- Bewirtschaftete Radabstellanlagen in Quartieren über lüneparken.de
- Radabstellanlagen an allen Bushaltestellen & wetterfeste Bushaltestellen
- Mehr Fahrradabstellplätze am Bahnhof. Idealerweise mehr/ mit Diebstahlschutz (+2 Zustimmung)
- Haltestelle am Graalwall; bessere Trennung (optisch) von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen
- Sichere Radabstellanlagen: Bahnhof, Marktplatz, Rathaus, Am Sande
- Paketdepot: gute Idee! Das Abholen von Paketen, die nicht ausgeliefert wurden, führt oft durch die ganze Stadt!

Was muss getan werden, damit Sie den ÖPNV häufiger nutzen?

Taktung:

- 10 Minutentakt in Hauptverkehrszeiten
- 30-Minuten-Takt für das Umland
- Höhere Taktung in die Randbezirke
- Engere Taktung
- Überland → höhere Frequenz z.B. Richtung Salzhausen/ Tierpark
- Verbesserte Bus-Taktung: 10 bis 15 min
- Höhere Taktfrequenz (+9 Zustimmung)
- 10 Minuten Takt

Bedienzeiten:

- Sonntags öfter, abends länger
- Eine Art Nachtverkehr (v.a. für junge Menschen interessant)
- Fahrten spät abends/ nachts auf Strecken, die zu weit fürs Fahrrad sind
- Längere Busfahrzeiten in den Abend hinein
- Busse auch abends
- Rund um die Uhr Angebote für öffentliche Mobilität (Mobilitätsgarantie) ohne Aufpreis
- Busse auch bis in die Nacht fahren lassen
- Mehr Busse am Abend (+1 Zustimmung)
- Der ÖPNV muss auch am späten Abend verlässlich fahren, insb. vom Bahnhof aus (+1 Zustimmung)
- Busse länger abends (insb. Sonntage)
- Abends & am Wochenende länger fahren
- Abends länger
- ÖPNV auch am Wochenende und abends/nachts ausbauen
- Nach 20/22 Uhr fährt am Wochenende nichts mehr → Ausbau Regelfahrten
- In den Ortsteilen findet abends und am Wochenende kaum noch Busverkehr statt (Beispiel Oedeme) – wie komme ich abends aus der Innenstadt zurück, wenn ich mit dem Bus hingefahren bin?

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit:

- Manchmal fallen Busse unangekündigt aus. Nix beim hmv oder kvg. Teilweise ist es schneller, 1,5 zu Fuß zu gehen. Taxi 30 €... (+2 Zustimmung)
- Störungsinformationen bei Ausfall/ Verspätung bisher nicht zuverlässig
- Verlässlichkeit
- Höhere Zuverlässigkeit (Busse am ZOB fallen häufig aus) (+2 Zustimmung)
- ÖPNV abends vom Bahnhof nicht zuverlässig, Rufbus nicht erreichbar (selbst mit Koffern nehme ich das Fahrrad)

- Zuverlässiger + transparenter werden (elektrische Anzeige)
- Warum fallen gerne am Abend die letzten Busse aus? (+4 Zustimmung)
- Der ÖPNV sollte zuverlässiger und günstiger werden
- Pünktlichkeit + weniger vollgestopfte Busse
- Zuverlässigkeit Schulbus Rosenkamp/Oedemeerhöhen nach Häcklingen/ Hasenburg

Vernetzung

- Bessere Bus-/Bahn-Anbindung
- Bessere Taktung Bus-Metronom
- Besser abgestimmte Taktung
- Pünktliche Zugverbindungen (+2 Zustimmung)
- Anschlusssicherung Bahn -Bus, insb. abends/ nachts
- Kombination mit Radstellplätzen
- Mehr Stadträder+Standorte; ggf. Möglichkeiten schaffen, Stadträder auch an Orten ohne offizielle Station abzustellen, vgl. Nextbike
- ÖPNV als Teil des Ganzen: Mitdenken der Mobilität zu/ von Haltestellen: Stadträder an Haltestellen, gute weitere Anbindungen
- P+R Parkplätze an Einfallstraße nach LG + Moia mit schnellem Takt
- bessere Abstimmung auf nächste Verbindung

Information und Digitalisierung:

- Moderne App für Buchung
- Live-Anzeige der Abfahrten
- Informationen bündeln und es so einfach wie möglich machen, dass Menschen herausfinden können, von wo & wann die nächste passende Verbindung geht → verlässliche, breit beworbene App
- Störungsinformationen bei Ausfall/ Verspätung bisher nicht zuverlässig
- Digitale Echtzeitanzeigen für die nächsten Abfahrtszeiten
- Digitale Anzeigen an Haltestellen mit starkem Umsteigebedarf, so dass man weiß, wann ein Anschluss besteht
- Wünschenswert: ein Infosystem an Haltestellen, wann und ob der nächste Bus einfährt
- Digitale Bezahlung der Tickets
- Digitaloffensive ÖPNV
- digitale Warteanzeige

Bündelung:

- Nicht alles konzentriert auf den Bahnhof, jetzt muss man immer dort umsteigen, was alles dauert
- Warum halten alle Busse am Sande UND am ZOB? Kann nicht ein Bus zwischen ZOB und

Sande pendeln?

