

Willkommen zur Auftaktveranstaltung des NUMP

16:00	Einlass	
17:00	Begrüßung	Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch Hansestadt Lüneburg Landrat Jens Böther (Videogrußwort) Landkreis Lüneburg
17:25	Impulsvortrag	Lars Zimmermann CITIES FOR FUTURE
17:45	Projektfahrplan	Carola Baier und Alexander Reichert Planersocietät
18:20	Dialogmarkt	
19:15	Gesprächsrunde	Karsten Schulz Moderation Sabine Borchers ADFC Lüneburg Tobias Siewert Industrie- und Handelskammer Lüneburg Wolfsburg Michael Stefan Borchers Fachdienst Mobilität, Landkreis Lüneburg Bastian Hagmaier Bereich Mobilität, Hansestadt Lüneburg
19:45	Zusammenfassung & Ausblick	Erster Stadtrat Markus Moßmann Verkehrsdezernent Hansestadt Lüneburg
20:00	Ende & Ausklang	



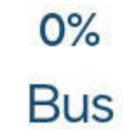


Hansestadt Lüneburg

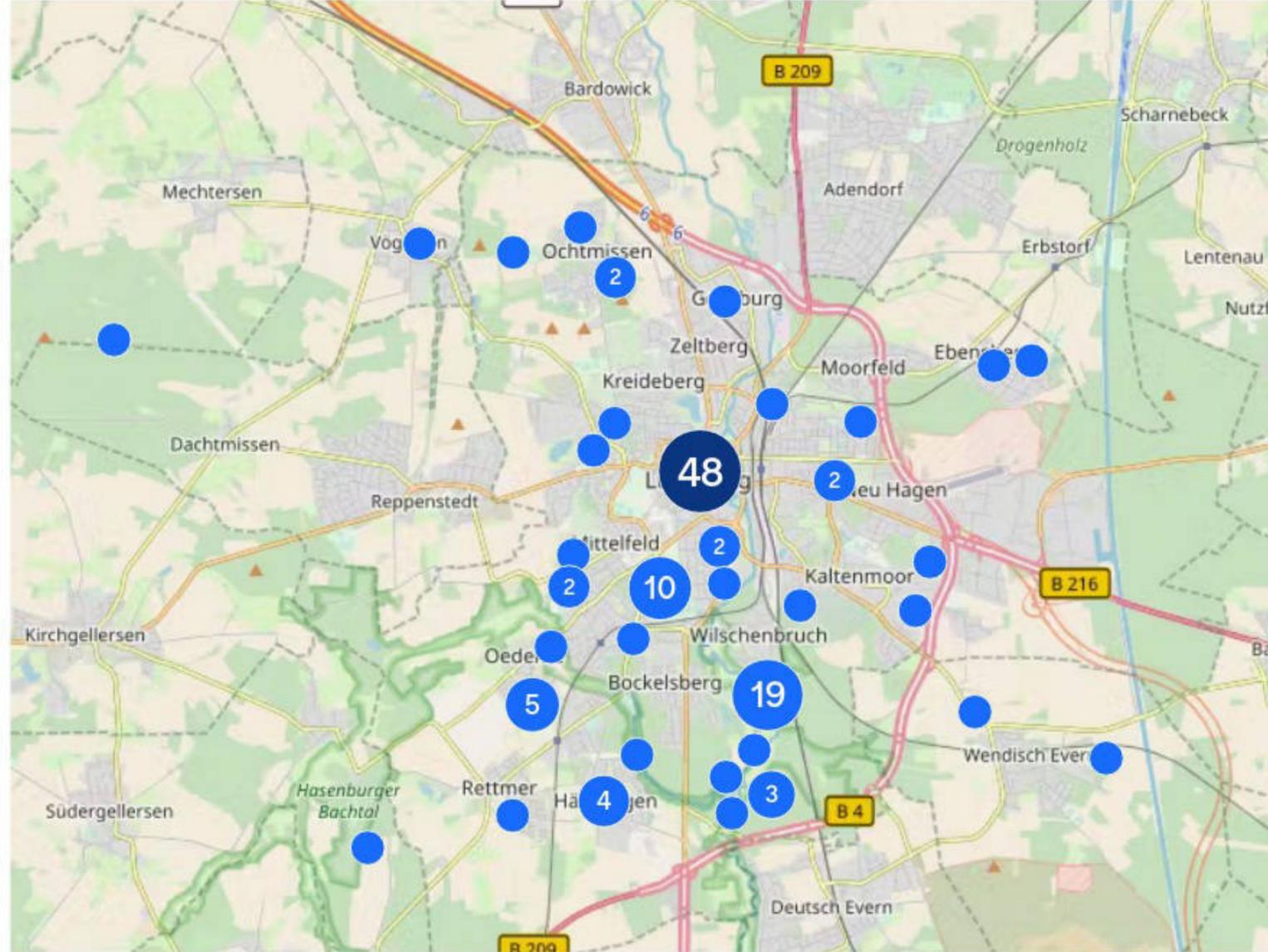
Mentimeter

Live Abfrage vor Ort

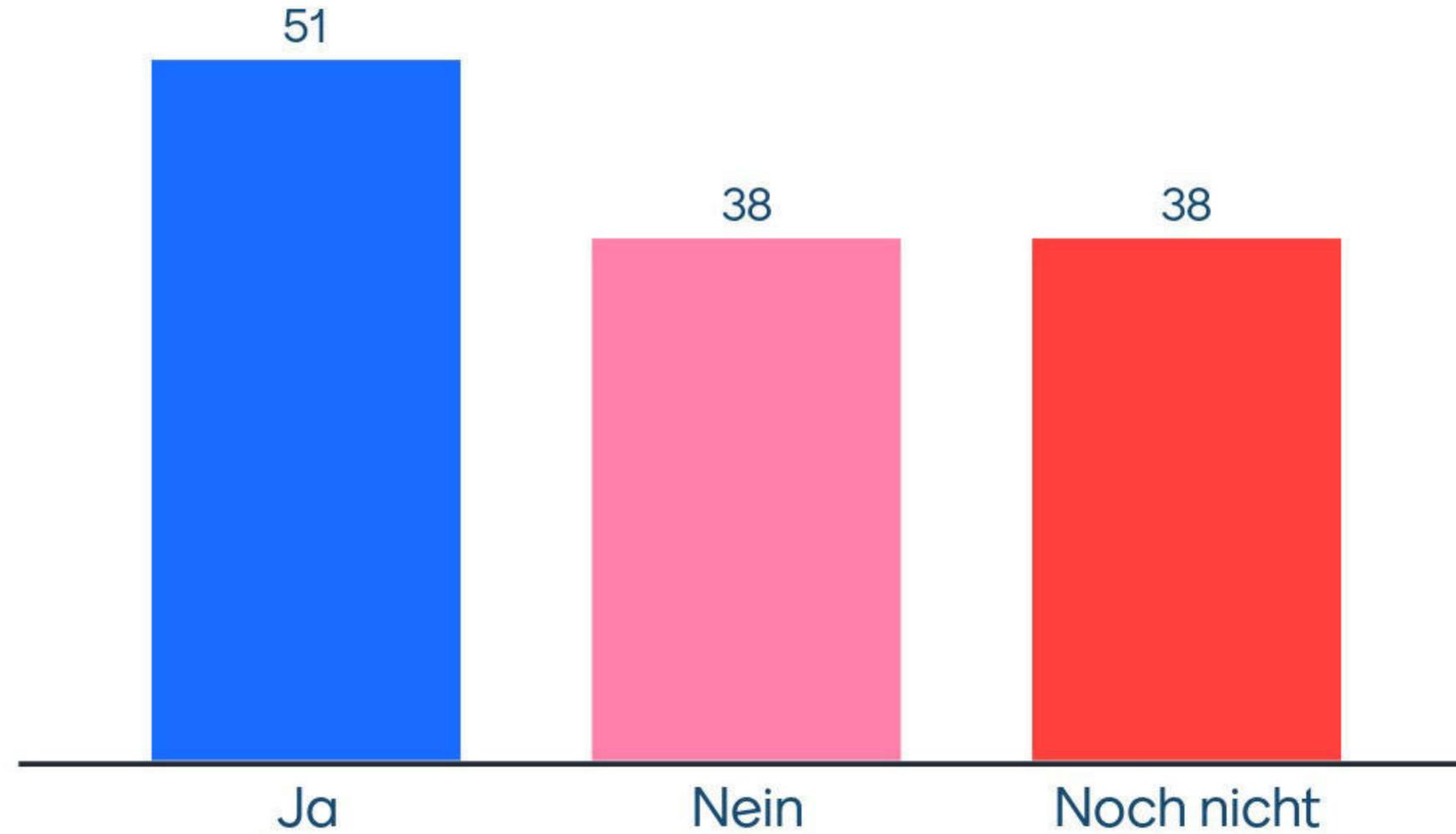
Wie bin ich heute hierher gekommen?



Hier ist mein Lieblingsort in Lüneburg.



Ich nutze das Deutschlandticket.





Hansestadt Lüneburg

Begrüßung

Claudia Kalisch

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg



Hansestadt Lüneburg

Videogrußwort

Jens Böther

Landrat des Landkreises Lüneburg



Hansestadt Lüneburg

Impulsvortrag

Lars Zimmermann
CITIES FOR FUTURE

MOBILITÄT UND STADT ZUSAMMEN DENKEN

Impulsvortrag zum Auftakt Sustainable Urban Mobility Plan & Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan (NUMP) Lüneburg



Bild: Makalau auf Pixabay

Lars Zimmermann

CITIES FOR FUTURE

CITIES FOR FUTURE



MOBILITÄT



PLACEMAKING



RESILIENZ



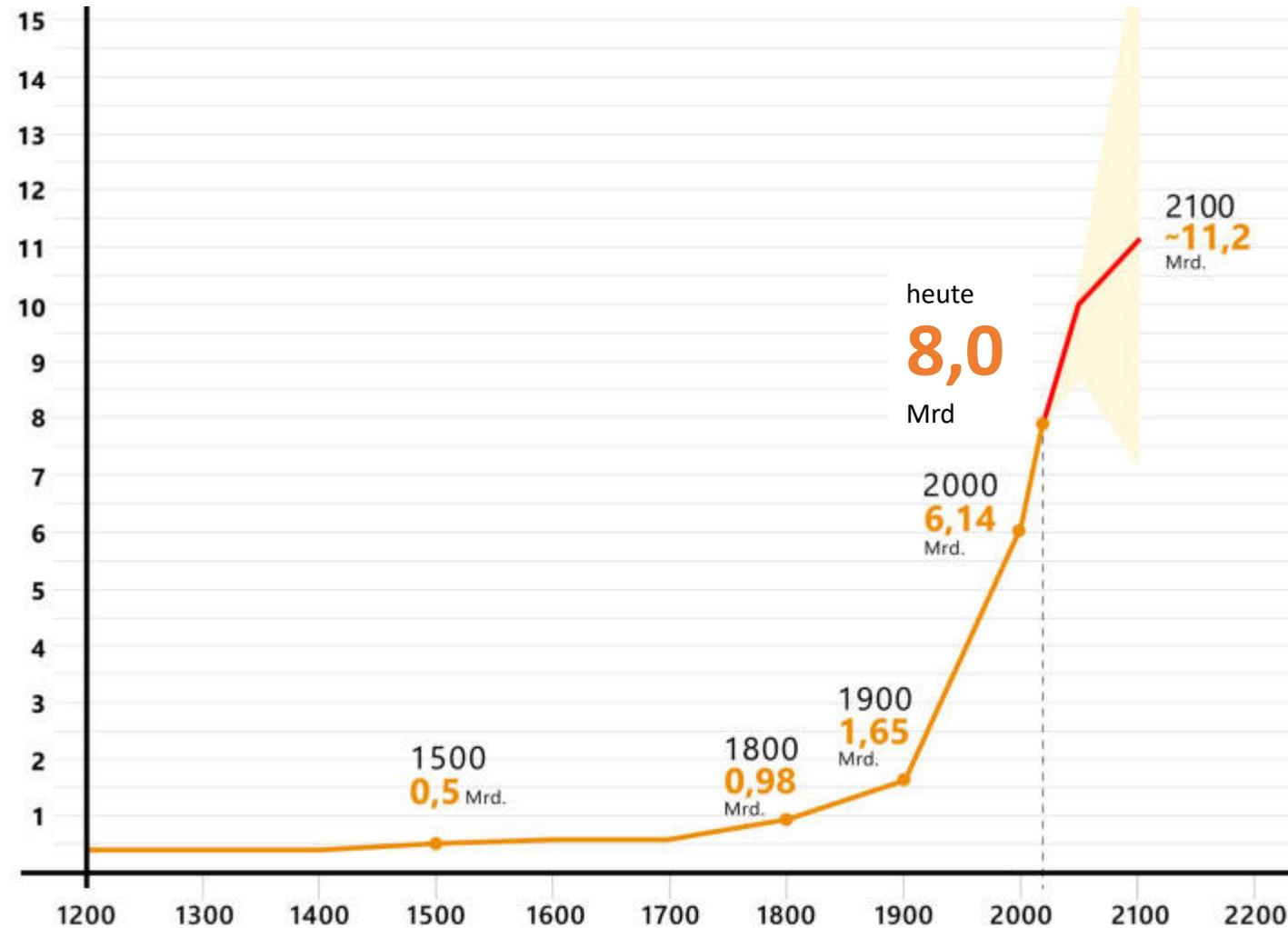
SPATIAL STORYTELLING



Lars Zimmermann

CITIES FOR FUTURE

WELTBEVÖLKERUNG



eigene Darstellung nach
<https://www.br.de/themen/wissen/weltbevoelkerung-bevoelkerungswachstum-menschen-erde-welt-100.html>



ANTEIL DER WELTBEVÖLKERUNG, DIE IN STÄDTEN LEBT:

