



Dokumentation Workshop

## Innenstadt & Gewerbe

Beteiligungsformat zum NUMP Lüneburg

Ort: Ritterakademie Lüneburg

Datum: 11.04.2024

Uhrzeit: 16:00 bis 18:00 Uhr

Anwesende: ca. 70 Teilnehmende (Innenstadtbewohner:innen & Gewerbetreibende)

## Das Format

Zusammen mit der Lüneburger Stadtgesellschaft und der lokalen Politik entsteht der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan – kurz NUMP – für die Hansestadt Lüneburg. Der NUMP soll zukünftig als Handlungsrahmen für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt dienen und die Grundsätze der Verkehrsplanung für die kommenden Jahre festlegen. Die Bürger:innen haben bereits in diversen Beteiligungsformaten die Gelegenheit bekommen, sich zu engagieren und die eigenen Visionen für ein nachhaltiges und gesundes Fortbewegen in der Stadt für alle einzubringen – nun sollen exemplarisch in einzelnen Quartieren konkrete Maßnahmenideen besprochen werden. Die Innenstadt steht dabei als Quartier mit hoher Bedeutung und Auswirkung auf die Gesamtstadt vor vielfältigen Herausforderungen in Bezug auf die Mobilität.

Am 11.04.2024 fand dazu ein Workshop mit Bewohner:innen und Gewerbetreibende der Innenstadt statt. Der Workshop wurde durch das mit der Erarbeitung des NUMP beauftragten Gutachterbüros Planersocietät geleitet und zusätzlich durch Vertreter:innen der Hansestadt unterstützt. Die Einladungen zur Veranstaltung wurden vorab postalisch an alle Einwohner:innen der Innenstadt sowie einen bestehenden Verteiler der Gewerbetreibenden versandt.

## Der Workshop

Zu Beginn fand eine gemeinsame Begrüßung im Plenum mit allen Teilnehmenden durch die Hansestadt statt. Herr Reichert, vom Gutachterbüro Planersocietät, führte im Anschluss mit einer Präsentation in den aktuellen Stand des NUMPs sowie die Rolle der Innenstadt im NUMP ein und erläuterte kurz den Ablauf der Veranstaltung.

In der Veranstaltung standen konkrete Maßnahmenideen als Good-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen zu drei unterschiedlichen Oberthemen im Fokus, um gemeinsam mit den Teilnehmenden Vor- und Nachteile dieser für die Lüneburger Innenstadt zu diskutieren. Auch die Ideen aus den unterschiedlichen bisherigen Bürgerbeteiligungsformaten wurden mitgebracht und standen zur Diskussion. Ziel des Workshops war, Innenstadtbewohner:innen und Gewerbetreibende in den konkreten Prozess der nun anstehenden Maßnahmenentwicklung mit einzubeziehen und deren Perspektive einfließen zu lassen.

### Austausch an Thementischen

Die Diskussion der einzelnen Oberthemen erfolgte in Kleingruppen an drei verschiedenen Stationen. Dazu hatten die zugeteilten Kleingruppen an jeder Station die Möglichkeit gemeinsam die Vor- und Nachteile der Maßnahmenideen zu erläutern und weitere Ideen einzubringen. Nach 20-25 Minuten wurden die Stationen jeweils gewechselt und das nächste Thema diskutiert. Aufgrund der großen Anzahl der Teilnehmenden wurden jedes Oberthema an zwei Stationen diskutiert.

Als Innenstadt bezogene Maßnahmenfelder wurden die Themen *Distribution von Waren, mit dem Umweltverbund in die Stadt* und *ruhender Verkehr* diskutiert. Unter dem Oberthema *Distribution*

von Waren (1) wurden Ideen zu Mikrodepots als innerstädtischer Umschlagplatz, verschiedene Optionen von Sammeldepots für die Konsumlogistik sowie neue Möglichkeiten der Gestaltung von Lieferzonen und Anlieferungen diskutiert. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wurde unter dem Thema *Mit dem Umweltverbund in die Stadt (2)* zusammengefasst. Dabei ging es um eine Attraktive Anreise mit Bus und Bahn, dem Fahrrad sowie zu Fuß. Auch Aspekte einer barrierefreien Innenstadt (besonders unter der Herausforderung des Denkmalschutzes) waren dabei Thema. Das Parken in der Innenstadt mit dem eigenen Pkw oder Fahrrad wurde an der Station *Ruhender Verkehr (3)* diskutiert. Dabei wurden sowohl Ideen zum Parken für Anwohnende als auch für Gäste betrachtet.