- Es müssen nicht alle Buslinien durch die Innenstadt fahren
- Warum treffen alle Buslinien zum selben Zeitpunkt Am Sande ein und knubbeln sich endlos am Nadelöhr Museumskreuzung? – zum Bahnhof kommt man zu spät
- Auch von Vorort zu Vorort direkt, nicht immer über ZOB/ Bahnhof

Ringlinie

- Ringlinie häufigerer Takt (hop on, hop off)
- Eine Ringlinie, damit alles eine Sternfahrt wird
- Es fehlt eine ringförmige Vernetzung zwischen den Stadtteilen mit dem ÖPNV. Solange die fehlt, ist es häufig mit dem Rad oder dem Auto schneller als mit dem ÖPNV) (+4 Zustimmung)
- Ringverkehr zwischen den Stadtteilen
- Buskreisverkehr in der Stadt
- Straßenbahnring statt Straßenring

Fahrradmitnahme:

- Fahrradmitnahme (kostenlos) möglich
- Fahrradmitnahme möglich bei Bussen
- Bessere Mitnahmemöglichkeiten fürs Fahrrad
- Fahrräder kostenlos im ÖPNV

On Demand Verkehr:

- Rufbus (wie Moia in HH)
- ASM muss immer erreichbar sein!!!
- On demand und es muss schon SEHR preiswert sein

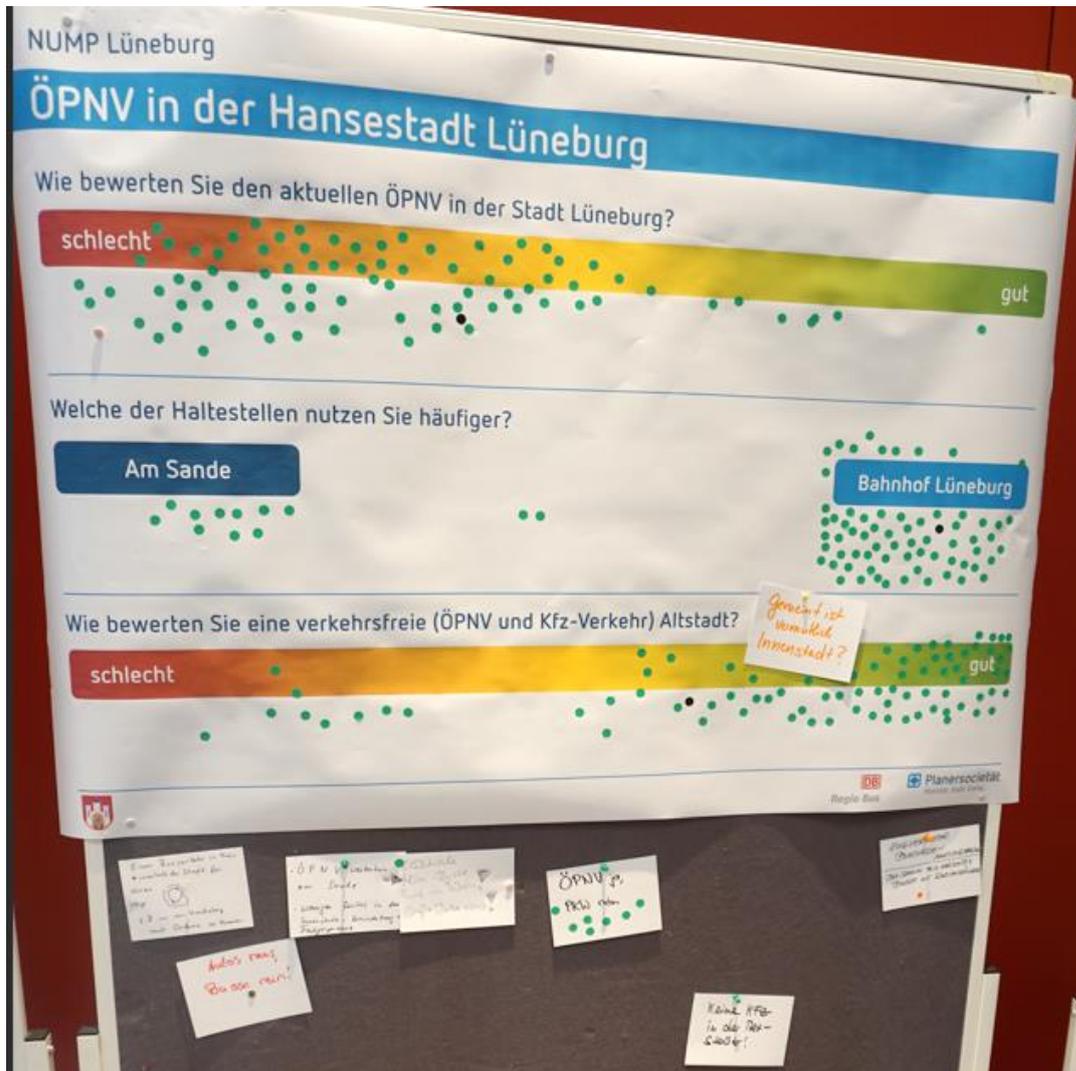
Weitere Anmerkungen:

- Das zeitraubende Rumgegurke der Busse am ZOB muss entfallen → besser: Haltestellen direkt im Tunnel der Dahlenburger Landstraße und von dort Rampen zu allen Bahnsteigen
- Ich arbeite südlich von Amelinghausen und bräuchte wohnortnahe Haltestellen in Lüneburg + regelmäßige Taktung (abends, Ferien, Wochenende) zum Arbeitsort
- Wenn die Innenstadt vorwiegend mit ÖPNV erreichbar ist, müssen die Waren (Einkäufe) abtransportiert werden. Dazu kann eine LG-card eingeführt werden, die von Lüneburger Kaufleuten kreiert wird. In Verbindung damit wird ein Liefersystem eingeführt, das zu Packstationen an P+R Parkplätzen liefert oder sogar an Packstationen in umliegenden Orten. Dadurch können Kunden völlig unbeschwert shoppen + sind von Schleppereien von ihren Einkäufen befreit und ermöglicht anschließende Cafebesuche. Über die LG-Card lassen sich viele Services einrichten und z.B. Lieferungen steuern (Waren, Destination usw. mit Kunden verbinden, Logistik organisieren)
- Umgang der Busfahrer: Freundlichkeit, Fahrweise