2018: 55% = 4,2 MILLIARDEN

2030: 60% = 5,1 MILLIARDEN

www.pexels.com; <https://de.wikipedia.org/wiki/Weltbev%C3%B6lkerung>



JEDE WOCHE EINE STADT

www.pexels.com



JEDE WOCHE EINE STADT

1,5 MIO EINWOHNER

www.pexels.com



JEDE WOCHE EINE STADT

1,5 MIO EINWOHNER

DIE NÄCHSTEN 7 JAHRE



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com

200 MENSCHEN IN 177 AUTOS



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com

3 BUSSE



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com

1 TRAM



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com



**Images of downtown
Seattle's 2nd Avenue**

**From the International
Sustainability Institute's
Commuter Toolkit poster**

© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com



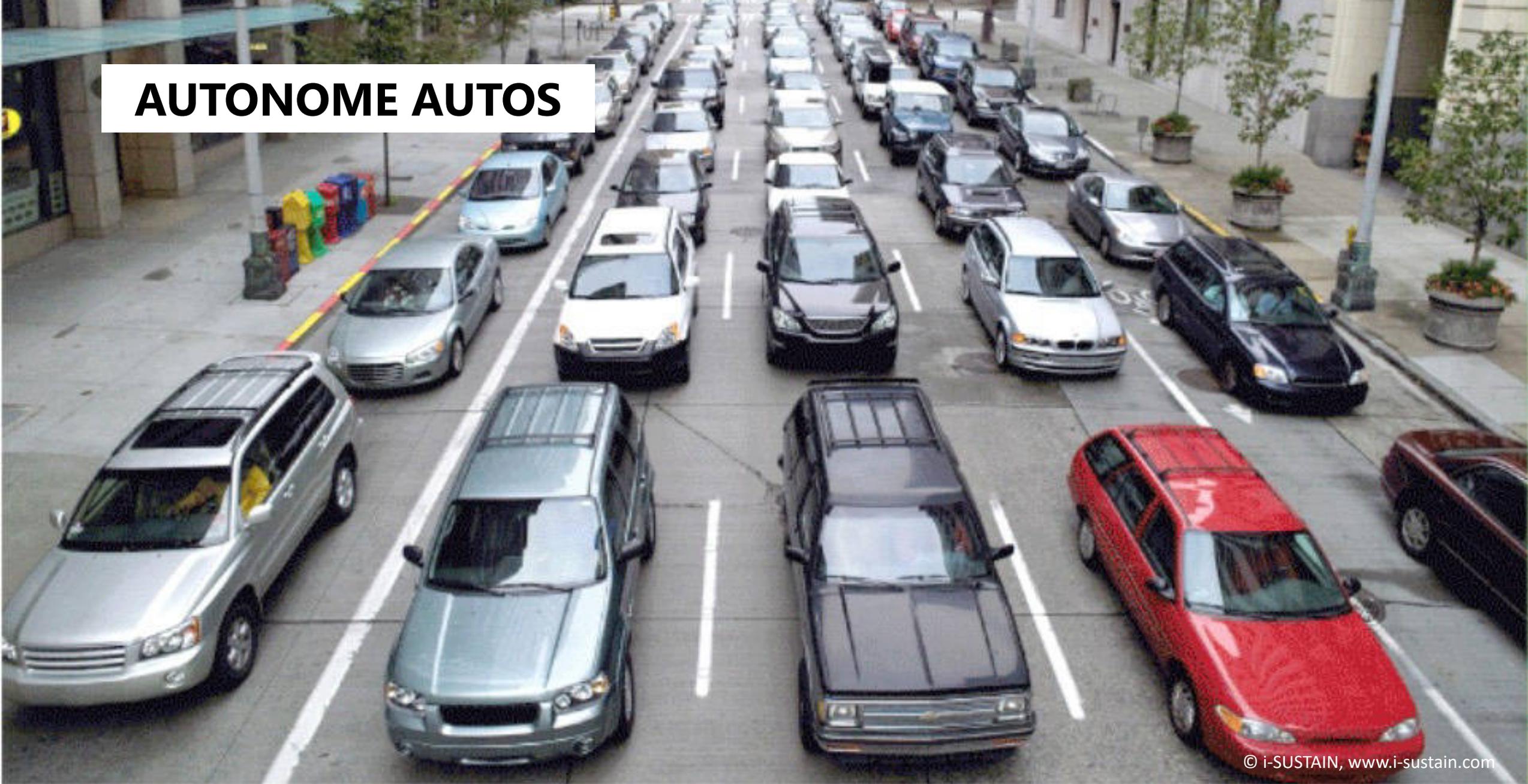
© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com

E-AUTOS



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com

AUTONOME AUTOS



© i-SUSTAIN, www.i-sustain.com

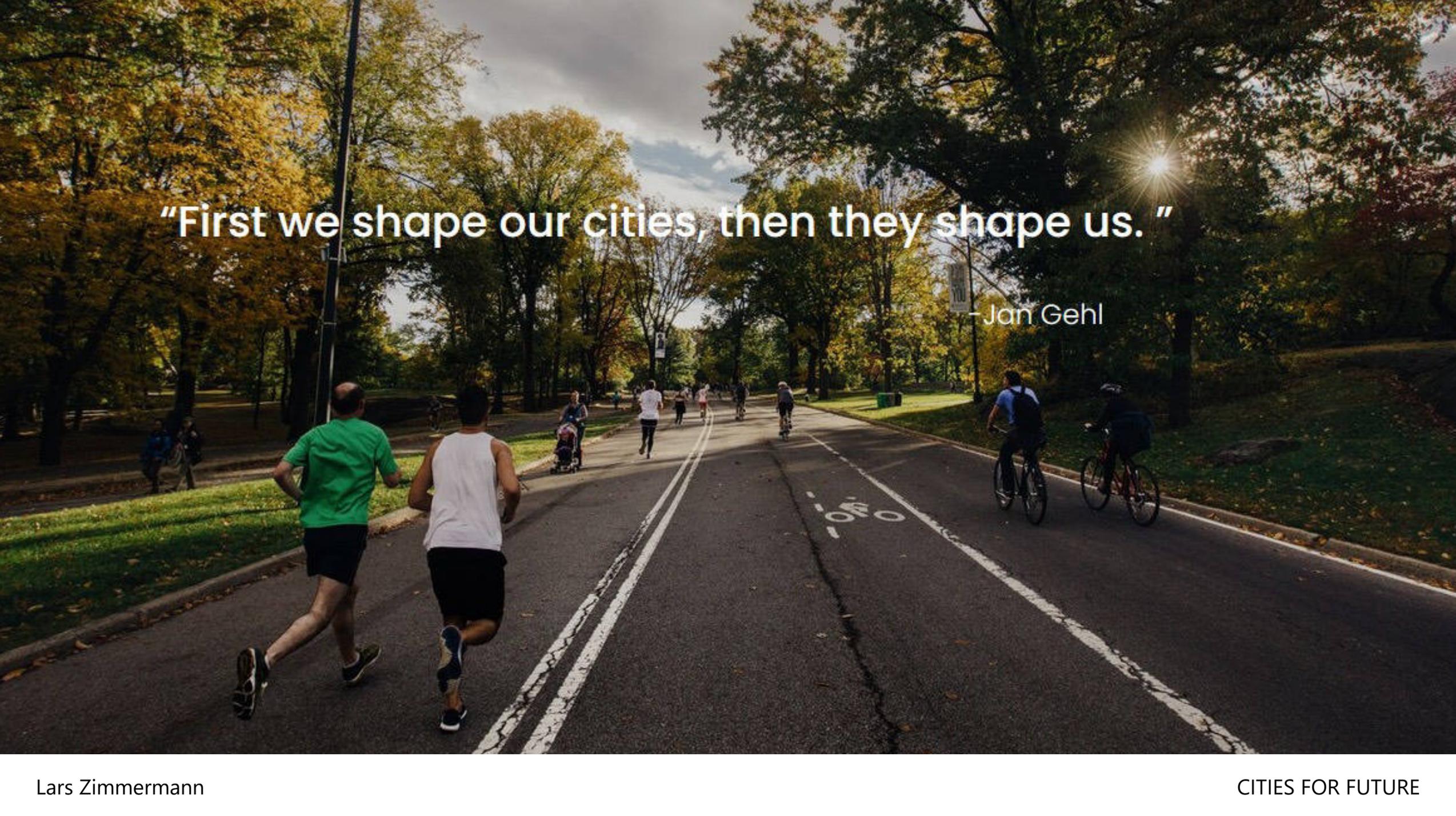


<https://www.bloket.se/inspiration/bil/artiklar/bilden-som-avslojar-bmw-s-nya-grillar-18531>



23h/Tag ungenutzt

<https://www.blocket.se/inspiration/bil/artiklar/bilden-som-avslojar-bmw-s-nya-grillar-18531>

A wide, tree-lined asphalt path in a park. In the foreground, two runners are seen from behind, one in a green shirt and one in a white tank top. Further down the path, there are other runners, a person pushing a stroller, and two cyclists. The path is flanked by lush green trees and grass. The sky is overcast with some sunlight breaking through the trees on the right side.

“First we shape our cities, then they shape us.”

— Jan Gehl

Was brauchen wir eigentlich?

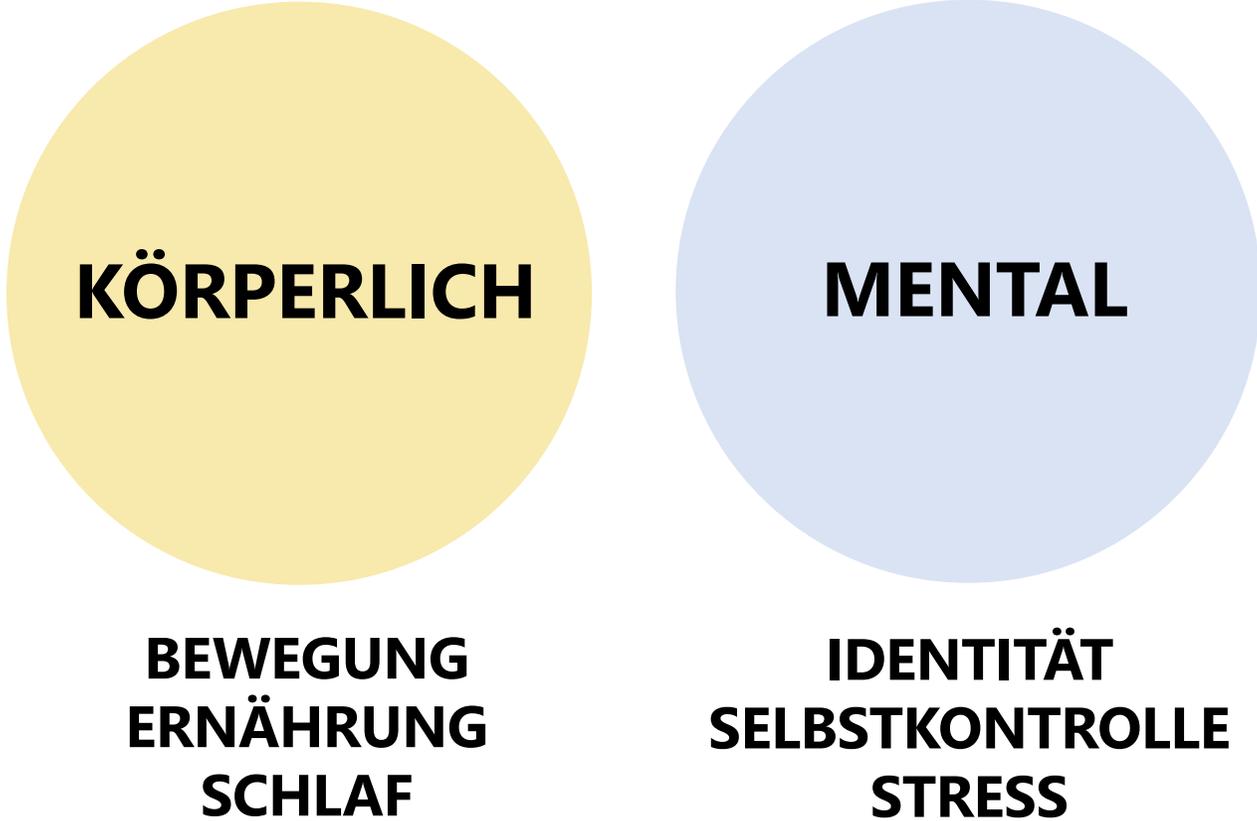
MENSCHLICHE GESUNDHEIT



KÖRPERLICH

**BEWEGUNG
ERNÄHRUNG
SCHLAF**

MENSCHLICHE GESUNDHEIT



KÖRPERLICH

**BEWEGUNG
ERNÄHRUNG
SCHLAF**

MENTAL

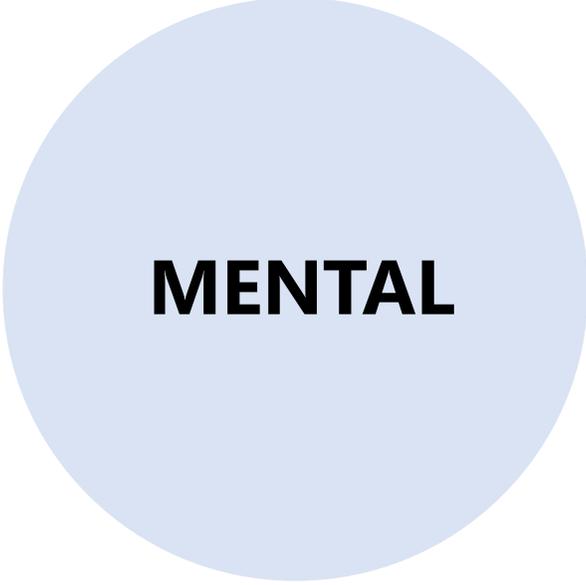
**IDENTITÄT
SELBSTKONTROLLE
STRESS**

MENSCHLICHE GESUNDHEIT



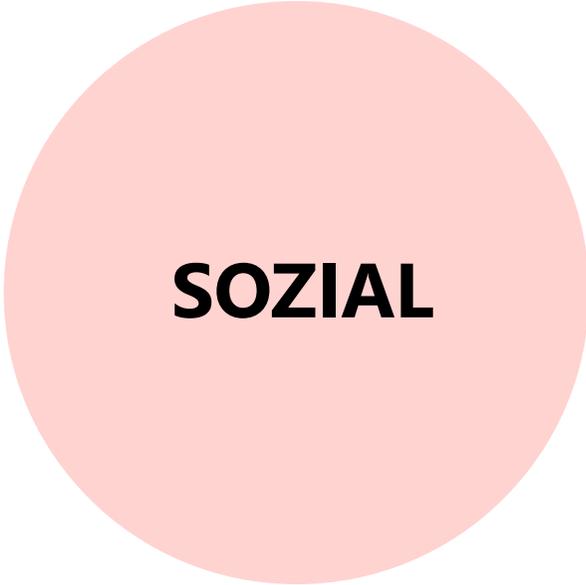
KÖRPERLICH

**BEWEGUNG
ERNÄHRUNG
SCHLAF**



MENTAL

**IDENTITÄT
SELBSTKONTROLLE
FREIHEIT**



SOZIAL

**KULTUR
GEMEINSCHAFT
AUSTAUSCH**



Beeldbank.amsterdam.nl



Beeldbank.amsterdam.nl

AMSTERDAM





Beeldbank.amsterdam.nl



[schlijper.nl](https://www.schlijper.nl)
today



Beeldbank.amsterdam.nl



[schlijper.nl](https://www.schlijper.nl)
today



Nederlands nationaal archief

OSLO & HELSINKI

Vision Zero:

0 Verkehrstote

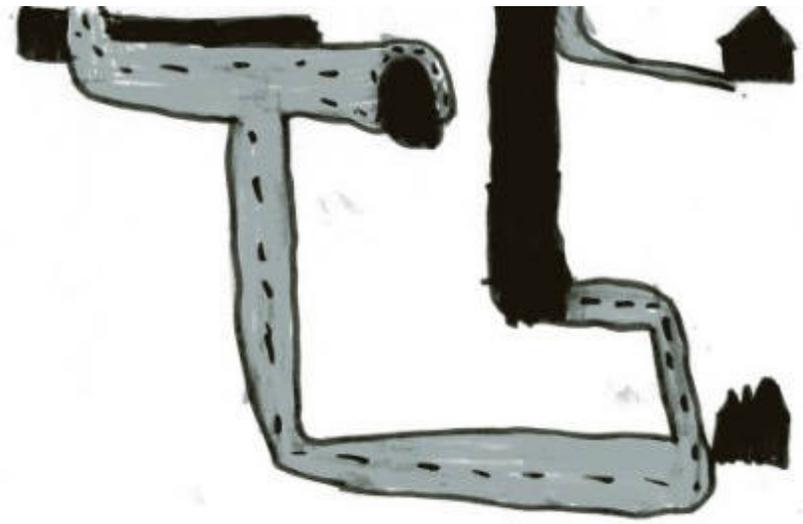
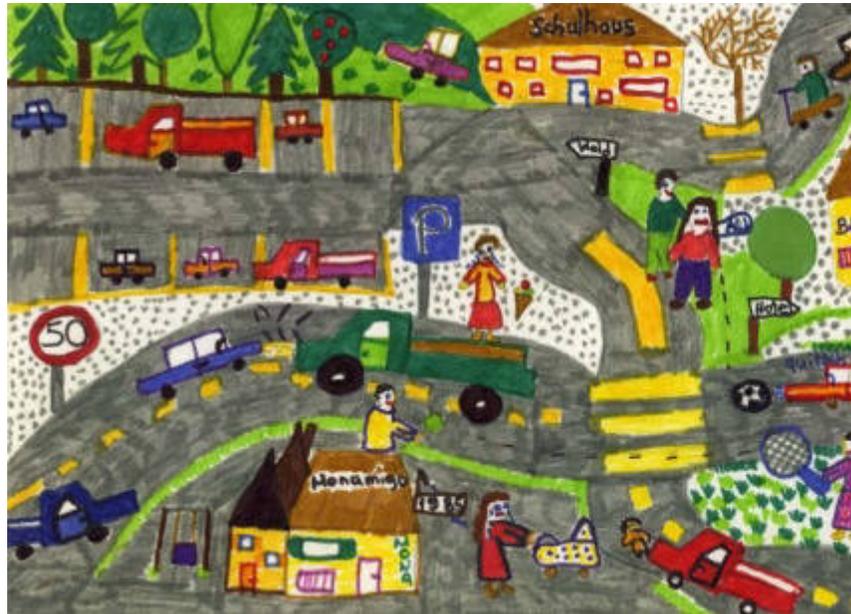
Bild Helsinki: Angelo_Giordano auf Pixabay, Bild Oslo: office8 auf Pixabay