Im Folgenden werden die von den Teilnehmenden genannten Anmerkungen an den verschiedenen Stationen aufgezeigt:

### (1) Distribution von Waren

- Die Innenstadt sollte attraktiver werden und in diesem Zuge soll es erleichtert werden, vor Ort einzukaufen
- Overtourism wird als Herausforderung gesehen – Lüneburg Innenstadt nicht nur „Rote-Rosen Drehort“ – daher den Fokus mehr auf die Bewohner:innen legen und nicht alles auf den Tourismus (auch Themen wie Barrierefreiheit)
- Als große Herausforderung werden Lieferverkehre (Paketdienstleistungen) angesprochen. Es besteht bei vielen Diskutant:innen der Wunsch die Lieferzeiten innerhalb der Fußgängerzone stärker zu beschränken.
- Anbieterübergreifende Distributionshubs werden grundsätzlich als positiv gesehen z. B. im Leerstand könnten verschiedene Services gebündelt werden z. B. auch Leih-Lastenräder, damit Pakete dann von den Anwohnenden auch zur Wohnung gebracht werden können oder Lieferservices für mobilitätseingeschränkte Personen
- Pläne für ein großes Distributionshub am Bahnhof (Alte Stückguthalle), aus dem eine Feindistribution mit kleineren Fahrzeugen erfolgen könnte, gab es bereits und sollte in den Augen der Diskutant:innen weiterverfolgt werden.
- Die Anlieferung für die Geschäfte wird von den meisten als gut angesehen, jedoch zeigen sich punktuelle Verbesserungsmöglichkeiten z. B. Größen der Lkws (>12,5t), rückseitige Anlieferung am Platz am Sande, Überparken von Aufenthaltsflächen. Der „Chaos-Dienstag“, wenn auch der Müll abgeholt wird, wird als notwendiges Übel gesehen, auf das man sich gut einstellen kann.
- Lastenräder für Zustellung der letzten Meile gut/realistisch, jedoch...
- ...Einschränkung, dass Lastenräder nicht (wie konventionelle Fahrräder auch) in der Innenstadt fahren dürfen
- Idee von Pollern, welche die Einfahrt in die Innenstadt regeln grundsätzlich gut, sollte aber Zugänglichkeit für Handwerker:innen, mobilitätseingeschränkte Personen etc. beachten
- Idee einer Hotline für (ehrenamtliche) Nachbarschaftshilfe / Nachbarschaftsbringdienste für Pakete aus Mikrodepots
- Das Durchsetzungsdefizit der bestehenden Regelungen wird als Hauptproblem gesehen (Geschwindigkeiten,privater Pkw-Verkehre etc.)
- Kennzeichenerfassung in der Innenstadt trifft zum Teil auf Befürworter:innen, wobei das Problem oft nicht der Lieferverkehr ist, sondern der private Pkw-Verkehr
- Das Wegeleitsystem sollte überarbeitet werden.
- Verschiedene Meinungen gibt es zur Fahrradnutzung. Es gibt einerseits die Gefahr, dass Bewohner:innen kaum aus ihren Häusern kommen und Fahrradfahrer:innen als störend

empfinden (z.B. Touristen, aber auch Essenslieferanten auf E-bikes), andererseits wünschen sich einige Anwohnende auch mehr Möglichkeiten mit dem Rad zu fahren. Letztlich sind es auch die Anwohnenden, die die Verkehre produzieren.