- Busfahrer halten sich an die Verkehrsregeln und rauche nicht im Bus
- Straßenbahnlinien Nord-Süd und Ost-West (+1 Zustimmung)
- Elektro-Kleinbusse
- Busspur auf Stadtring
- Busspuren
- Am Stau vorbeifahren
- Schnelle/ langsamere Linien
- Schnellere/ kürzere Linien, die nicht kreuz und quer fahren
- Jeder sollte eine Spende geben, soviel wie er bezahlen möchte
- Kostenlos
- Ziel: kostenfrei
- Kürzere Fahrtzeiten (Direktbusse) (+3 Zustimmung)
- Schnellverbindung von Radbezirken in die Innenstadt; 30 Min sind zu lang
- Bessere Übersichtlichkeit der Busverbindungen am ZOB
- Busvorrangspuren in Lüneburg
- Überlandstraßenbahn statt Elektrobuss
- Straßenbahn statt Bus
- Bus eher langsam, besonders wenn man umsteigen muss
- Muss schneller sein als mit dem Fahrrad von A nach B zu kommen
- Elektrobuss
- Mehr Fahrten
- Mehr Geld, wenn es eine Alternative werden soll
- Schnellbus, z.B. Leuphana – Sande
- Sehr problematisch untergebrachte Geflüchtete im ländlichen Raum → sitzen fest, Einschränkung der Selbständigkeit (wie Rufbus ordern, wie ist Integration möglich, Kosten)

Stimmungsbilder zum ÖPNV in Lüneburg

Abbildung 15: Ergebnisdokumentation ÖPNV



Quelle: Planersocietät

Wie bewerten Sie den aktuellen ÖPNV in der Stadt Lüneburg

Schlecht	Eher schlecht	Neutral	Eher gut	Gut
21	26	30	6	1

Welche Haltestelle nutzen sie häufiger

Am Sande	Neutral	Hbf Lüneburg
10	2	68

Wie bewerten Sie eine verkehrsfreie (ÖPNV und Kfz-Verkehr) Altstadt/Innenstadt?

Schlecht	Eher schlecht	Neutral	Eher gut	Gut
1	8	6	19	45

- Autos raus, Busse rein
- ÖPNV ja, PKW nein
- Elektrische Minibusse wie in Wien, große Busse raus
- ÖPNV weiterhin am Sande
- Einen Busverkehr im Kreis innerhalb der Stadt für kürzere Wege, z.B. um vom Kreideberg nach Oedeme zu kommen
- Weniger Autos in der Innenstadt – Ausweitung der Fußgängerzone
- Keine Kfz in der Altstadt
- Zugverkehr Bleckede – Amelinghausen; bis dahin als Ersatz - Busse mit Radanhänger

Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Wie bewerten Sie die Parkplatzsituation und -regelung in Lüneburg?

Wo besteht Handlungsbedarf?

Parkhäuser:

- Karstadt-Parkhaus für PKW schließen und umnutzen
- Karstadt-Parkhaus provoziert täglich und insb. am Wochenende Staus
- Karstadt-Parkhaus schließen: Der Suchverkehr ist enorm, auch wenn keine freien Parkplätze angezeigt werden
- Der große Parkplatz/ Parkdeck (Q-Park City) sollte/könnte überdacht + begrünt + PV verbessert werden
- Abriss der Parkhäuser, dafür unterirdische Parkmöglichkeiten schaffen oder mehr P+R
- Parkhäuser sind ausreichend vorhanden – ihre Nutzung muss attraktiver gemacht werden: Beschilderung, attraktive Preispakete
- Die Parkhäuser stehen leer. Parkplätze an den Straßenrändern umwidmen (Sitzmöbel, Radständer) und Autos in die Parkhäuser zwingen
- Zu viele Parkplätze an Straßen, während Parkhäuser nur zu 40% belegt sind
- Kostenfreie Nutzung von Parkhäusern in den Nachtstunden, z.B. Uni-Parkhaus
- Parkhäuser besser auslasten, weniger Parkplätze
- Parkhäuser für Mitarbeiter öffnen (Krankenhaus), dann entfällt auch der Park-Such-Verkehr

Parksuchverkehr:

- Parkleitsystem funktioniert schlecht
- Zu viel Parkraumsuchverkehr in kleinen Straßen (z.B. Bardowicker Straße)
- Zu viel Parkplatzsuchverkehr in engen Straßen (Bardowicker Straße, Hinter der Bardowicker Mauer, Lüner Straße)

Bepreisung:

- Zu viele Möglichkeiten, gratis zu parken (z.B. Sülzwiesen, Polizeiwache etc.)
- Parken ist viel zu billig – Freiburg > 370€/ Jahr!
- Parkgebühren zu niedrig
- Parkplätze müssen deutlich teurer werden
- Das kostenlose Parken auf den Sülzwiesen hat zur Folge, dass Autofahrer aus z.B. Adendorf quer durch die Stadt fahren, um ein paar Euros zu sparen
- Kostenloser Parkplatz an den Sülzwiesen ist top und sollte ausgeweitet werden (dafür weniger in der Stadt) (+1 Zustimmung)
- Parken muss preisliche gestaffelt werden, je zentraler, desto teurer
- Parkgebühren verdoppeln bis verdreifachen!
- Parkgebühren für SUVs erhöhen
- Idee: Innenstadt beleben durch kostenloses Parken