© Chris Kenyon, Twitter

© Chris Kenyon, Twitter

KINDER



<https://www.kinderfahradfi-nder.de/blog/post/der-schulweg-bitte-nicht-mit-dem-elterntaxi>
Marco Hüttenmoser
<http://www.kindundumwelt.ch>

KOPENHAGEN



Jeder KM mit MIV:
-0,75€ für die Gesellschaft



Jeder KM mit Fahrrad:
+0,22€ für die Gesellschaft

Berechnungen der Stadt Kopenhagen nach https://www.riffreporter.de/busystreets-koralle/fahrradparadies_kopenhagen/;
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/die-fahrradschlange-kopenhagen>)

PARIS

SCENES FROM PARIS 2012



Einwohner*innen: 2,145.000

Ausdehnung: 105km²

James Stafford, Twitter

PARIS

Einwohner*innen: 2,145.000

SCENES FROM PARIS 2020

Ausdehnung: 105km²



James Stafford, Twitter

HANNOVER

An aerial view of a detailed model of Hannover, Germany, in 1945. The city is shown with a high density of buildings, many of which are in various stages of destruction. A prominent river, the Leine, winds through the center of the city. The model is displayed in a museum setting, with a glass railing visible in the foreground.

Einwohner*innen: 535.000

Ausdehnung: 204km²

HANNOVER
1945

AUTOGERECHTE STADT

An aerial photograph of a large, multi-level highway interchange. The roads are grey asphalt with white lane markings and red-painted curbs. Several cars and a yellow truck are visible on the roads. The interchange is surrounded by green trees and some buildings. In the background, a river flows through a city, with various buildings and a bridge visible. The sky is clear and blue.

Bild: Bluethner

HANNOVER



© willnervisualisierung

HANNOVER



© willnervisualisierung

HANNOVER



© WorldInMyEyes auf Pixabay

LÜBECK

Verkehrsversuch

Einwohner*innen: 216.000

Ausdehnung: 214km²



<https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/innenstadt/rahmenplan-mobilitaetskonzept/index.html>
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/374950/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-luebeck/>
[Wikipedia](#)

LÜBECK

Durchgangsverkehr reduzieren, Fahrradverkehr stärken







LEIPZIG

Einwohner*innen: 601.866

Ausdehnung: 297km²

Bild: fotos_velo-city_kollektiv_plus_x

https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/leipzig_neue_naehe.html

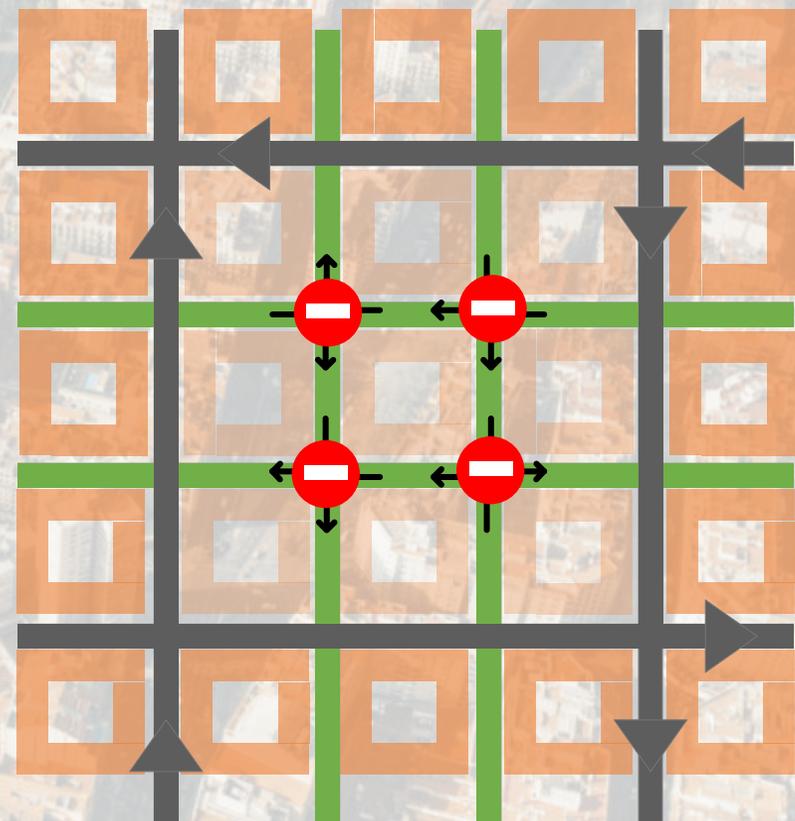
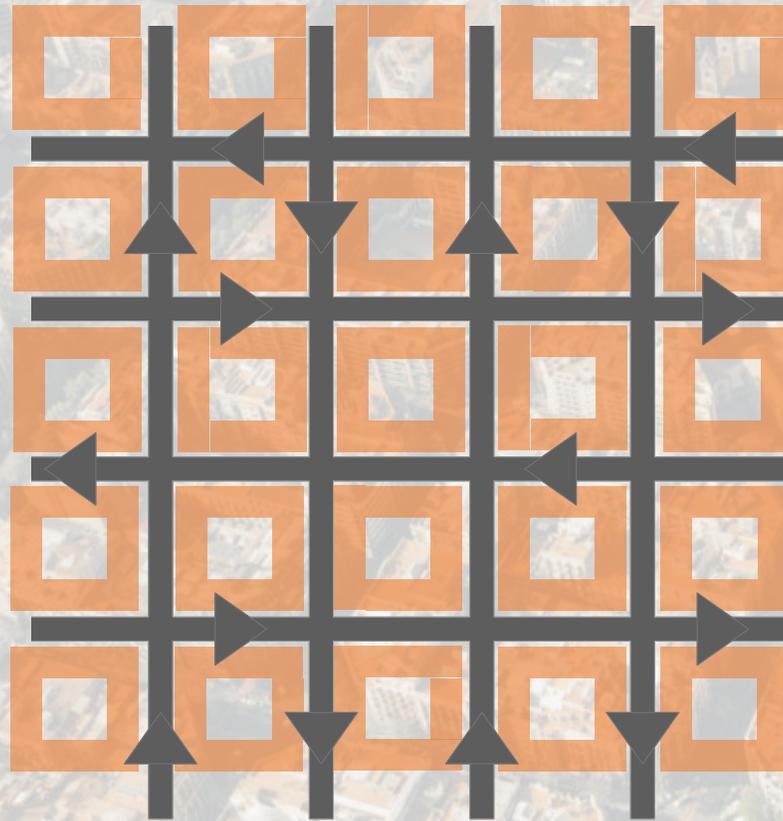


BARCELONA

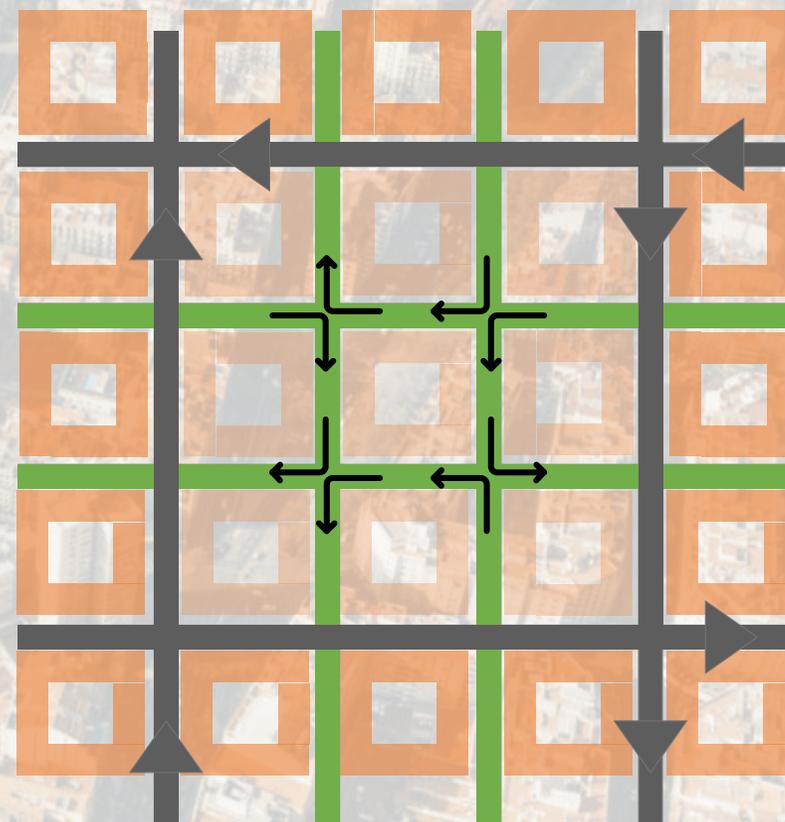
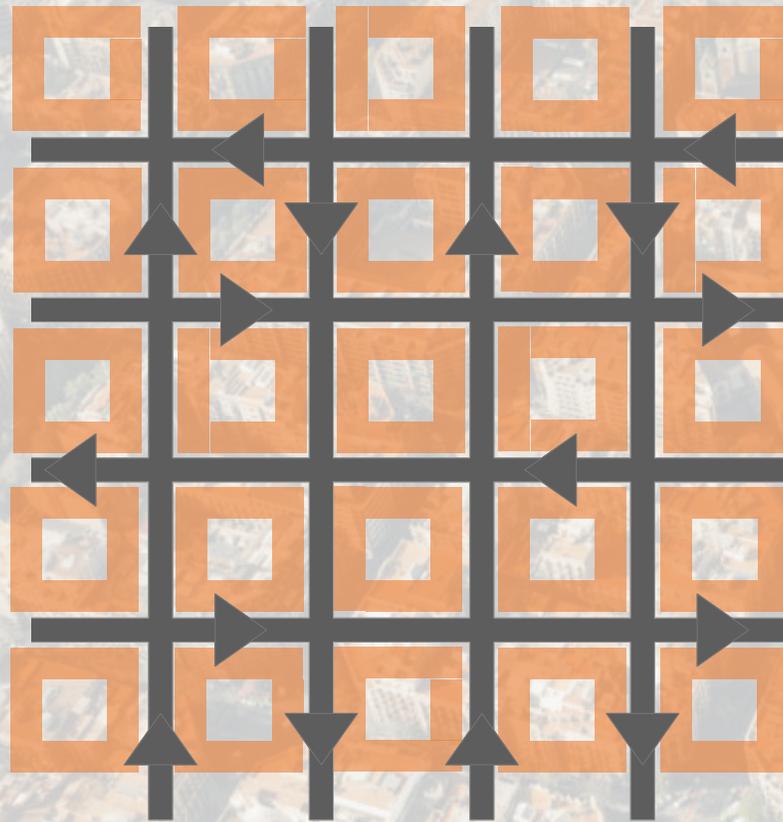
Einwohner*innen: 1,636.000

Ausdehnung: 98km²

BARCELONA SUPERBLOCKS



BARCELONA SUPERBLOCKS





Lars Zimmermann

CITIES FOR FUTURE

BARCELONA

**ÖPNV Anreize:
Entfernung maximal zur
nächsten Bushaltestelle: 400m**



BARCELONA

**ÖPNV Anreize:
Abgabe eines alten Fahrzeugs
mit Verbrennungsmotor
3 Jahre lang ÖPNV kostenlos**



© CITIES FOR FUTURE

Quelle: <https://www.next-mobility.de/wer-in-barcelona-ein-altes-auto-abgibt-darf-drei-jahre-lang-kostenlos-den-oepnv-nutzen-a-1067427/>

BARCELONA

ÖPNV Anreize:

**Abgabe eines alten Fahrzeugs
mit Verbrennungsmotor**

3 Jahre lang ÖPNV kostenlos

**> 13.285 Autos
abgegeben**



© CITIES FOR FUTURE

Quelle: <https://www.next-mobility.de/wer-in-barcelona-ein-altes-auto-abgibt-darf-drei-jahre-lang-kostenlos-den-oepnv-nutzen-a-1067427/>

BARCELONA

Sant Antoni Superblock

Jahr	Aktivitäten
2013	1
2014	1
2015	2
2016	5
2017	12
2018	33
2019	32

Kultur, Sport, Märkte, Messen...

© Ajuntament de Barcelona

BARCELONA

Geschäfte oder Märkte: +77%

Lokale Unternehmen: + 30%

Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte +47%

Anwohnerparken: +48%

Belieferungszonen: +36%

Grünflächen: +100%

© Ajuntament de Barcelona

Quelle: http://www.sharingcitiesaction.net/wp-content/uploads/2019/05/SuperillaPoblenou_PremiEuropeuEspaiPublic.PRES_.pdf;
<https://www.theguardian.com/cities/2019/sep/10/barcelonas-car-free-superblocks-could-save-hundreds-of-lives>

Studie: Bei Realisierung der mehr als 500 Superblocks...