- Es gibt den Wunsch nach mehr grünen Aufenthaltsräumen im Zentrum

## (2) Mit dem Umweltverbund in die Stadt

- Elektro-Antrieb bei Bussen grundsätzlich erwünscht
- Parkring um die Stadt und ggf. autonome Busse zur Feinerschließung ins Zentrum wurde als gute Idee wahrgenommen
- Autonome Busse als hop-on-hop-off-Busse gut (aber: hohe Taktung, Platz für Kinderwagen, barrierefrei, ausreichend Kapazität)
- Ausbaufähigkeit der Qualität der Radwege (Belag, Sicherheit, Breite)
- Fahrradfreundliche Routen in die Innenstadt ausweisen (inkl. Parkmöglichkeit)
- Oberflächenbelag (Kopfsteinpflaster) schleifen (Fahrradfahrende und Barrierefreiheit)
- Fahrradfreundliche Oberflächen sowie eine klare Kennzeichnung von Fahrradwegen
- Dauerhafte Kontrollen durchführen (Geschwindigkeit, Falschparken)
- Bessere Kommunikation von Maßnahmen
- Nutzungskonflikt Radfahrende und zu Fuß Gehende: hohe Geschwindigkeiten von Radfahrenden können andere Verkehrsteilnehmende gefährden (auch in der Innenstadt)
- Ausbau von Fahrradstraßen teilweise nicht gelungen (Nutzungskonflikte), z. B. Fahrradstraße Wallstraße: hohe Frequenz des Busverkehrs
- Beim Fahrradverleih wird sich auch der Verleih von Dreirädern gewünscht
- Flächenkonflikte Barrierefreiheit und Gastronomie (Bestuhlung) beachten
- Barrierefreie Zugänge in die Geschäfte ermöglichen
- Barrierefreiheit > Denkmalschutz (denoch versuchen, das Denkmal visuell zu erhalten)
- Grundsätzlich wird es befürwortet, in der Innenstadt / Am Sande mit Pollern die Zufahrt für Autos zu beschränken
- Eine autofreie Innenstadt ist für viele vorstellbar (ÖPNV 20 km/h)
- Überquerungen / Mittelinsel Platz am Sande
- Eine digitale Fahrtanzeige in Echtzeit für den ÖPNV wird grundsätzlich erwünscht

## (3) Ruhender Verkehr

- Parkhäuser für Bewohnerparken an sich gut, aber mit flexibleren Zeiten und fairen Tarifen sowie Mitarbeiter:innen-Tarifen (Parkhaus Graalwall ist oft leer)
- Überwiegend der Wunsch Anwohnerparken weiterhin auch im Straßenraum zu ermöglichen und Besucher:innen außerhalb der Innenstadt in Sammelanlagen abzuwickeln
- Bessere Integration der Parkhäuser ins Parkleitsystem
- Generell Besucherverkehre eher außerhalb der Innenstadt abfangen (und Parksuchverkehre reduzieren)
- Digitales Parken (ParkBee) grundsätzlich eine gute Idee, aber es wird kritisch gesehen, dass noch zu viele Menschen nicht digital unterwegs sind und wenn die App nur für Lüneburg gäbe, müssten Touristen umfassend drüber informiert werden
- Reservierbare Parkmöglichkeiten schaffen
- Idee: Mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit bieten kostengünstig Taxen für den Weg vom Parkplatz ins Zentrum buchen zu können
- Zugänge zu bestehenden Fahrradparkhäusern sollten verbessert werden

- Kapazität von Radabstellanlagen durch regelmäßige Kontrolle und Entfernung kaputter Fahrräder erhöhen
- Diskussion (und Uneinigkeit) darüber, ob das Parken am Marktplatz an den Markttagen notwendig ist
- Grundsätzlich mehr Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und an den Zielorten der Radfahrenden (auch in Parkhäusern und Leerstand denkbar)
- Fahrradabstellmöglichkeiten am Rand der Fußgängerzone anbieten, um Radfahrer:innen außerhalb der Fußgängerbereiche abzufangen
- Abstellanlagen für Lastenräder
- Es wird ein klarer Wunsch zur stärkeren Kontrolle von Falschparkern formuliert
- Es wird ein Ausbau der StadtRAD-Stationen gewünscht (sowie eine Verbindung zum D-Ticket)
- Oft wird diskutiert, das Parken aus der Innenstadt an den Rand zu verlagern, um dann mit Shuttle-Bussen in die Innenstadt zu kommen (unterschiedliche Meinungen, ob Anwohnerparken und/oder Besucherparken – Konkurrenz Anwohner- und Bewohnerparken)

## Zusammentragen der Ergebnisse & Ausblick zum weiteren Vorgehen

Nach dem Austausch an den Thementischen wurden die Ergebnisse der Diskussionen nochmals im Plenum für alle zusammengetragen und ein Ausblick zum weiteren Vorgehen gegeben. In den nächsten Monaten finden weitere Bürgerwerkstätten zur Quartiersmobilität (in Kaltenmoor sowie in Rettmer & Häcklingen) sowie im Sommer eine zweite große Onlinebeteiligung statt.

Neben den anstehenden Beteiligungsformaten erarbeitet das Planungsteam im Sommer 2024 konkrete Mobilitätsmaßnahmen in Form von Steckbriefen für Lüneburg, in welche auch die Ergebnisse des Workshops einfließen.

Dortmund, 11.04.2024