Reduzierung Anzahl Parkplätze:

- Parkhäuser besser auslasten, weniger Parkplätze
- Zu viele Parkplätze an Straßen, während Parkhäuser nur zu 40% belegt sind
- Zu viele Parkplätze im Stadtgebiet
- Quartiersgaragen statt Straßenparken in Wohnvierteln
- Viel zu viel Individualparken im öffentlichen Straßenraum – drastische Reduzierung!
- Tausend Parkplätze zu Grünflächen umwandeln – Entsiegelung! SCHWAMMSTADT LÜNEBURG
- Umwandlung von Parkplätzen → Entsiegelung!
- Zu viel Parken im Zentrum, raus an den Rand
- Parkplätze reduzieren
- Es gibt ausreichend zentrumsnahen Parkraum in Parkhäusern oder z.B. an den Sülwiesen, sodass die restlichen Parkplätze in der Innenstadt eigentlich überflüssig sind
- Parkplätze aus der Innenstadt raus. Stattdessen am Stadtrand und Quartiersgaragen
- Mehr Mut zu weniger Parkplätzen

Park and Ride:

- Meines Wissens fehlen flächendeckend Park&Ride Möglichkeiten, die aus dem Landkreis in die Stadt kommen wollen
- Parkplätze Stadtrand: Shuttle in die Stadt, Bike Stationen fürs Fahren in der Stadt
- Parken am Stadtrand für Landkreiser:innen und Shuttle-Möglichkeiten in die Innenstadt (+2 Zustimmung)
- Alle Pendler:innen sollten ein gutes Angebot für Park& Ride nutzen können (+1 Zustimmung)
- Konsequenz P+R einführen mit kostenfreiem Shuttlebus (+1 Zustimmung)

Weitere Anmerkungen:

- Parken in der Stadt unbequem machen
- Parkplätze nicht breiter machen, keine SUVs bevorzugen. Preis zum Parken nicht pro Auto und Zeit, sondern auch die Größe berücksichtigen
- SUVs raus aus der Stadt
- Unterschiedliche Bedarfe Stadt und Land berücksichtigen
- LG muss von außerhalb erreichbar bleiben
- Touristen kommen mit Autos
- Parkplatzstreifen behindern fließenden Verkehr & Sicherheit auf engen Straßen (+1 Zustimmung)
- Neue Parkplätze zentral anstatt einzelne dezentral
- Lüneburg als deutschlandweite Carsharing-Hauptstadt (0,58 Carsharing-Parkplätze je 1000 EW) strategisch stärken

- Carsharing nutzen, um Parkraum zu entlasten und Kreuzungsbereiche von Kfz in Sichtachsen zu reduzieren und zu ordnen
- Parkplätze sind knapp, gewerbliche Parkflächen müssen im Sinne der Geschäfte + Kunden billiger werden → Vorschlag: die Vermieter beteiligen sich an einem Rabatt-System
- Zu wenig Parkplätze in der Innenstadt: Kunden meiden die Innenstadt
- Wildes Parken wird nicht sanktioniert!
- Lieferverkehr behindert andere Verkehrsteilnehmende
- Mehr und einfachere Ausnahmeregelungen: Parkmöglichkeiten für behinderte (dauerhaft +temporär) Mitmenschen!
- Parkraum ist ausreichend vorhanden und verfügbar. In wenigen Minuten erreicht man die Innenstadt. Aber: Sonderregelungen für Menschen mit Gehbehinderung schaffen!
- Parkplätze für Arztpraxen und Menschen mit Beeinträchtigung der Mobilität vorhalten
- Kein Parkverkehr am Berge und weniger in der Ilmenaustraße
- Ilmenaustraße und Friedenstraße nur noch Anwohnerparken
- Uni von Stellplatzvorgaben befreien – kein weiteres Parkhaus auf dem Campus!
- Parkraummanagement, um Parkraum effizienter zu nutzen für Besucher/ Elternparkzonen/ Lieferverkehr/ Kurzparker/...
- PKW- Parkplätze für Anlieger sollten bedacht werden

Was sind die größten Herausforderungen des Autoverkehrs? Wo sollte man als erstes Ansetzen?

Lieferverkehr:

- Stärkere Einschränkungen der Zeiten für Lieferverkehre
- Zeitl. Begrenzte Tageszeiten für Lieferverkehr
- Mehr Kurzzeitparken für Lieferverkehr
- Die Belieferung der Innenstadt-Geschäfte muss gesichert und möglich sein; eventuell nur durch E-Fahrzeuge
- Mehr Lieferstationen, damit weniger vor die Haustür geliefert werden muss

Einbahnstraßen:

- Einbahnstraßenregelung für diese Straßen: Bleckeder Landstraße, Uelzener Straße, Soltauer Straße, Oedemer Weg/ Auf der Höhe, Thorner Straße, Scharnhorststraße, Ochtmisser Kirchsteig, P+R am Stadtrand? *(dann würden die Autos länger Straßen belegen. Nein! Die Leute würden weniger fahren)*
- Einbahnstraßen Bleckeder Landstraße, Dahlenburger Landstraße
- (wechselseitige) Einbahnstraßenführungen mit gegenläufiger Umweltspur (Bus- und Rad frei) zwischen Stadtring und nächst gelegenen Tangenten: Uelzener Straße, Soltauer Straße, Oedemer Weg, Auf der Höhe, Bleckeder Landstraße. Netzunterbrechung für Thorner Straße (Kreideberg), Umfahrung = Ostpreußenring; Scharnhorststraße, Umfahrung = Munstermannskamp
- Einbahnstraße auf Stadtring
- Die Anwohner am Autostadtring entlasten! Z.B. Einbahnstraßen wie von Prof. Petz vorgeschlagen, breite Radwege für schnelles Fahren von A nach B, Busspuren
- Weniger Durchgangsverkehr, Verkehr auf Stadtring reduzieren, mehr Einbahnstraße auch auf jetzigen Hauptverkehrsachsen