-667 vorgezogene Todesfälle

- -291 durch Reduzierung der Stickoxide
- -163 durch Reduzierung des Lärms
- -117 durch Verminderung der Hitze

Quelle: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223>; <https://www.isglobal.org/en>

SUPERBÜTTEL

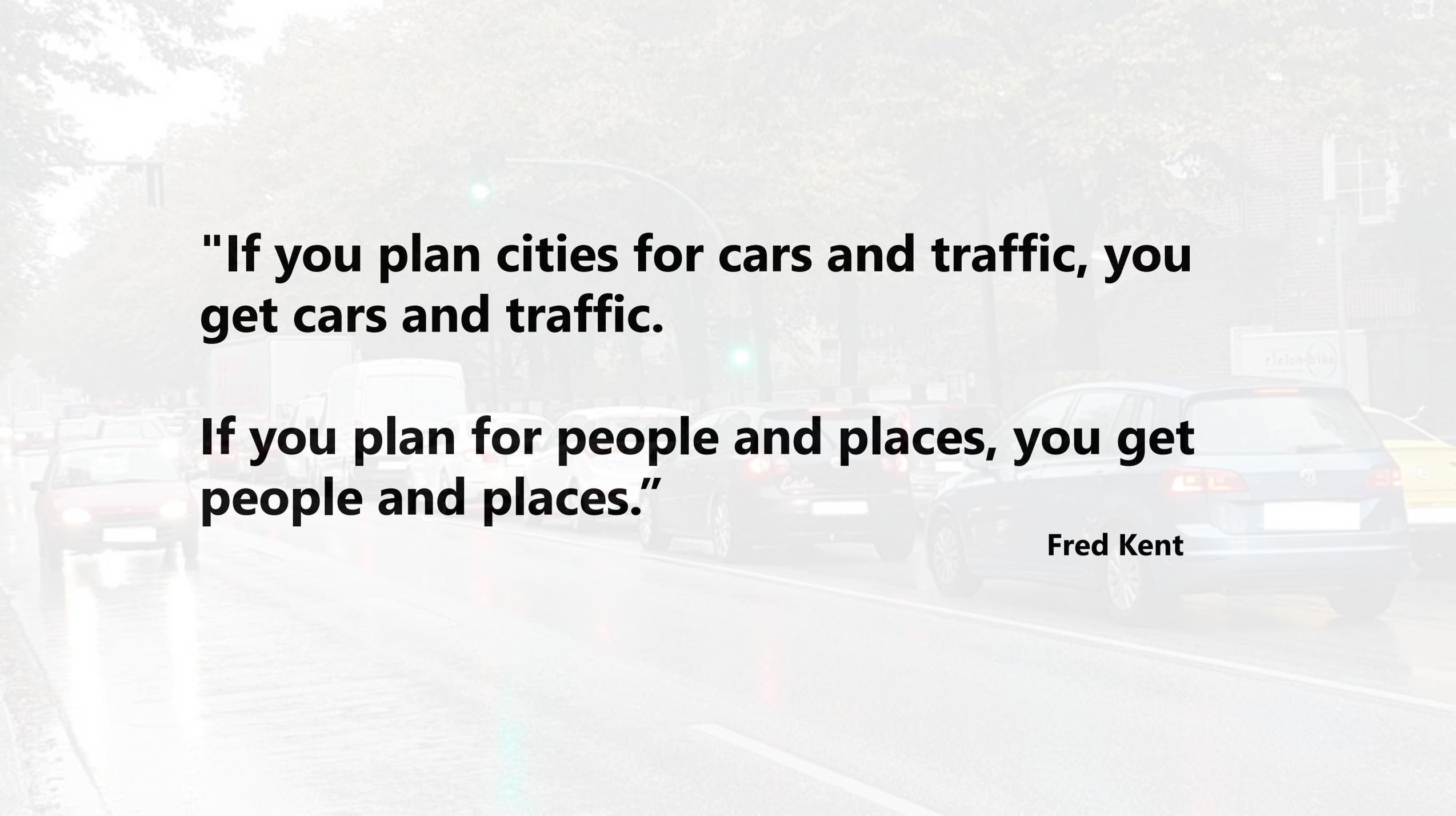


SUPERBÜTTEL



SUPERBÜTTEL

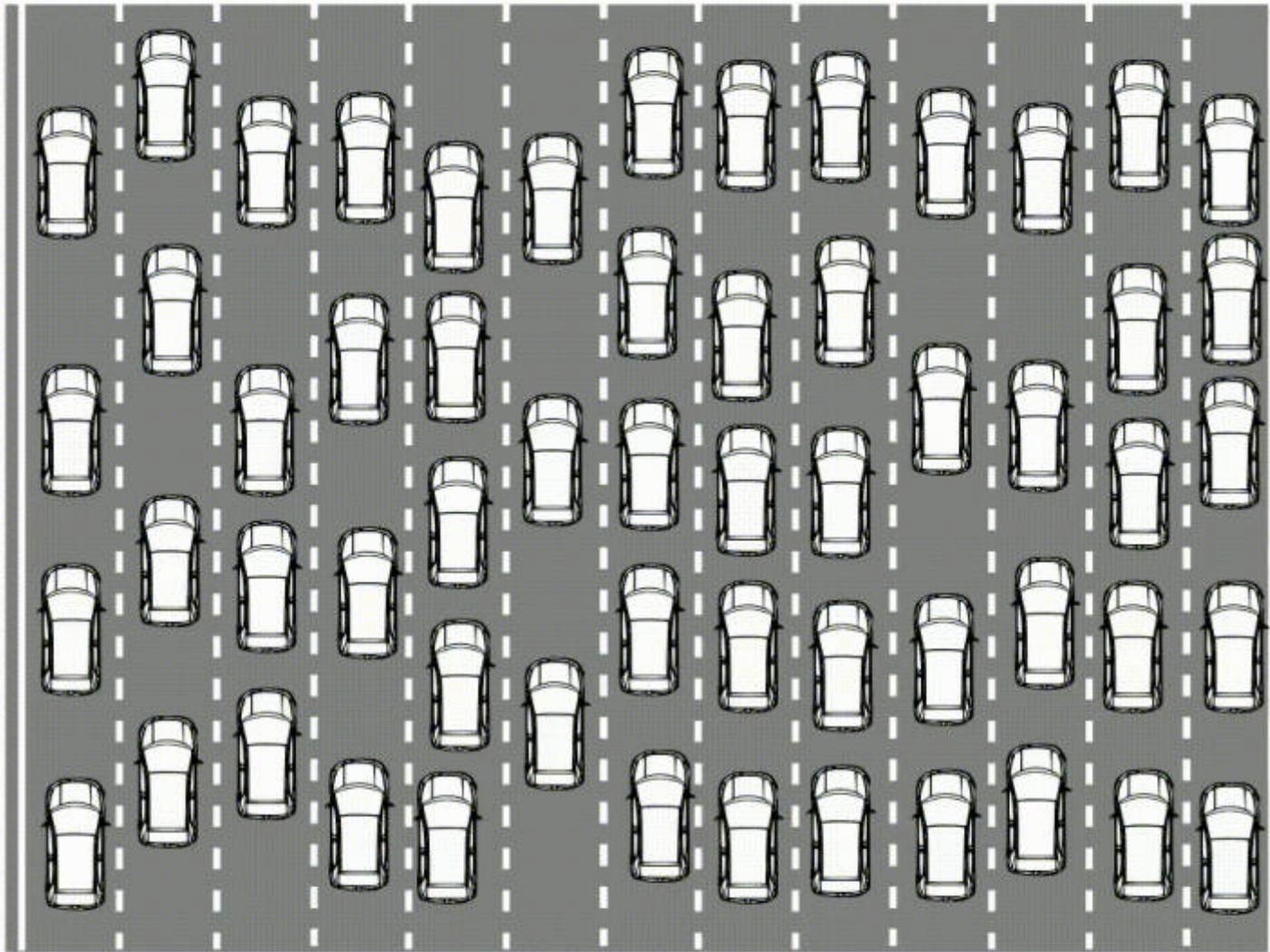




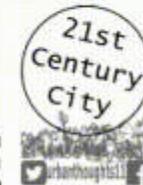
**"If you plan cities for cars and traffic, you
get cars and traffic.**

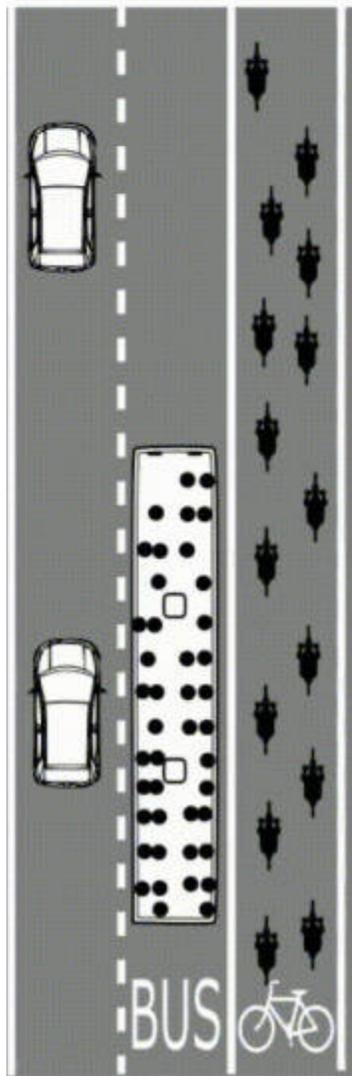
**If you plan for people and places, you get
people and places."**

Fred Kent



**TAKING AWAY SPACE FROM CARS WHILE
GIVING THEM MORE SPACE AT THE SAME TIME**





**LEAVING EVEN MORE
URBAN SPACE FOR:**

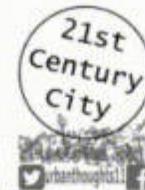
PLAZAS

HOUSING

PARKS

AND MUCH MORE...

**TAKING AWAY SPACE FROM CARS WHILE
GIVING THEM MORE SPACE AT THE SAME TIME**





Lars Zimmermann



CITIES FOR FUTURE



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





CITIES FOR FUTURE

Kontakt@CITIESFORFUTURE.de

© CITIES FOR FUTURE; KURS FAHRRADSTADT

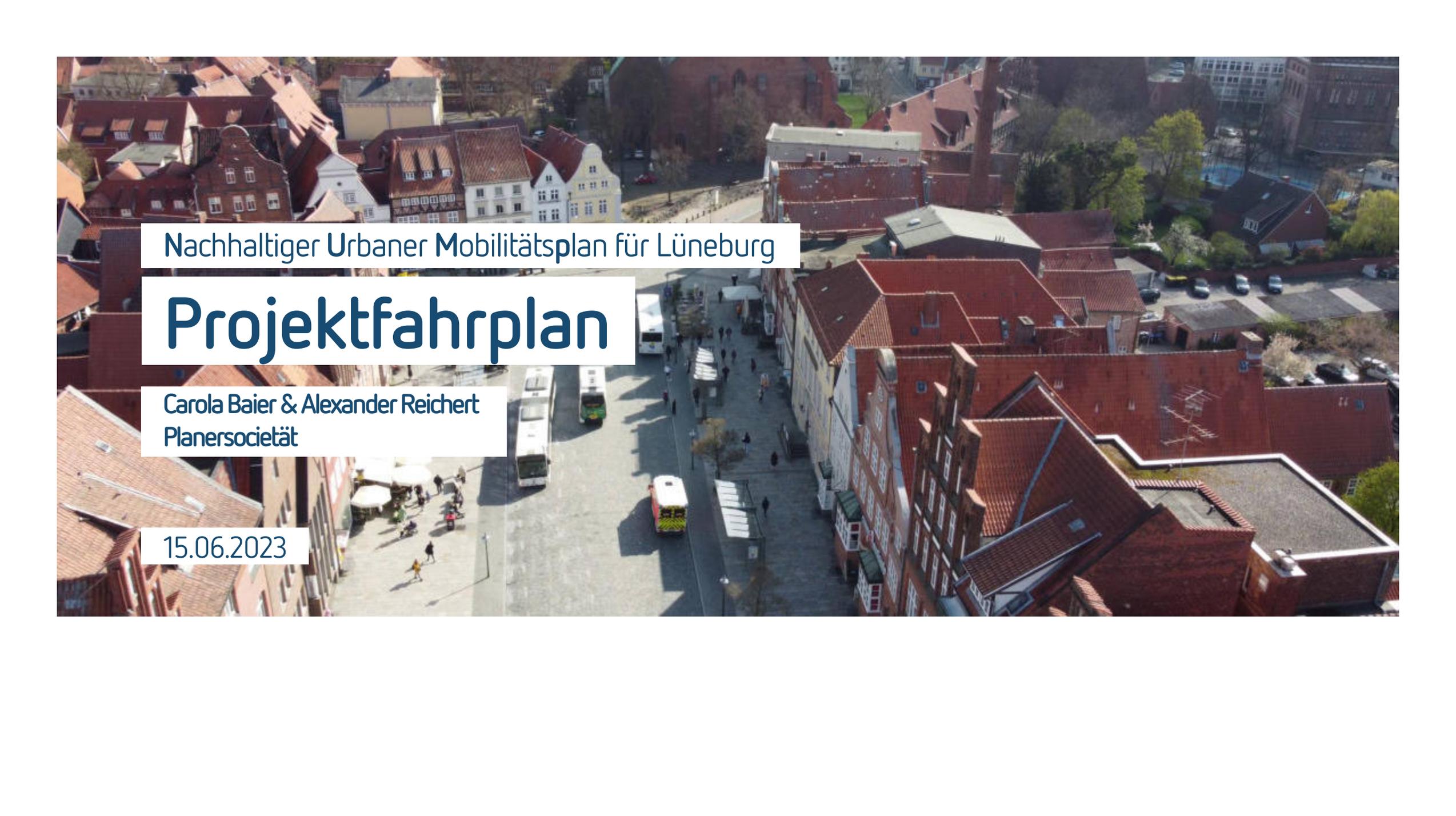


Hansestadt Lüneburg

Projektfahrplan

Carola Baier und Alexander Reichert

Planersocietät

An aerial photograph of a city street in Lüneburg, Germany. The street is lined with traditional European-style buildings featuring red-tiled roofs and white facades. A bus lane is visible in the center of the street, with several buses and a few pedestrians. The overall scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

Nachhaltiger **Urbaner** Mobilitätsplan für Lüneburg

Projektfahrplan

Carola Baier & Alexander Reichert
Planersocietät

15.06.2023

Yep, that's us...
Ja, das sind wir...



Mobilität in Lüneburg in aller Munde!

- 15 – 20 Zeitungsartikel pro Monat zu Mobilitätsthemen
- Viele Veranstaltungen, viele Ideen
- Aktive Stadtgesellschaft

30 Jahre VEP

+ Gegen großen Widerstand: Als Lüneburg das Auto aus vielen Teilen der Innenstadt verbannte



Quelle: Landeszeitung für die Lüneburger Heide vom 31.05.2023

Nadelöhr am Bahnhof

+ Darum kommt es an der Scharff-Kreuzung ständig zu Staus

Quelle: Landeszeitung für die Lüneburger Heide vom 13.03.2023

ELEKTROMOBILITÄT

Lüneburg stellt Ladesäulen in Parkhäusern auf

Quelle: Hamburger Abendblatt vom 08.11.2019

Sitzung des Lüneburger Stadtrats

+ Kommt der Radfahrstreifen auf der Hindenburgstraße nun doch nicht?

Quelle: Landeszeitung für die Lüneburger Heide vom 06.12.2022

Mobilität ohne Auto

Auch Bardowick hat jetzt eine Stadtradstation

Quelle: Landeszeitung für die Lüneburger Heide vom 26.05.2023

Landkreis Lüneburg steuert Busverkehr künftig selbst

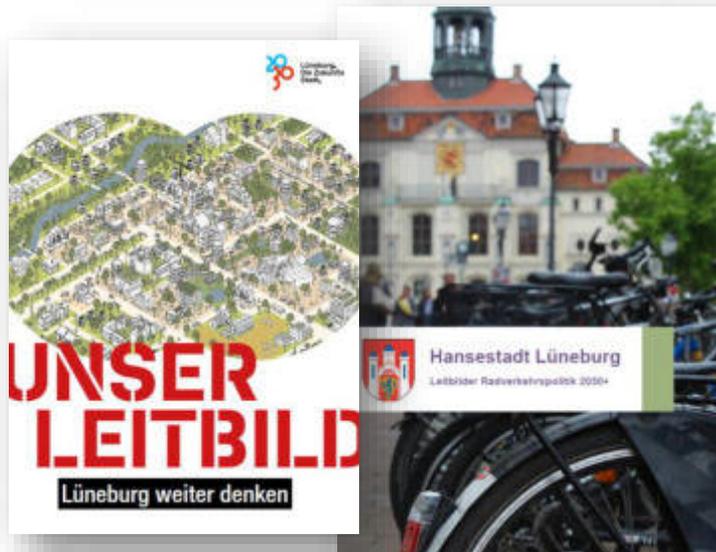
Quelle: Hamburger Abendblatt vom 06.05.2023

Warum ein Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan für Lüneburg?