Straßenraumverteilung:

- Verkehrsräume zugunsten der Fußgänger und Radfahrer und zu Lasten des Kfz-Verkehrs neu aufteilen
- Räumlicher Umbau der Straßen möglich
- Flächengerechtigkeit: Parkflächen reduzieren
- Busspuren erweitern und weitere Busspuren errichten: Willy-Brandt-Straße, Altenbrückentorstraße, Schießgrabenstraße, Reichenbachstraße
- Weniger Platz/ Spuren für Autos. Dann regelt sich der Rest von allein.
- Fahrspuren zugunsten einer Umweltspur wegnehmen (Rad, Bus)
- Diskriminierung anderer Verkehrsteilnehmer:innen neben Pkw
- Vorfahrstraßen für Busse und Fahrräder

Park and Ride:

- P+R an Stadtränder mit Bus- /Zug-Shuttle
- Schaffung von P+R-Plätzen am Stadtrand

- Autos RAUS aus der Stadt: P&R in den Umländern, Ticket = Fahrkarte für 5 Personen

Durchfahrtsverbote:

- Halte- und Durchfahrtsverbote nicht nur erlassen, sondern auch durchsetzen
- Durchsetzung von Durchfahrtsverboten wie Fußgängerzonen
- Durchfahrtsverkehr aus der Fußgängerzone verbannen – Pollerlösung!
- Verbotene Durchfahrten unterbinden durch versenkbare Poller

Reduzierung des Kfz-Verkehrs:

- Reduktion des Individualverkehrs: Sharing, Fahrgemeinschaften, Anreize für Alternativen
- Kfz raus aus dem Stadtzentrum
- Autofahren muss unattraktiv werden
- Innerhalb des Stadtrings Sperrung für den Individualverkehr. Das muss auch durchgesetzt werden!
- Zielrichtung muss Abschaffung des Individualverkehrs sein
- Drastische Reduzierung des MIV

Lärmbelastung:

- Lärmbelastung
- Lärm: bei der Wohnungssuche fiel mir auf, wie schlecht man dem Autolärm entkommt. Ich will mit offenem Fenster schlafen können, ohne vom Straßenlärm aufzuwachen

Carsharing:

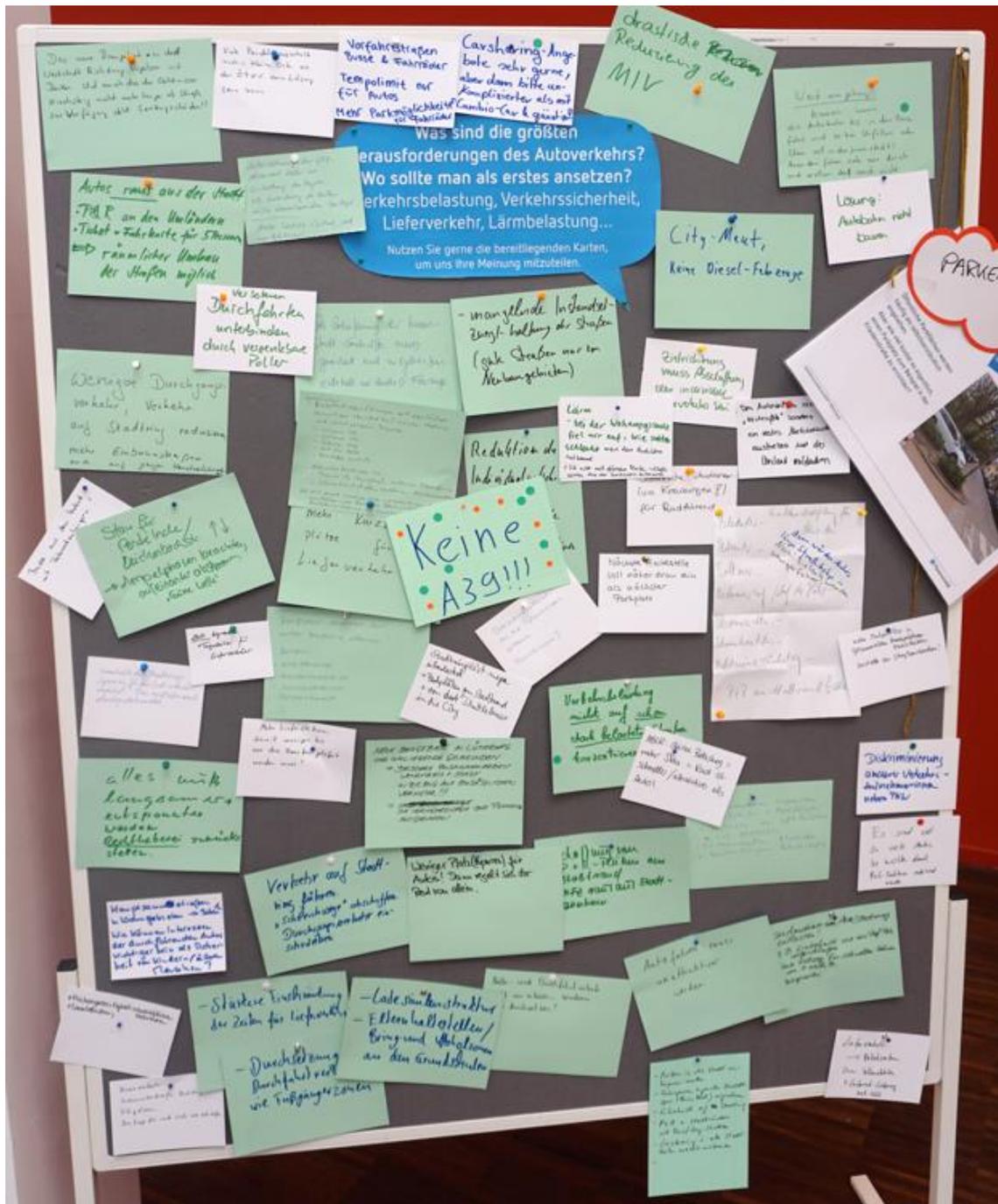
- Carsharing in den Stadtteilen massiv ausweiten
- Carsharing-Angebote sehr gerne, aber dann bitte unkomplizierter als mit Cambio und günstiger (+1 Zustimmung!)