1. Bestehende Planwerke bedürfen einer Aktualisierung, die den strategischen Rahmen für die Verkehrsplanung in den kommenden 10-15 Jahren festlegt.

2. Die Mobilität- / Verkehrswende ist in aller Munde – Es besteht Handlungsdruck.

3. Es besteht seitens der Entscheidungsträger (auf verschiedenen politischen Ebenen) eine Bereitschaft zu handeln.



Kidical Mass, Quelle: Landeszeitung für die Lüneburger Heide

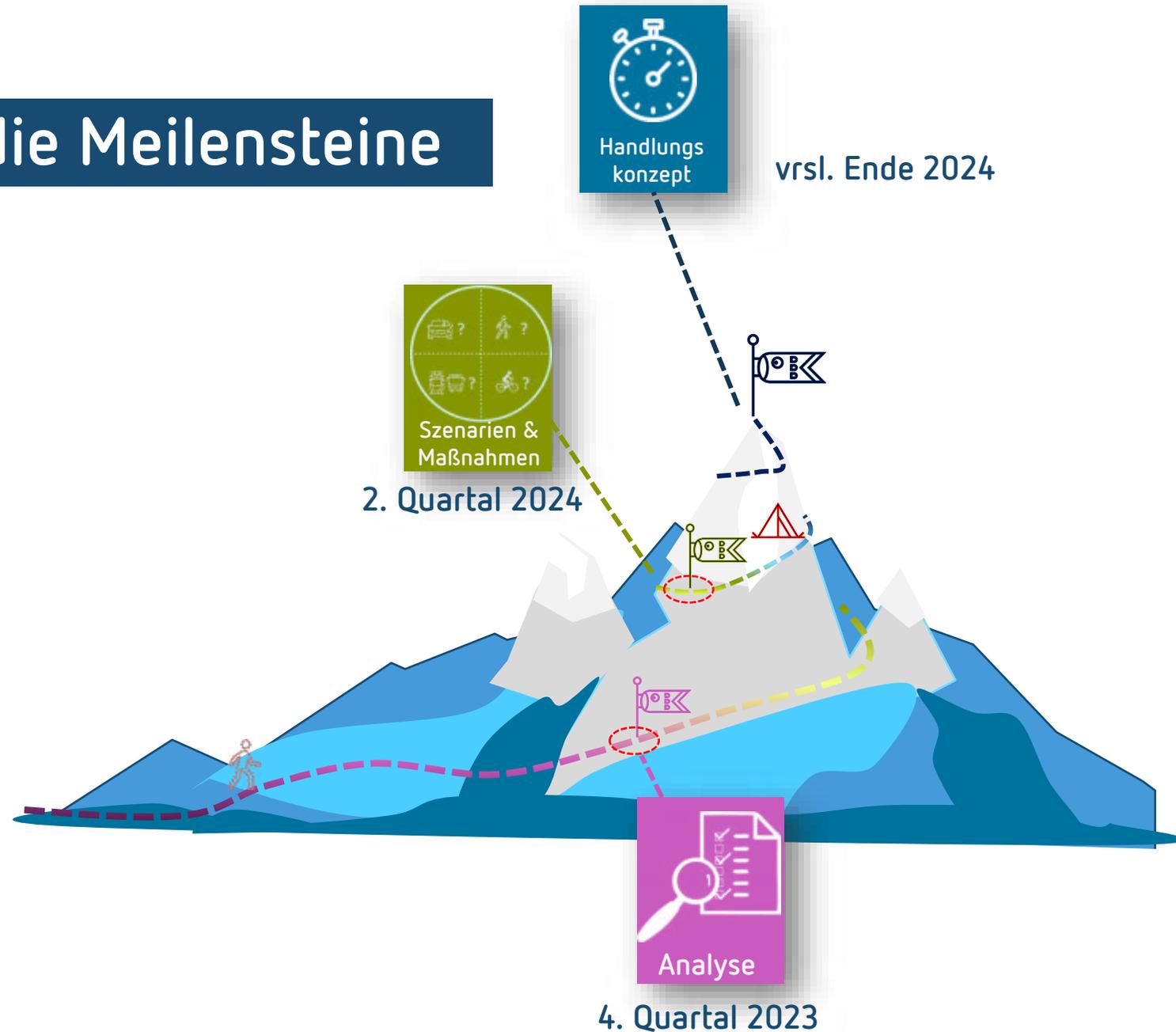
Die Aufgabe – NUMP Lüneburg

Der gesamtstädtische nachhaltige urbane Mobilitätsplan Lüneburg

- ... stellt die **aktuelle verkehrliche Situation** in Lüneburg dar
- ... ist ein **gesamtstädtischer Plan & kontinuierlicher, strategischer Prozess**
- ... legt als Rahmenplan **Ziele und Strategien für die zukünftige Entwicklung** von Verkehr und Mobilität auf gesamtstädtischer Ebene in Lüneburg fest
- ... berücksichtigt **aktuelle Mobilitätstrends und -entwicklungen**
- ... **integriert aktuelle Entwicklungen und Konzepte**
(z.B. Radverkehrsstrategie, Elektromobilitätskonzept, Stadtentwicklungskonzept, etc.)
- ... bildet eine **Schnittstelle zu anderen Fachdisziplinen**
(z.B. Siedlungsentwicklung, Einzelhandel,...)
- ... wird **kommunikationsorientiert** erarbeitet (Bündelung der Vielzahl an Interessen- und Akteursgruppen in einen kooperativen, beteiligungsorientierten Planungsprozess)
- ... kann die Grundlage für ein konkret **ableistbares Maßnahmenprogramm** für die kommenden Jahre bieten



Der Prozess & die Meilensteine



Breiter Diskurs geplant

Beteiligungsphase I
Onlinedialog I &
Auftaktveranstaltung
(2. und 3. Quartal 2023)

Beteiligungsphase II
Lastenradtour &
Planungsspaziergänge
(3. und 4. Quartal 2023)

Szenarien &
Maßnahmen

Handlungs
konzept

Beteiligungsphase IV
Onlinedialog II &
Abschlussveranstaltung
(2. und 3. Quartal 2024)

Beteiligungsphase III
Themenwerkstätten
(1. Quartal 2024)

Analyse – datenbasiert, empirisch, vor Ort

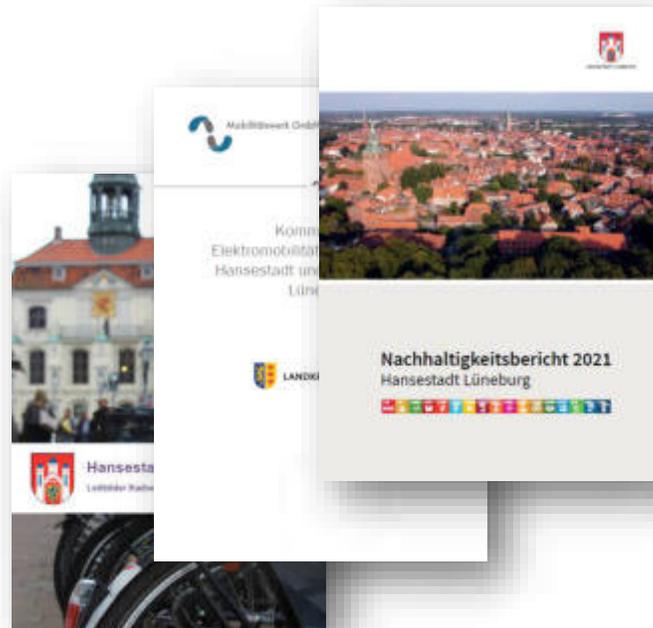
Ortsbegehungen

*Verkehrsmittelübergreifende
Vor-Ort Bestandsaufnahme
mit Video- und Fotodokumentation*



Auswertung bestehender Planwerke

z.B. Radverkehrsstrategien, ÖPNV-Konzepte, Straßennetzhierarchisierung, Klimaschutzkonzepte etc.

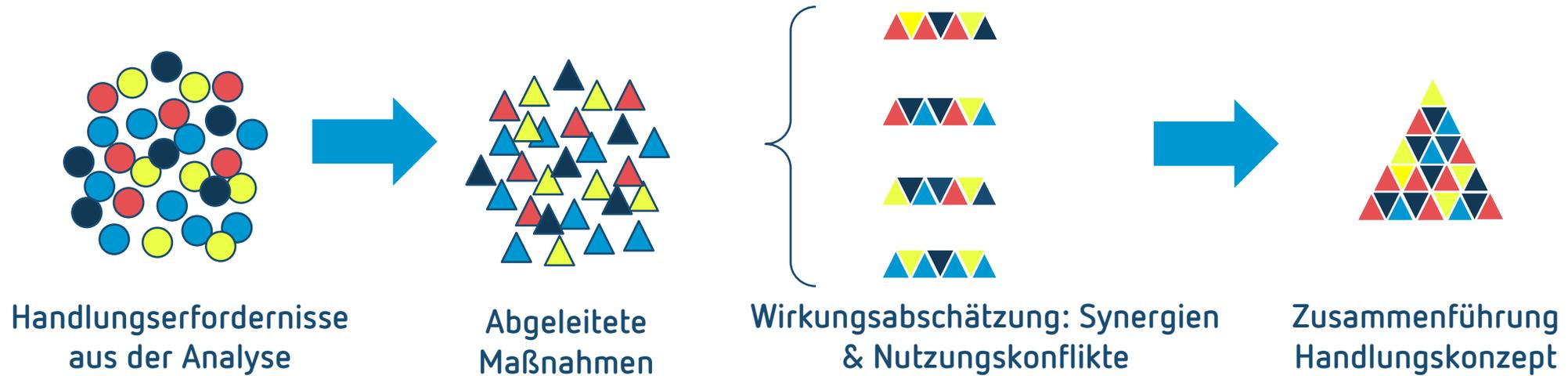


Verkehrsmodell/-simulation

*Darstellung von Verkehrsströmen,
Quell-Zielbeziehungen, ÖPNV-Bedarfen
etc.*



Meilenstein: Szenarien & Maßnahmen



Die Abwägung: Ein qualitativ-quantitatives Verfahren (mit Modellunterstützung)

- Was trägt am meisten zur Zielerreichung bei?
- Welche Maßnahmenkombination hat hohe Synergien?

Meilenstein: Handlungskonzept

- Beispielsweise in diesen Handlungsfeldern:
 - Steigerung der Qualität des Fuß- und Radverkehrs
 - Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (in Zusammenarbeit mit dem Kreis)
 - Verträgliche, bedarfsgerechte Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs
 - Vernetzung der Verkehrsmittel und Flexibilisierung der Mobilität
 - Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z. B. Schulen, Betriebe)
 - ...
- Zusammenfassung und Bewertung der Maßnahmen in Handlungssteckbriefen für die Stadt Lüneburg (Wer/Was/Wann, Wirkungen etc.)

The diagram illustrates a street cross-section with the following lane widths (from left to right):

- Fuß: 3,97
- Rad: 1,50
- 5,20 (Total width for the central section)
- Rad: 1,50
- Fuß: 1,52 and 1,00 (split into two sub-lanes)
- 2,52 (Total width for the rightmost section)

The document 'B.2.1 Ausbau von Mobilitätsangeboten für die Achsenzwischenzone Lüneburg' includes sections for:

- Zustand:** (Current situation)
- Ziele:** (Goals)
- Maßnahmen:** (Measures)
 - Verbesserung der Verkehrsqualität
 - Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
 - Ausweitung der Fahrradwege
 - Ausweitung der Fußwege
 - Ausweitung der Mobilitätsangebote
 - Ausweitung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen
 - Ausweitung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen
 - Ausweitung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Wirkungen und Effekte:** (Impacts and effects)
- Schnittstellen und Verantwortliche:** (Interfaces and responsible parties)

The photograph shows a 'mobilitätspunkt' station with a bus stop, a bicycle rack, and a car.

Wie binden wir Sie ein?

Heute geht es los!

Mobilität geht uns alle an:

Wir wollen Sie über den ganzen Prozess mitnehmen

- 2 große Veranstaltungen zum Auftakt und Abschluss
- Planungsspaziergänge
- Online-Dialog
- Themenwerkstätten
- Lastenradinfotour – Beteiligung vor Ort
- *NUMP-Beirat (über Vertreter:innen)*
- *Mobilitätsgrundsatzausschuss und Mobilitätsausschuss der Hansestadt (über gewählte Politik)*



Lüneburgs Qualitäten...

Kompakte Stadt
mit viel
Potenzial für
den
Umweltverbund



„Neue“ Mobilität
hat Platz in
Lüneburg



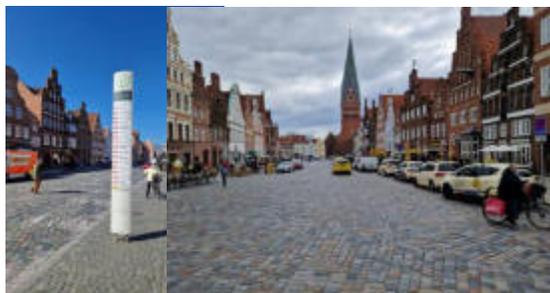
Attraktiver Takt



Diskussionskultur/
Stadtgesellschaft



Fahrradkultur



Hohe
Aufenthalts-
qualitäten



Viele Handlungsansätze

Überprägung
KFZ



Straßen an
Kapazitäts-
grenzen
(betrifft auch ÖPNV)

Liefer-
verkehre



Hohe Barrierewirkung der
Hauptverkehrsstraßen



Haltestellenausstattung



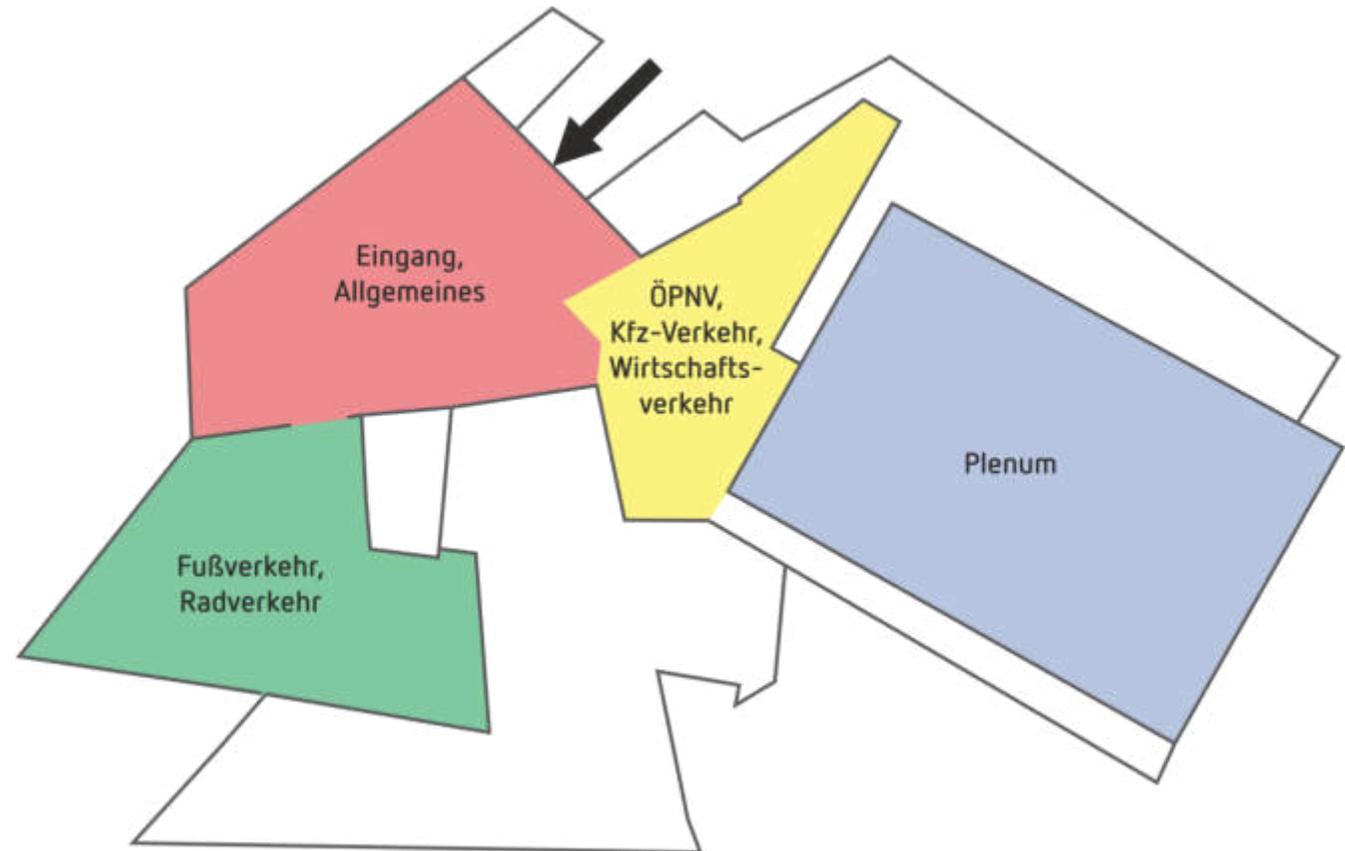
Konflikte auf
den
Hauptverkehrs-
straßen