Weitere Anmerkungen:

- Verkehrsbelastung nicht auf schon stark belastete Straßen konzentrieren (+1 Zustimmung)
- Verkehr auf Stadtring führen, Schleichwege abschaffen. Durchgangsverkehr einschränken
- MIV dezent umwegiger leiten und konzentrieren, dadurch unmittelbar mehr Raum für ÖPNV und NMV, indirekte Anstöße zur Änderung der Verkehrsmittelwahl
- Stau für Pendelnde/ Reichenbachstraße: Ampelphasen beachten, aufeinander abstimmen → Grüne Welle
- Ladesäulenstruktur
- Elternhaltestellen/ Bring- und Abholzonen an den Grundschulen
- Kreisverkehr Schomakerstraße Richtung Vögelsen; die Lage wird dich da verschärfen
- Hauptsammelstraßen in Wohngebieten 30 km/h → wie können Interessen der fahrenden Autos wichtiger sein als die Sicherheit von Kindern/ älteren Menschen

- Alles muss langsamer und entspannter werden. RECHTHABEREI zurückstellen
- Stadtring ist mega überlastet (Parkplätze am Stadtrand + von dort aus E-Shuttlebus in die City)
- Neue Baugebiete in Lüneburg und umliegenden Gemeinden → bessere Zusammenarbeit Landkreis und Stadt in Bezug auf den zusätzlichen Verkehr, Verkehrswege bei Planung mitdenken
- Das neue Baugebiet in der Weststadt Richtung Vogelsen mitdenken. Und auch, dass der Ochtmisser Kirchsteig nicht mehr lange als Straße zur Verfügung steht – Senkungsschäden!
- Unterstützung der Kfz- Nutzer und Halter zur Einhaltung der Regeln, z.B. Verhinderung des Parkens an/ in Kurvenbereichen 5m Regel. Mehr Section- Control, statt nur Blitzer
- Viele Pendeln außerhalb auch in kleine Orte, wo der ÖPNV keine Lösung sein kann
- Busse aus dem Umland mit Fahrradanhängern
- Nächste Haltestelle soll näher dran sein als nächster Parkplatz
- Keine A39 (+12 Zustimmung)
- Lösung: Autobahn nicht bauen
- Westumgehung bauen: wenn die Autobahn in den Harz führt, wird es bei Unfällen oder Stau voll in der Innenstadt. Außerdem fahren viele nur durch und wollen dort sonst nichts (+1 Zustimmung)
- Mangelnde Instandsetzung/ -haltung der Straßen: gute Straßen nur in Neubaugebieten
- Gefährliche Situationen v.a. Kreuzungen! für Radfahrende
- Den Autoverkehr nicht verteufeln, sondern ein reales Miteinander anstreben und das Umland mitdenken
- City- Maut, keine Diesel-Fahrzeuge
- Tempolimits für Autos

Abbildung 17: Ergebnisdokumentation Kfz- und Wirtschaftsverkehr

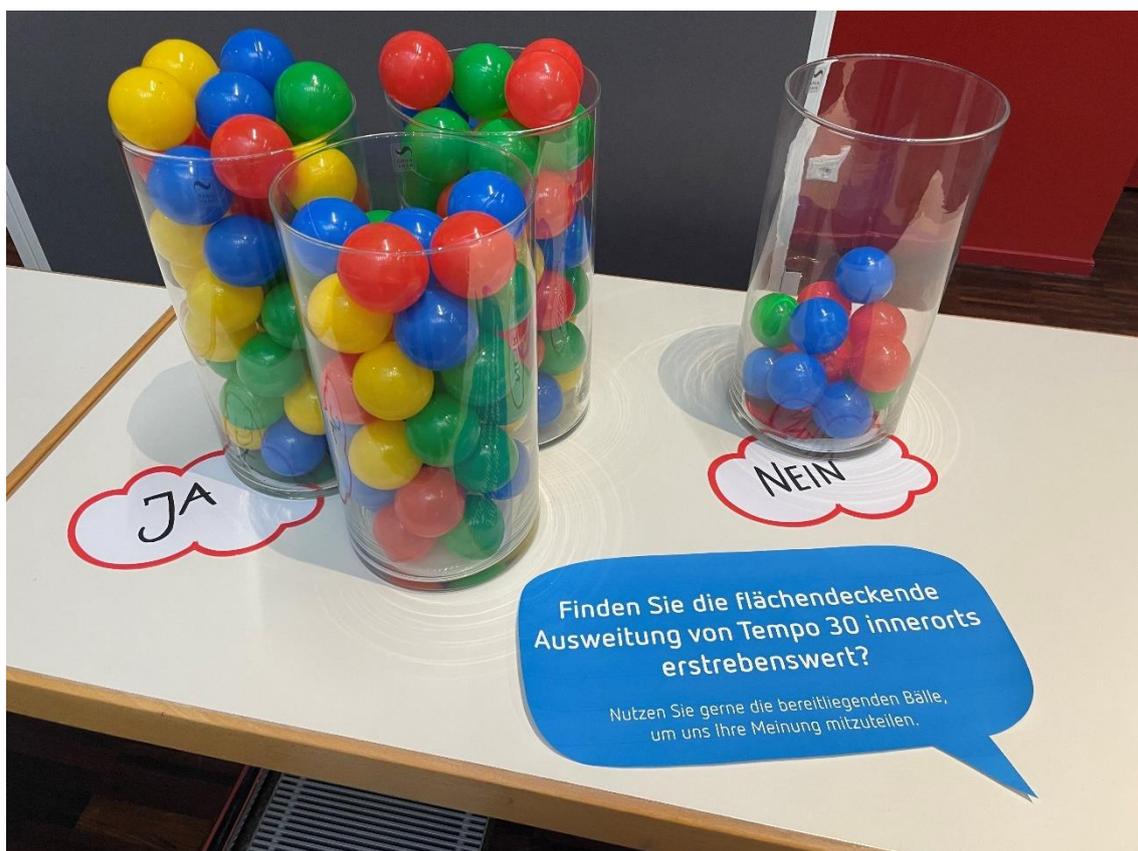


Quelle: Planersocietät

Finden Sie die flächendeckende Ausweitung von Tempo 30 innerorts erstrebenswert?

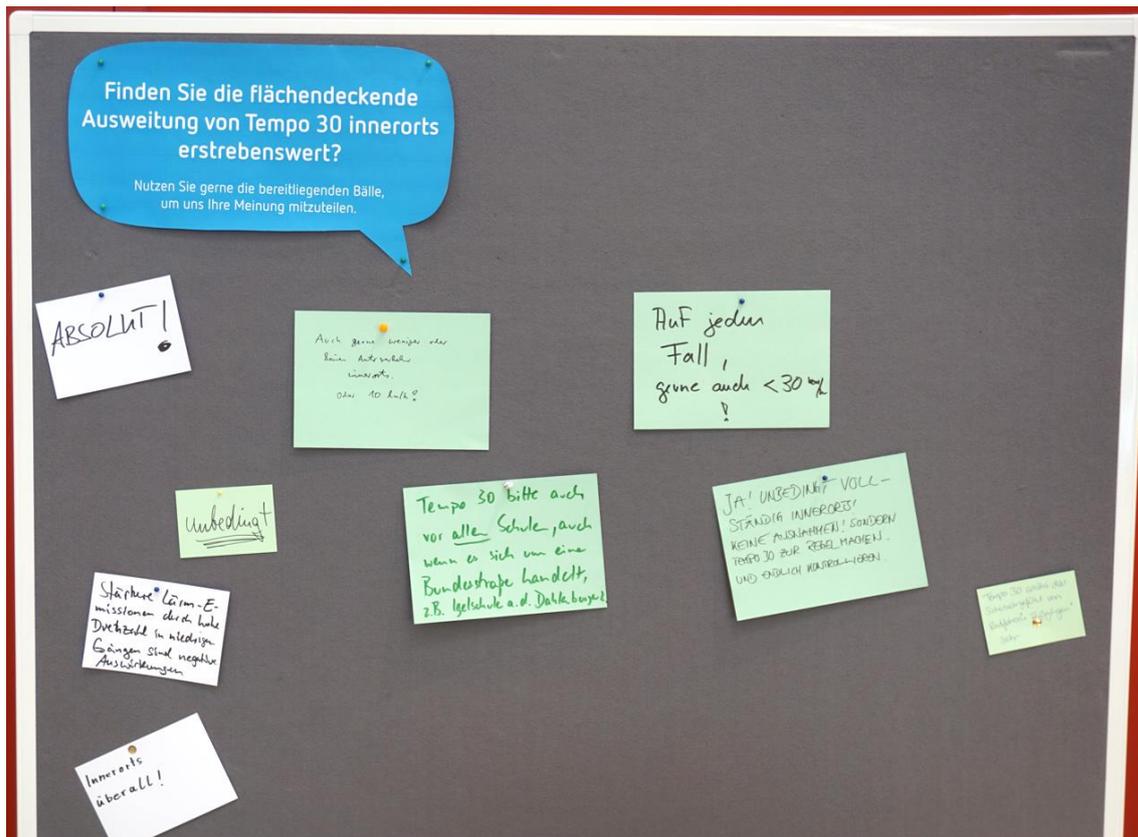
- Unbedingt
- Absolut
- Innerorts überall
- Stärkere Lärm-Emissionen durch hohe Drehzahl in niedrigeren Gängen sind negative Auswirkungen
- Auch gerne weniger oder kein Autoverkehr innerorts oder 10 km/h
- Tempo 30 bitte auch vor allen Schulen, auch wenn es sich um eine Bundesstraße handelt, z.B. Igelschule an der Dahlenburger Landstraße
- Tempo 30 erhöht das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden + Fußgängern sehr
- Ja! Unbedingt auch vollständig innerorts. Keine Ausnahmen, sondern Tempo 30 zur Regel machen und endlich kontrollieren.
- Auf jeden Fall, gerne auch < 30km/h!