Geringe
Seitenräume &
fehlende
Barrierefreiheit



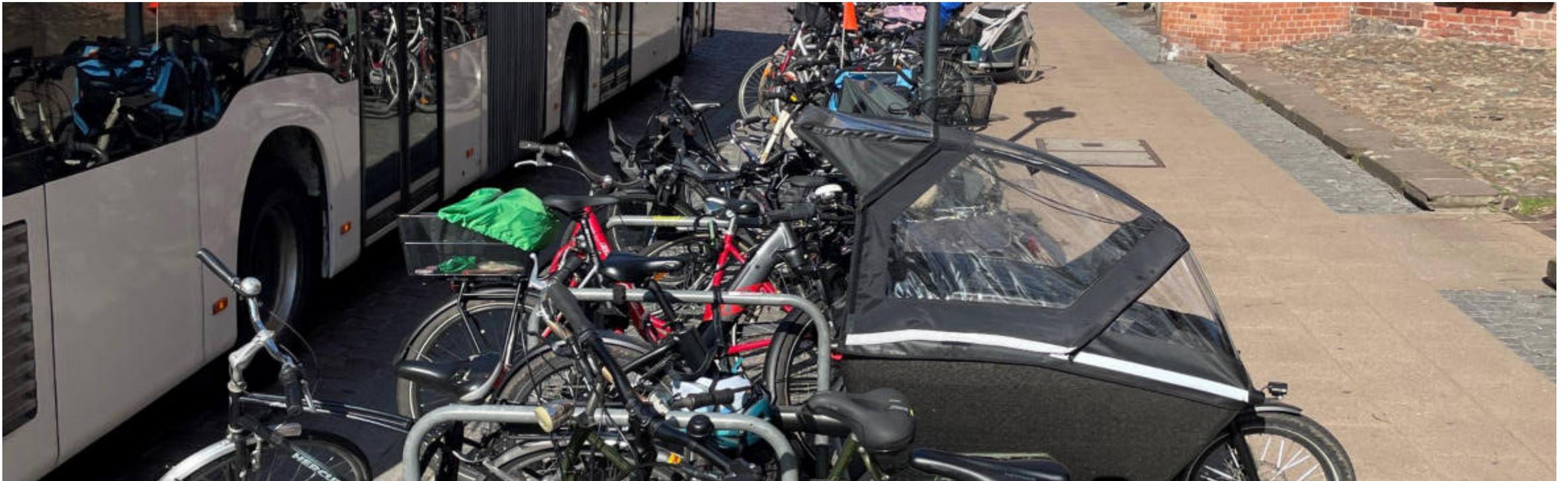
Heute wollen wir Ihre Mithilfe!

- Sie sind die Expert:innen, die Ortskundigen & die, die am Ende vom Ergebnis profitieren sollen!
- Geben Sie uns Ihre Meinung, Ideen und Vision für die Mobilität in Lüneburg mit!
- Begleiten Sie weiter den Prozess mit uns! Aktuelle Informationen finden Sie auf der Website www.nump-lg.de



www.planersocietaet.de

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Reichert Alexander

Fon 02 31 / 58 96 96-00

Fax 02 31 / 58 96 96-18

lüneburg@planersocietaet.de



Hansestadt Lüneburg

Dialogmarkt

Plakate zu den einzelnen Themengebieten

Was ist der NUMP – Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan – der Stadt Lüneburg?

Was ist ein Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan?

Ob der Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Care-Arbeit oder zur Erreichung von Freizeitaktivitäten – die zur Verfügung stehenden Fortbewegungsmöglichkeiten haben für alle einen großen Einfluss auf die Bewältigung des Alltags, die Umwelt und die persönliche Gesundheit.

Die Hansestadt Lüneburg steht vor der Herausforderung, die vielen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt zu adressieren und einen Plan zu entwickeln, wie Mobilität in den kommenden Jahren gestaltet werden kann.

Der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan - kurz NUMP - widmet sich diesen Herausforderungen und dient zukünftig als Handlungsrahmen für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt. Somit legt er die Grundsätze der Verkehrsplanung für die kommenden Jahre fest.

Wie sieht der Prozess zum NUMP aus?



Der Prozess zur Erstellung des NUMP gliedert sich in verschiedene Bausteine. Auf der Basis einer umfangreichen Bestandsanalyse werden zu Beginn verschiedene Ziele festgelegt. Anschließend werden unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Szenarien Maßnahmen für alle Bereiche der Mobilität diskutiert und daraus ein Handlungskonzept erstellt.

Was ist das Ziel des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans?

Festgelegtes Ziel des NUMP ist es, die Mobilität für alle Menschen und Güter auf allen Verkehrswegen und mit allen Verkehrsmitteln bestmöglich und unter Berücksichtigung des Schutzes von Gesundheit, Umwelt und Klima zu gewährleisten.

Im Zentrum des NUMP stehen deshalb die Förderung und der Ausbau nachhaltiger Verkehrsmittel. So rücken beispielsweise der Radverkehr, der Fußverkehr, der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die Elektromobilität und Sharing Angebote in den Blickpunkt. Ihr Potenzial für eine gesunde, preiswerte und klimagerechte Mobilität wird genau betrachtet und bewertet.

Welche Inhalte wird der NUMP haben?

Im Rahmen des NUMP werden sowohl die einzelnen Verkehrsarten als auch Querschnittsthemen der Mobilität wie Verkehrssicherheit, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Umweltauswirkungen und neue Mobilitätsformen (Elektromobilität, On-Demand-Verkehre) behandelt.



Wie bewegt sich Lüneburg fort?

Der Modal Split als Vergleichswert

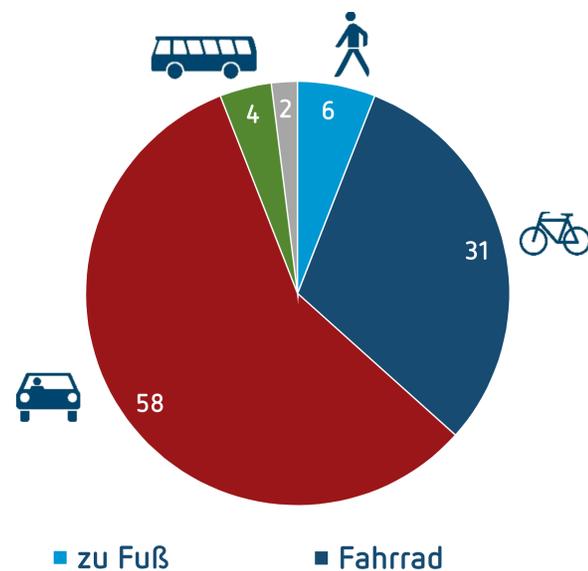
Der Modal Split beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs einer Stadt. Dabei werden anteilmäßig die Wege je Verkehrsmittel dargestellt, die in einer Stadt unternommen werden.

Die 2021 durchgeführte Online-Befragung „LG mobil“ und die Verkehrserhebung der Leuphana Universität geben einen Einblick in den Modal Split in Lüneburg.

In Lüneburg wird mehr als jeder zweite Weg mit dem Pkw zurückgelegt. Das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel ist das Fahrrad. Der Fußverkehr und der Öffentliche Personenverkehr spielen dagegen bislang eher eine untergeordnete Rolle.

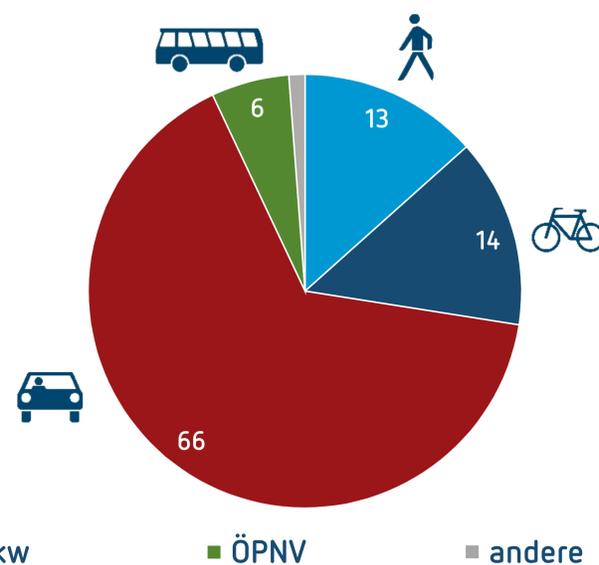
Online-Befragung „LG mobil“ 2021

In einem Zeitraum von einem Monat wurden 2021 online rund 800 Bürger:innen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die Ergebnisse der Befragung wurden auf die Gesamtheit der Lüneburger Bevölkerung hochgerechnet.



Leuphana Verkehrserhebung 2021

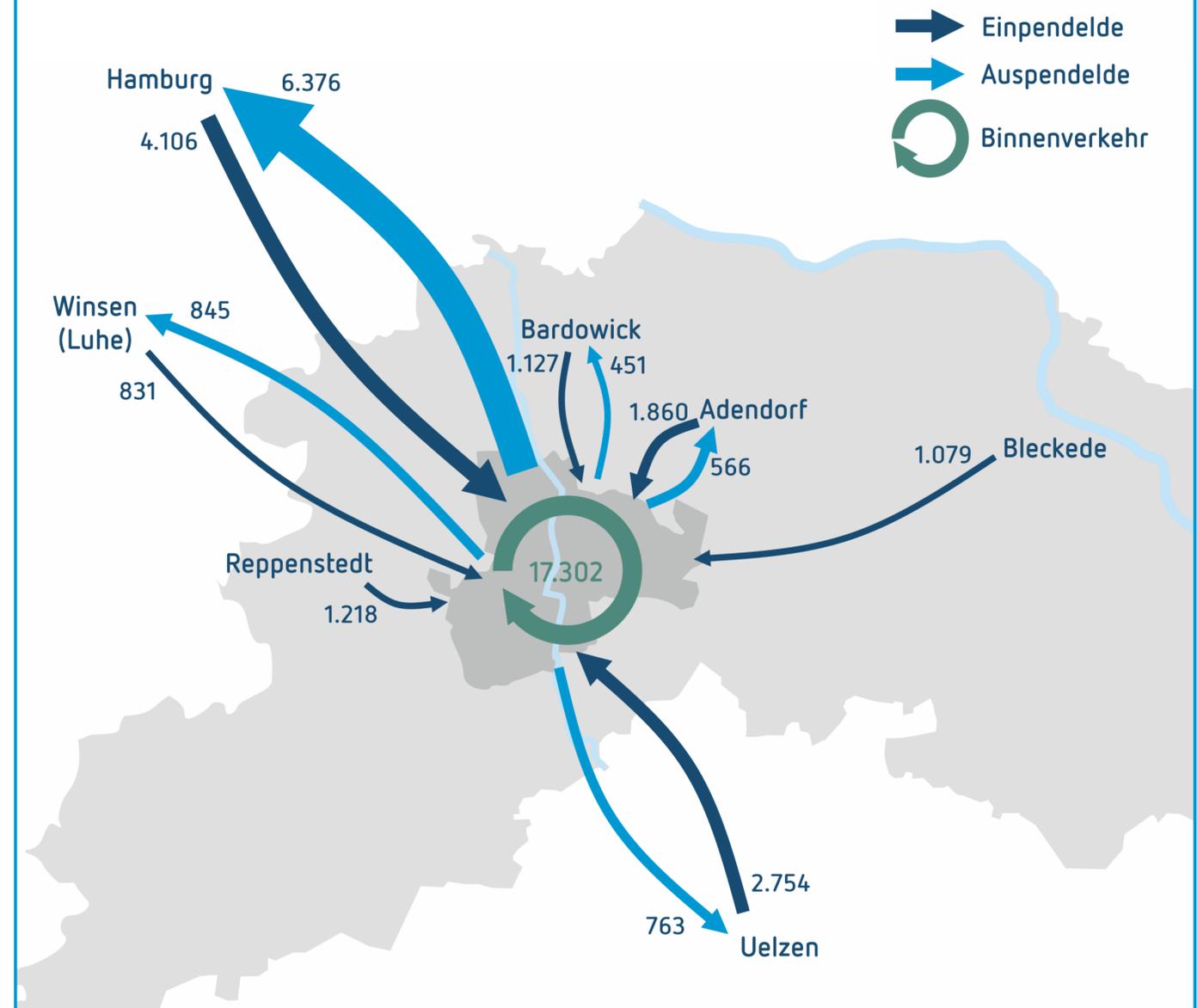
Die Leuphana Universität führte 2021 eine Stichprobenerhebung an acht Verkehrsknoten in der Stadt durch. Ergänzend zu der Verkehrszählung fand eine Fahrgastzählung in ausgewählten Buslinien statt. Die Zählungen umfassten 53.136 Fahrzeuge, 9.336 zu Fuß Gehende und 4.023 Busfahrgäste.



alle Angaben in %

Verflechtungen in das Umland

Während viele Erwerbstätige täglich aus Lüneburg raus in die Freie und Hansestadt Hamburg pendeln, besitzt Lüneburg für die umliegenden Kommunen im Landkreis und auch darüber hinaus eine wichtige Bedeutung als Einpendler*innenstadt für Arbeit, Ausbildung oder Einkauf.



Beteiligungsbausteine



Projekthomepage www.nump-lg.de *fortlaufend*

Auf der für den NUMP eingerichteten Projekthomepage wird kontinuierlich über den aktuellen Stand des Prozesses zur Erstellung des NUMP informiert. Alle Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten werden hier frühzeitig angekündigt und wichtige Informationen und Dokumente zur Verfügung gestellt.



Erste Online-Beteiligung *Juni 2023*

Die erste Phase der Online-Beteiligung startet im Anschluss an die Auftaktveranstaltung und ermöglicht allen interessierten Bürger:innen, ihre Ideen, Mängel und Anmerkungen in Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsmittel in einem Online-Tool zu verorten. Die Hinweise leisten einen elementaren Beitrag für die Entwicklung der zukünftigen Mobilität in der Hansestadt Lüneburg. Weitere Möglichkeiten der Online-Beteiligung folgen in 2024.