Abbildung 18: Ergebnisdokumentation Kfz- und Wirtschaftsverkehr



Quelle: Planersocietät

Abbildung 19: Ergebnisdokumentation Kfz- und Wirtschaftsverkehr



Quelle: Planersocietät

Tischkarten

Die Anmerkungen und Verortungen an den Tischkarten finden sich im Anhang in folgenden Dokumenten:

(1) Tischkarte zum Rad- und Fußverkehr

Anhang 1a_Tischkarte_Fuß, Rad_INHALTE

Anhang 1b_Tischkarte_Fuß, Rad_VERORTUNG

(2) Tischkarte zum ÖPNV, Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Anhang 2a_Tischkarte_Kfz, ÖPNV, Wirtschaft_INHALTE

Anhang 2b_Tischkarte_Kfz, ÖPNV, Wirtschaft_VERORTUNG

Gesprächsrunde

Im Anschluss an den interaktiven Teil der Veranstaltung kommen die Teilnehmenden erneut im Plenum zusammen. Dort findet eine moderierte Gesprächsrunde statt, in welcher der Austausch über die Eindrücke zu den verschiedenen Stationen im Fokus steht. An dieser Gesprächsrunde nehmen folgende Personen mit unterschiedlicher Perspektive teil:

- Sabine Borchers (ADFC Lüneburg)
- Tobias Siewert (Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg)
- Stefan Borchers (Landkreis Lüneburg, Fachdienst Mobilität)
- Bastian Hagmaier (Hansestadt Lüneburg, Bereich Mobilität)

Sabine Borchers vom ADFC Lüneburg hat sich im interaktiven Teil vorrangig dem Radverkehr gewidmet. Sie schildert, dass es sich bei den Rückmeldungen zum großen Teil um Kritikpunkte handelt. Im Vordergrund steht dabei häufig das Thema Sicherheit und die Forderung nach der klaren Trennung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr.

Stefan Borchers vom Fachdienst Mobilität des Landkreises Lüneburg berichtet, dass der ÖPNV in der Stadt Lüneburg laut den Rückmeldungen eher als negativ wahrgenommen wird. Genannt wurden in diesem Zusammenhang die Themen Digitalisierung, Bündelung von Busverkehren, Vorrang für den Busverkehr, Tangentialverbindungen, P+R und das Angebot zu Randzeiten.

Tobias Siewert von der IHK Lüneburg-Wolfsburg berichtet, dass das Thema Wirtschafts- und Güterverkehr bei den Rückmeldungen bislang eher zweitrangig erscheint. Relevanter erscheint hingegen der ÖPNV in Verbindung mit den Kundenströmen der Innenstadt und dem Zurücklegen des Arbeitswegs. Auf die Frage, ob Warenströme vermehrt auf Lastenräder verlagert werden können, erläutert er die damit verbundenen Herausforderungen. Der Handel und die Gewerbetreibenden sind i. d. R. nicht in der Lage, selbst über die Logistik zu entscheiden. Deshalb ist eine stärkere Zusammenarbeit mit den Lieferdiensten selbst notwendig. Modellprojekte in diese Richtung seien aber für Lüneburg denkbar.

Bastian Hagmaier, der Bereichsleiter Mobilität der Hansestadt Lüneburg, ist beeindruckt von dem Anklang und der Fülle an Rückmeldungen. Dabei seien zwar bereits einige bekannte Hinweise und Ideen, aber es sei wichtig, diese zu Beginn der Erarbeitung des NUMP noch einmal gebündelt zusammenzutragen. Im Hinblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung im weiteren Verlauf des Projekts macht Herr Hagmaier sich keine Sorgen. Eine Herausforderung stellt dabei jedoch das Erreichen der Zielgruppen dar, die in der Auftaktveranstaltung unterrepräsentiert sind (z. B. Bewohner:innen Kaltenmoor, Autofahrende). Interessant wird es ebenfalls bei der Frage, welche Ideen sich am Ende in die Umsetzung transferieren lassen. Hierbei sollte der Systemblick erhalten bleiben und geschaut werden, was der NUMP und die Stadt leisten können.

Zum Ende der Gesprächsrunde bedankt sich Herr Reichert von der Planersocietät noch einmal für das umfangreiche Feedback. Die Gutachter:innen werden im nächsten Schritt die gesammelten Beiträge sortieren und mit ihrer Analyse abgleichen. Darauf aufbauend werden die Ziele entwickelt, die mithilfe des NUMP erreicht werden sollen.

Abschluss und Ausblick

Abschließende Worte spricht Verkehrsdezernent und erster Stadtrat Markus Moßmann. Er bedankt sich für den gelungenen Auftakt und blickt zuversichtlich auf die kommenden zwei Jahre. Gleichzeitig ist ihm bewusst, dass der Prozess herausfordernd ist. Alte Gewohnheiten sind aufzugeben und die Bereitschaft zu Veränderung an den Tag zu legen, auch bei der lokalen Politik. Bei der Erarbeitung des NUMP sollte es keine Denkverbote geben, sondern Mut und Ehrlichkeit dominieren. Es existieren bereits viele Ideen in der Hansestadt (z. B. Reaktivierung von Bahnstrecken, P+R-Anlagen am Stadtrand, Einrichtung von Einbahnstraßen). Diese müssen sachlich und kontrovers diskutiert und als konkrete Maßnahmen im NUMP geprüft werden. Auf diesem Weg kann die Kulturwende der Mobilität gelingen.

Die Auftaktveranstaltung findet ihr Ende. Die Teilnehmenden werden gebeten, auf digitalem Wege ein Feedback zu geben. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass nun für vier Wochen eine Onlinebeteiligung läuft, in der weitere Ideen und Mängel verortet werden können. Nähere Informationen hierzu sind auf der Projekthomepage www.nump-lg.de zu finden.

Hansestadt Lüneburg

Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Gutachterliche Betreuung

Planersocietät
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34 44139 Dortmund

Ansprechpersonen: Alexander Reichert, Carola Baier, Maren Hinz, Christina von Bergner