Mobilitätskonzept on Tour *Spätsommer 2023*

Ein zum Dialog-Rad umgebautes Lastenrad zieht eine Woche lang durch verschiedene Orte in der Hansestadt Lüneburg und macht auf die Erarbeitung des NUMP aufmerksam. Passant:innen haben so die Möglichkeit, mit den Planer:innen direkt ins Gespräch zu kommen und ihre Rückmeldungen zum NUMP mitzuteilen.



Öffentliche Auftaktveranstaltung *15. Juni 2023*

Die Auftaktveranstaltung stellt den Start in die Öffentlichkeit dar. In einer dreistündigen Veranstaltung informieren die Planer:innen über die Intention und den Ablauf des NUMP und stellen erste Eindrücke aus der Bestandsanalyse vor. Auf dem Dialogmarkt können sich die Gäste anschließend zu einer ganzen Reihe an Themen mit Bezug zur Mobilität in Lüneburg informieren und austauschen.



Planungsspaziergang / -radtour *Sommer 2023*

Während des Arbeitsprozesses des NUMP werden vier thematische Planungsspaziergänge und/oder -radtouren durchgeführt, in denen konkrete Problembereiche vor Ort gemeinsam besichtigt und potentielle Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Die Planungsspaziergänge behandeln unterschiedliche Themenschwerpunkte wie zum Beispiel Barrierefreiheit, Fahrradfahren in der Innenstadt oder Schulwegsicherheit.



Bürgerwerkstatt *Winter 2023/2024*

Verschiedene thematische Bürgerwerkstätten ermöglichen es den Planer:innen, gemeinsam mit den interessierten Bürger:innen Vor- und Nachteile unterschiedlicher Entwicklungsvisionen für die Hansestadt Lüneburg zu diskutieren. Ziel ist es, klare Vorstellungen für die künftige Entwicklung der Mobilität in Lüneburg zu diskutieren, welche in das Gesamtkonzept integriert werden.

2024 geht es weiter

Stadt der kurzen Wege



Die Hansestadt Lüneburg besitzt mehr als zehn Nahversorgungszentren, in denen vielen Dinge des täglichen Bedarfs gedeckt werden können. Dadurch muss weniger oft aus den Randbereichen bis in das Zentrum der Stadt gefahren werden. Dies stellt ein großes Potenzial für die Nahmobilität und den Fußverkehr im Besonderen dar, da so die alltäglichen Wege kürzer als in zentral organisierten Großstädten sind. Gerade kurze Wege bieten ein großes Potenzial, diese zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.



Bei der St. Johannes Kirche

Querungen



Das Queren von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Querungsmöglichkeiten sind deshalb elementar, um Fußgänger:innen das sichere Überqueren sowohl von Hauptverkehrsstraßen als auch von kleineren Straßen zu ermöglichen. An einigen Orten in Lüneburg gibt es bereits Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen. An vielen Stellen fehlen allerdings auch noch Möglichkeiten, wie z. B. Mittelinseln, Zebrastreifen oder Ampeln.

An großen Kreuzungen müssen Fußgänger:innen oft viele Ampeln überqueren oder lange Wartezeiten in Kauf nehmen, um auf die andere Straßenseite zu gelangen, z. B. an der Willy-Brandt-Straße, der Stresemannstraße oder Am Weißen Turm..



Vor der Sülze



Uelzener Straße

Konflikte mit dem Radverkehr



Der Radverkehr wird in Lüneburg stellenweise gemeinsam mit dem Fußverkehr auf engen Wegen geführt (z. B. Am Springintgut, Arthur-IIIe-Weg). Auch wenn es größtenteils keine Pflicht mehr zur Benutzung dieser Radwege für Radfahrende gibt, nutzen viele weiter den Seitenraum, da das Fahren mit den Autos auf den Hauptverkehrsstraßen unattraktiv ist. Einige Radfahrende fahren auch auf Gehwegen, wo dies nicht erlaubt ist. Aufgrund der neuen Technologien im Radverkehr werden die Radfahrenden immer schneller, sodass Fußgänger:innen sich durch diese eingeschränkt und gefährdet fühlen. Insbesondere für sehingeschränkte und ältere Lüneburger:innen stellen Radfahrende auf Gehwegen ein Problem dar. Stellenweise bestehen außerdem keine oder schlecht erkennbare Abgrenzungen getrennter Geh- und Radwege, was Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden fördert.



Soltauer Straße



Am Springintgut

Attraktive Innenstadt



Die Fußgängerzone in der Lüneburger Innenstadt ist weitläufig und größtenteils fußgänger:innenfreundlich gestaltet. In der historischen Altstadt laden Geschäfte, Gastronomie, Sitzmöglichkeiten und mittelalterliche Gebäude zum Flanieren und Verweilen ein. Zur Aufenthaltsqualität trägt zudem bei, dass der Kfz-Verkehr weitestgehend aus der Innenstadt herausgehalten wird und der Fußverkehr somit dominiert.



Kuhstraße



Große Bäckerstraße

Barrierefreiheit



Neben den vielen Vorteilen für die Umwelt und die eigene Gesundheit sorgt ein attraktives Fußverkehrsnetz für die gesellschaftliche Teilhabe vieler Menschen. Hierfür ist eine barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur notwendig. Dazu gehören u. a. ausreichend breite und deutlich abgegrenzte Gehwege, Querungsmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen, abgesenkte Bordsteine und taktile Bodenelemente an Kreuzungen sowie die regelmäßige Instandhaltung der Gehwege (Reinigung, Winterdienst etc.). Das Kopfsteinpflaster erschwert vor allem in der Lüneburger Altstadt die barrierefreie Fortbewegung zu Fuß, auch wenn es stellenweise bereits gepflasterte Spuren gibt (z. B. an der neuen Sülze). Außerdem fehlen zum Teil Bordsteinabsenkungen, welche geheingeschränkten Personen das Queren von Straßen ermöglichen. Auch die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV spielt eine wichtige Rolle. In Lüneburg sind vor allem in den zentralen Bereichen bereits einige Bushaltestellen mit taktilen Bodenelementen sowie Sitzmöglichkeiten versehen – in den Randgebieten fehlen diese zu großen Teilen allerdings noch.



Beim Benedikt



Neue Sülze



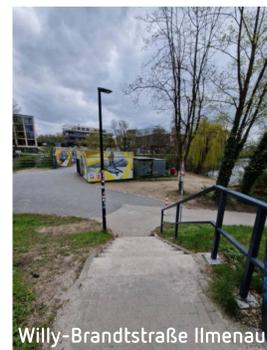
Am Graalwall

Treppen und Brücken



Durch die Ilmenau, den Lösegraben sowie verschiedene Hauptverkehrsstraßen besitzt Lüneburg viele räumliche Barrieren, die gerade für zu Fuß Gehende schwer zu überqueren sind. Hierdurch entstehen Umwege, die zu Fuß besonders unattraktiv sind. Auch die Steigungen (bspw. am Kreideberg oder Neu Hagen) und die Hauptverkehrsstraßen bilden Barrieren und wirken sich negativ auf die Fußgänger:innenfreundlichkeit aus.

Jedoch gibt es in Lüneburg Brücken und Treppen, die diese Barrieren durchlässig gestalten. Oft sind diese auch exklusiv für Fußgänger:innen und Radfahrende, sodass es Abkürzungen gegenüber dem Autoverkehr gibt. Dieses Potenzial gilt es weiter auszubauen, um die Durchlässigkeit für den Fußverkehr weiter zu erhöhen. Gleichzeitig muss dabei auch die Barrierefreiheit mitgedacht werden, da gerade die Treppen keine barrierefreie Lösung darstellen.



Willy-Brandtstraße Ilmenau



Lösegrabenwehrbrücke

Schmale Gehwege



Die in verschiedenen Regelwerken festgelegte Mindestbreite für Gehwegbreiten von 2,50 Meter wird an vielen Stellen in Lüneburg unterschritten, was gerade in der Altstadt historisch begründet ist. Dies mindert die Nutzbarkeit der Gehwege und ist besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder gefährlich. Es muss gerade mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen oft die Fahrbahn genutzt werden, wenn der Platz zwischen Hauswand und parkendem Auto nicht mehr ausreicht. Zudem zeigen sich stellenweise starke Nutzungskonflikte, etwa durch abgestellte Mülltonnen oder Fahrräder, welche das Problem noch verschärfen. Aber auch parkende Autos schränken die Gehwegbreiten vereinzelt weiter ein, indem Teile des Gehwegs als Parkraum genutzt werden (z. B. Hindenburgstraße).



Hindenburgstraße



Beim Benedikt

Unfälle mit zu Fuß Gehenden



Unfälle mit zu Fuß Gehenden sind oft besonders schwerwiegend, da diese im Vergleich zum Auto keinen Schutz besitzen. Im Jahr 2022 gab es in Lüneburg 480 Verkehrsunfälle, davon 37 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung. Bei den Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung verletzten sich 37 Personen leicht und 3 Personen schwer. Der Großteil der 37 Unfälle ereignete sich entlang von Hauptverkehrsstraßen wie der Bleckeder Landstraße oder der Lüneburger Straße, insbesondere in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen.

Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr

Bewohnerparken und Steuerung von Park(such)verkehren



Die zentralen Bereiche der Stadt Lüneburg sind Parkgebiete, in denen Bewohnerparken angeordnet ist. Wer nicht im jeweiligen Gebiet wohnt, kann dort nur für eine begrenzte Zeit parken oder muss dafür bezahlen. Durch Bewohnerparken kann der Parkdruck und der Parksuchverkehr im jeweiligen Gebiet sinken und die Anwohnenden können leichter einen Parkplatz finden.

Um den Parksuchverkehr direkt zu freien Parkplätzen zu lenken, werden in Lüneburg statische und digitale Parkleitsysteme genutzt. Über die Internet-Adresse lueneparken.de wird über die unterschiedlichen Parkmöglichkeiten informiert (Parkgebühren, Ladestationen, Ausstattung mit Frauenparkplätzen/Behindertenparkplätzen und Öffnungszeiten).



Hindenburgstraße

Am Springintgut

Überprägung des öffentlichen Raums durch parkende Kfz



Trotz verkehrsberuhigter Innenstadt und einer hohen Anzahl an Parkplätzen in Parkhäusern ist der ruhende Kfz-Verkehr in Lüneburg im Straßenraum stellenweise sehr präsent. Besonders ordnungswidrige Parkvorgänge wie das nicht angeordnete Gehwegparken, das Fahrradwegparken oder das Parken in „zweiter Reihe“ führen dabei zu Konflikten. Zudem entstehen negative Konsequenzen wie die Senkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum oder die Verringerung der Verkehrssicherheit.



Friedenstraße

Ochtmisser Kirchsteig

Nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen in Wohngebieten



In den Wohngebieten und Nebenstraßen sind nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen oder Tempo 30 Streckenabschnitte insbesondere vor Schulen eingerichtet, vereinzelt sind auch verkehrsberuhigte Bereiche angelegt. Zudem ist die Hansestadt Lüneburg Mitglied der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die sich für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits einsetzt.



Lüner Weg

Zum Elfenbruch

Konflikte durch Lieferverkehre



Insbesondere in den dicht besiedelten Gebieten Lüneburgs sowie in Bereichen mit hoher Nutzungsdichte (bspw. der Altstadt) kommt es immer wieder zu Konflikten mit dem Lieferverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden. Dies hat die Reduzierung der Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr, der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zur Folge – vor allem in Kombination mit hohem Parkdruck in den städtischen Bestandsquartieren. So wird bspw. auch der Platzcharakter des Platzes Am Sande durch das hohe Lieferverkehrsaufkommen geschmälert.



Ritterstraße

Am Berge

Am Sande

Carsharing



Seit fast 25 Jahren besitzt die Stadt Lüneburg mit Cambio ein Angebot für Carsharing. An 22 im Stadtgebiet verteilten Stationen können verschiedene Fahrzeugtypen von Privatpersonen ausgeliehen werden. Cambio ist ein stationsbasiertes Carsharing-System, d. h. die Fahrzeuge werden am gleichen Ort abgeholt und wieder abgegeben. Private Pkw stehen durchschnittlich 23 Stunden am Tag ungenutzt rum und nehmen dabei oft den wertvollen öffentlichen Raum in Anspruch. An diesem Punkt setzt Carsharing an und kann einen Teil zur Entlastung der Umwelt beitragen, indem es die Anschaffung von eigenen Autos verhindert.



Graalwall

Autogerechte Gestaltung insb. der Hauptverkehrsstraßen



Der überwiegende Teil der Hauptstraßen in Lüneburg ist sehr autogerecht gestaltet, die Straßenzüge sind häufig linear und weisen wenig bauliche Verkehrsberuhigungen auf. Dies führt zu hohen Geschwindigkeiten sowie Konflikten mit weiteren Verkehrsträgern wie Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden, vor allem im Seitenraum. Des Weiteren haben die Straßen einen hohen Flächenverbrauch und eine starke Trennwirkung. Dadurch stellen sie räumliche Barrieren dar.



Bleckeder Landstraße

Vor dem Neuen Tore

Optimierungspotenzial der Straßenraumverteilung in Ortsdurchfahrten



In den eher dünner besiedelten, weniger zentral gelegenen Stadtteilen sind die Ortsdurchfahrten häufig stark auf den Autoverkehr ausgelegt. Die Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr entsprechen hier den erforderlichen Mindestmaßen, für die Nahmobilität verbleiben oftmals nur Restflächen, die keine konfliktfreie Begegnung von zu Fuß Gehenden mit Rollatoren oder Kinderwagen zulassen. In einigen Ortsdurchfahrten wie z. B. Im Dorf in Oedeme wurde bereits dagegengewirkt, zum Beispiel mit der Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn oder einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Autoverkehr.



Häcklingen - Alter Hessenweg

Oedeme - Im Dorf

Starke Emissionen durch Kfz-Verkehr, hohe Grundbelastung

Die höchsten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet weisen die Bundesstraßen auf, insbesondere die Ortsumgebung B4. Aber auch der Innenstadtring ist hoch belastet, im östlichen Abschnitt stärker als im westlichen. Auf den zentralen Zu- und Abgangsstraßen kommt es durch die hohe Grundauslastung an Knotenpunkten zu langen Rückstaus, z. B. an der Scharff-Kreuzung.



Altenbrückertorstraße

Willy-Brandt-Straße

Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Emissionen



Eine verkehrsberuhigte Innenstadt und Lkw-Durchfahrtsverbote auf ausgewählten Strecken führen zur Reduzierung von Emissionen wie Lärm und Luftschadstoffe. Wenn in der Lüneburger Innensstadt motorisierter Verkehr zugelassen ist, dann mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h. Viele Bereiche der Innensstadt sind jedoch komplett oder zeitweise für den privaten Autoverkehr gesperrt.



Bardowicker Straße



Hindenburgstraße

Nachhaltige Liefer- und Paketdienste/ City-Logistik



Das Wachstum der Kurier-, Express- und Paketdienste stellt die zukünftige Mobilität vor weitere große Herausforderungen. Aufgrund des stetig wachsenden Online-Handels sind v.a. die Paketsendungen in den letzten Jahren stark angestiegen. Somit besteht Handlungsbedarf v.a. bei der Einrichtung von Mikro-Depots zum Umladen von Waren sowie bei der Auslieferung von Waren mit Lastenrädern. Auch die Ausweisung von Anlieferungsflächen (Liefer-, Ladezonen) stellt angesichts des steigenden Lieferaufkommens einen wichtigen Handlungsbedarf dar.

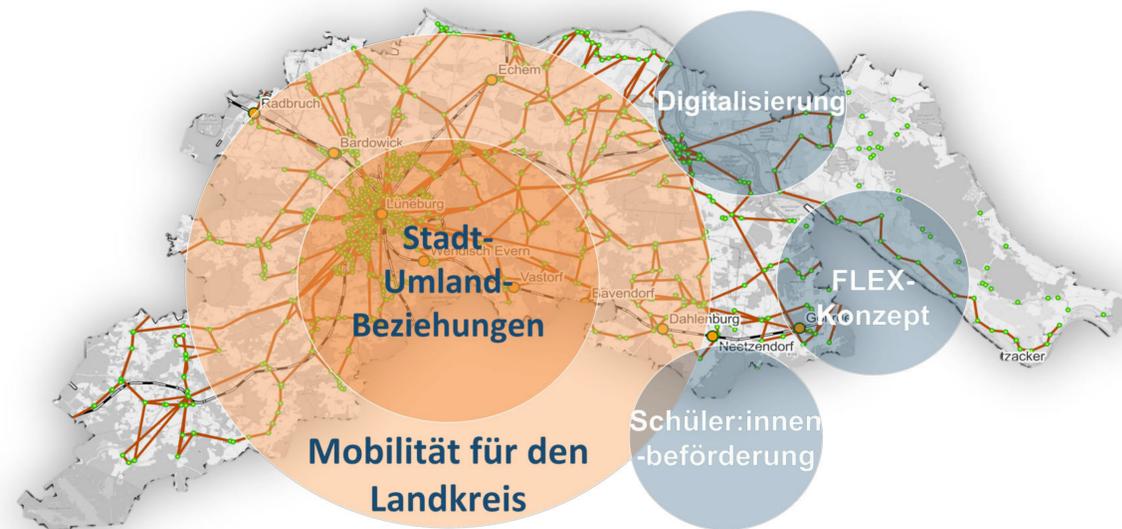
In Lüneburg haben sich in den letzten Jahren erste Ansätze etabliert, die allerdings noch ganz am Anfang stehen. Zum einen gab es bereits zwei Durchläufe von der Aktion „Das Rad bringt's“, bei der mit einem kostenlosen Lastenrad-Service gezeigt wird, wie schnell und unkompliziert Ware des Lüneburger Innenstadthandels Abgas-frei transportiert werden kann. Die Idee, einen kostenlosen Lieferdienst per Fahrrad auszuprobieren, stammt aus der Lüneburger Bevölkerung mit dem Ziel, die Innenstadt lebens- und liebenswert zu erhalten und dabei die Umwelt zu schonen. Auch die Installation von drei Pakadoo-Points in der Stadt sollen durch die zentrale Zustellung von Paketenlieferungen das städtische Verkehrsaufkommen durch Zustellungsverringern. Die geplante Einrichtung eines Micro-Depots an den Sülzwiesen ist aufgrund fehlender Logistikpartner hingegen bislang gescheitert.



Das Rad bringt's

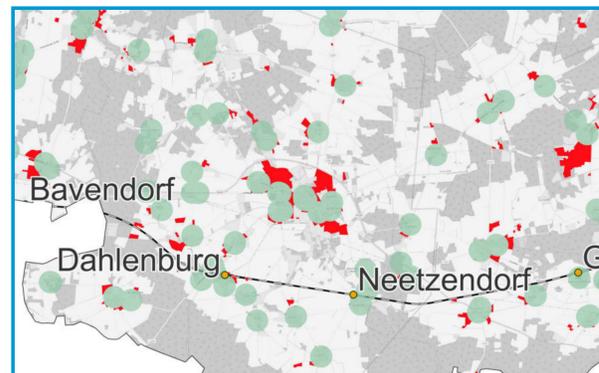
ÖPNV in der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg

Parallel zum NUMP wird ein **Mobilitätsgutachten (MobG) für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Lüneburg** erarbeitet. Ziel des Mobilitätsgutachtens ist es, aufbauend auf das bereits bestehende Integrierte Mobilitätskonzept und den gültigen Nahverkehrsplan konkrete Handlungsschritte, Entscheidungsmatrizen sowie konkrete Vorplanungen zu erarbeiten. Im Vordergrund steht dabei die Stadt-Umland-Beziehung und die Mobilität im ländlichen Raum.



MobG-Facts:

- findet zeitgleich mit dem NUMP der Stadt Lüneburg statt
- Auftraggeber ist der Landkreis Lüneburg
- orientiert sich an den Ergebnissen des Integrierten Mobilitätskonzeptes und des Nahverkehrsplanes und soll die Umsetzung dieser ermöglichen und vorantreiben



Grundlagenanalyse

Erfassen der Inhalte aus bereits bestehenden Gutachten und untersuchen der vorliegenden Daten des Landkreises



Zustandsanalyse

Modellierung des bestehenden ÖPNVs und Darstellung bestehender Defizite mit Ausblick auf aktuelle Mobilitätstrends in der Region



Anforderungen

Ableiten der lokalen Anforderungen an die Mobilität



Szenarien

Erarbeitung von drei Szenarien inkl. Handlungsempfehlungen mit Fokus auf den Themen Digitalisierung, On-Demand und Schüler:innenbeförderung



Entscheidungsmatrix

Entwicklung einer Entscheidungsmatrix zur Bewertung der Szenarien und Festlegen eines Zielszenarios



Umsetzungsstrategie

Entwicklung und Priorisierung von Handlungsmaßnahmen und Ausarbeitung zweier Maßnahmenprogramme



Evaluation

Projektbegleitende Prozessevaluation und regelmäßige Prüfung der Umsetzung des Mobilitätsgutachtens hinsichtlich der Zielerreichung

ÖPNV in der Hansestadt Lüneburg

Aktuelle Schwachstellen



Überlastung des Altstadtrings/der Innenstadt (Am Sande)



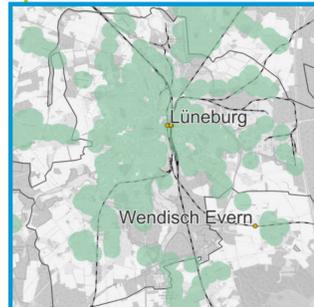
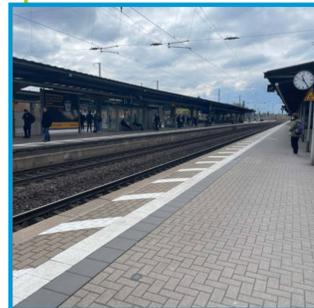
Anschlusssicherung zwischen Bus- und Bahnverkehr fokussiert sich primär auf den Metronom



Mangelhafte Ausstattung von Haltestellen, vor allem bezüglich der Barrierefreiheit



Pünktlichkeit



Aktuelle Stärken

Werktags (Mo. bis Fr.) mindestens Halbstundentakt im Stadtverkehr



Guter Anschluss nach Hamburg



Sehr gute räumliche Erschließung innerhalb der Stadt



Intermodale Schnittstellen ermöglichen einen komfortablen Umstieg (P+R, B+R)



Tariflich in HVV integriert



 ANSCHLUSSSICHERHEIT

 INNOVATION

 NACHHALTIGKEIT

 INTERMODALITÄT

 PÜNKTLICHKEIT

 ENTLASTUNG

Ziele für den ÖPNV

 LÄRMREDUZIERUNG

 STADT-UMLAND-BEZIEHUNG

 SCHADSTOFFREDUZIERUNG

 BARRIEREFREIHEIT

Umsetzung der Radverkehrsstrategie



Die in 2018 beschlossene Radverkehrsstrategie befindet sich derzeit in der Umsetzung. So wurde z. B. die Fahrradstraße Wallstraße eingerichtet sowie Radwege z. B. an der Uelzener Straße gebaut. Die Radverkehrsstrategie ist ein Fahrplan für den Aufbau eines zusammenhängenden Netzes für Radfahrende. Dabei wurde durch verschiedene Kategorien bereits eine Priorisierung der Abschnitte vorgenommen und Ansprüche an die Gestaltung von Radverkehrsanlagen definiert.



Fahrradstraße Wallstraße



Radweg Uelzener Straße

Abstellmöglichkeiten



Neben der Infrastruktur für das Fahren sind auch die Abstellmöglichkeiten für eine fahrradfreundliches Verkehrsnetz wichtig. Dies gilt insbesondere an den Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Verkehr sowie an wichtigen Zielorten. Am Lüneburger Bahnhof existieren bereits Sammelabstellanlagen. Die frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten sind teilweise jedoch unterdimensioniert und in einem schlechten Zustand. In den Zentren und an wichtigen Zielen existieren bereits Anlehnbügel, diese Abstellmöglichkeiten müssen in der Fläche noch weiter ausgebaut und an neue Fahrradtypen wie hochpreisige E-Bikes und Lastenräder angepasst werden.



Abstellanlagen St. Johanniskirche



Abstellanlage Bahnhof



Lastenradstellplatz Marienplatz

Unzureichende Infrastruktur



Die bestehende Infrastruktur für Radfahrende in Lüneburg weist Defizite auf. Radverkehrsanlagen sind zu schmal, die Oberflächenqualität ist schlecht oder die Sicherheitsabstände zum fahrenden oder parkenden Autoverkehr fehlen. Problematisch in diesem Zusammenhang ist auch die Gefahr von Unfällen durch öffnende Autotüren ("Dooring-Unfälle"). Zusätzlich zur Gefährdung der Verkehrssicherheit können diese Aspekte eine negative Auswirkung auf den Fahrkomfort und die Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs haben.



Radweg Schießgrabenstraße



Schutzstreifen Oedemer Weg

Eingeschränkte Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes



Stellenweise existieren in Lüneburg Hindernisse, die die Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes einschränken. So sind vereinzelt Einbahnstraßen für Radfahrende nicht in Gegenrichtung freigegeben. Zudem sind innerstädtische Strecken durch ungeschliffenes Kopfsteinpflaster nur schlecht befahrbar oder Umlaufsperrungen stellen ein Hindernis dar, vor allem für größer dimensionierte Lastenräder.



Umlaufsperrung am Graalwall

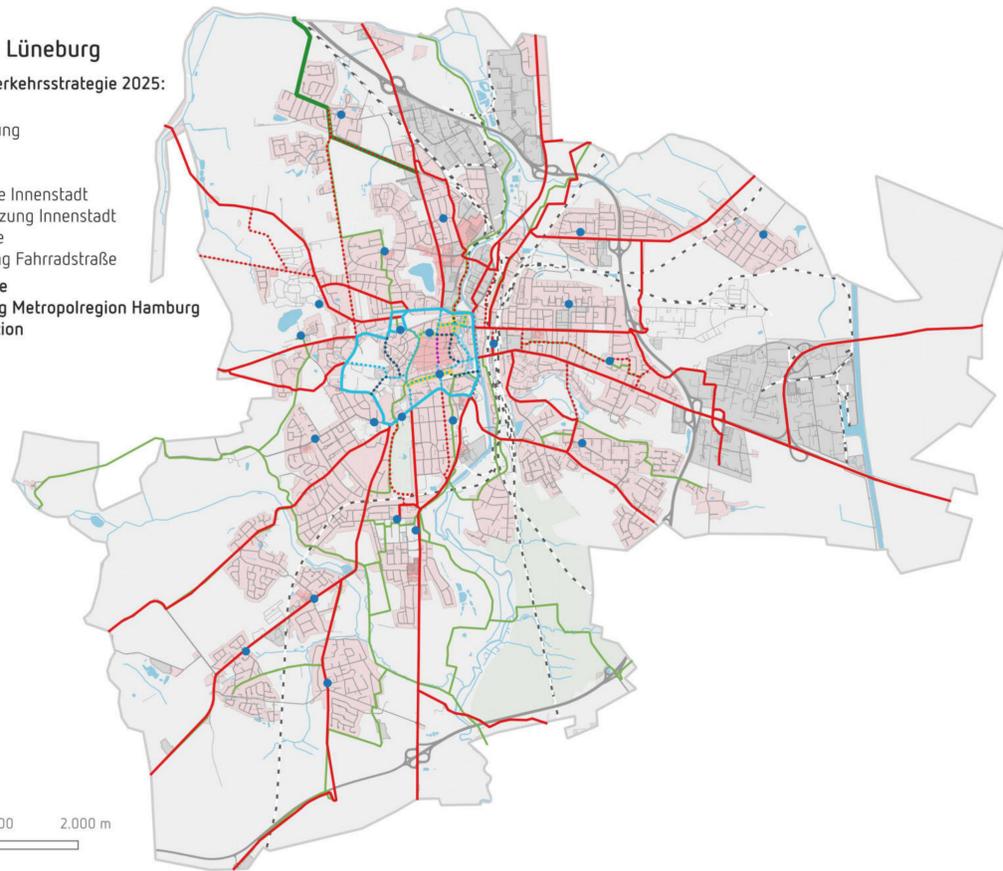


Einbahnstraße Auf dem Meere

Radverkehr in Lüneburg

Zielnetz Radverkehrsstrategie 2025:

- Hauptroute
- Netzergänzung
- Innenstadt:**
- Stadtring
- Hauptroute Innenstadt
- Netzergänzung Innenstadt
- Nachtroute
- Empfehlung Fahrradstraße
- Radschönroute
- Radschnellweg Metropolregion Hamburg
- StadtrRAD Station



Straßenunabhängige Verbindungen



Auf Verbindungen zwischen den Stadtteilen können Radfahrende attraktive Wege unabhängig des Autoverkehrs nutzen. Diese Strecken spielen sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr eine wichtige Rolle. Sie verdichten das Netz für den Radverkehr und bieten einen exklusiven Vorteil für das Verkehrsmittel Fahrrad. Hinsichtlich der Oberflächenqualität, Breite und Beleuchtung sind die Verbindungen unterschiedlich ausgestattet.



Weg zwischen Zum Elfenbruch und Hasenburger Weg



Weg an der Ilmenau



Lüner Weg



Kurpark

Unfälle mit Radfahrenden



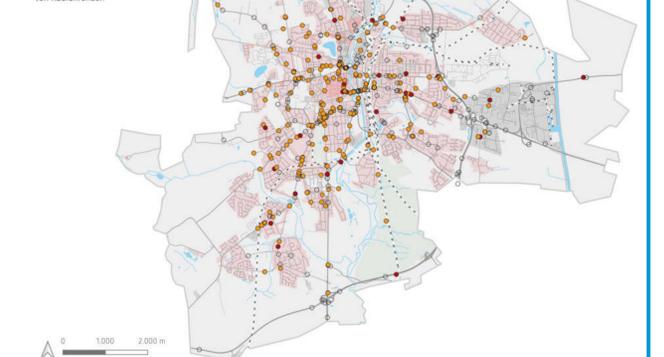
Über die letzten Jahre nahm die Anzahl der Unfälle in Lüneburg, an denen Radfahrende beteiligt waren, stetig zu. Während es im Jahr 2018 201 Unfälle mit Radfahrenden gab, waren es im Jahr 2022 277 Unfälle. Rund ein Viertel davon mit Pedelecs.

Bei einer Anzahl von insgesamt 480 Unfällen im Jahr 2022 bedeutet das, dass in über die Hälfte aller Unfälle Radfahrende involviert waren.

Bei den Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung verletzten sich im Jahr 2022 273 Personen leicht und 31 Personen schwer. Tötlich verunglückt ist dabei keine Person.

Radverkehrsunfälle in Lüneburg 2022

- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall ohne Beteiligung von Radfahrenden





Hansestadt Lüneburg

Gesprächsrunde mit

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



Hansestadt Lüneburg

Zusammenfassung und Ausblick

Markus Moßmann

Erster Stadtrat Verkehrsdezernent

Hansestadt Lüneburg