

Fachbereich 3b - Ordnung, Umwelt,
Nachhaltigkeit und Mobilität

Datum:
31.03.2021

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (NUMP) für die Hansestadt Lüneburg als Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	27.04.2021	Verkehrsausschuss

I. Allgemeines

Entsprechend der Beratungen des Verkehrsausschusses in seiner Sitzung vom 30.09.2020 und der Beschlussfassung des Rates der Hansestadt Lüneburg vom 26.11.2020 zum Haushalt 2021 ist die Verwaltung mit der Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (NUMP) als Fortschreibung/Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans beauftragt worden. Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan soll als Teilkonzept Mobilität Bestandteil des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes werden.

Urbane Mobilität bedeutet lt. dem Sonderbericht 06/2020 des Europäischen Rechnungshofes, dass

"Personen sich mithilfe verfügbarer Verkehrsnetze und -dienste zwischen Zielen in städtischen Gebieten problemlos hin- und herbewegen können. Es gibt viele Faktoren, die sich auf die urbanen Mobilitätsmuster auswirken, wie Demografie, Flächennutzung, Verwaltungspraxis, die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, Pkw-Nutzung und die lokale Wirtschaft.

Die Steuerung der urbanen Mobilität stellt für Kommunen eine große Herausforderung dar. Neben unvermeidlichen finanziellen Sachzwängen sind Planer und politische Entscheidungsträger mit vielen Anforderungen konfrontiert, die oft in Widerspruch zueinander stehen: die Aufrechterhaltung einer hohen Lebensqualität bei gleichzeitiger Schaffung eines attraktiven Umfelds für Unternehmen und die Einschränkung des Verkehrs in sensiblen Bereichen, ohne den notwendigen Fluss von Waren und Personen zu beeinträchtigen."

Damit ist die Herausforderung verbunden, die Themen **Mobilität** im Sinne des Bedürfnisses nach örtlicher Veränderung und **Verkehr** im Sinne der verschiedenen Verkehrsträger, -formen und -infrastrukturen einschließlich der jeweiligen Verkehrsregeln nach einer Bestandsanalyse und Zieldefinition in einem integrierten Ansatz zusammenzuführen, der in einem Maßnahmenpaket und Handlungskonzept zur Erreichung einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Mobilität in Lüneburg mündet.

Neben den oben zitierten Aspekten in Bezug auf einen künftigen Mobilitätsanspruch müssen bei der Zielformulierung Ausgangspunkt die übergeordneten Minderungsziele des Bundesklimaschutzgesetzes in Bezug auf den Verkehrssektor und die des Niedersächsischen Klimaschutzgesetzes sein, so dass die Entwicklung von Strategien und die Schaffung eines Anreizsystems im Vordergrund stehen, mit denen der Übergang auf umweltfreundliche und nachhaltige Verkehrsarten wie Zufußgehen, Radfahren, öffentliche Verkehrsmittel und Angebote geteilter Mobilität forciert wird.

In einem Plan für nachhaltige städtische Mobilität werden üblicherweise folgende Maßnahmenbereiche abgearbeitet:

- öffentlicher Verkehr
- aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr)
- verkehrsträgerübergreifende und Mobilität von Haus zu Haus
- städtische Straßenverkehrssicherheit
- fließender und ruhender Straßenverkehr (Parkraummanagement)
- städtischer Güterverkehr und Logistik
- Mobilitätsmanagement und intelligente Verkehrssysteme¹

Als prozessorientierter Plan sollte der nachhaltige Mobilitätsplan möglichst indikatorenbasiert aufgebaut und einem Monitoring sowie einer Evaluation unterzogen sein.

Viele der angesprochenen Mobilitätsthemen werden durch die Hansestadt Lüneburg bereits durch konkrete Zielfestlegungen und Maßnahmen mit entsprechenden Beschlusslagen bereits bearbeitet. Zu nennen sind **beispielsweise**

- die Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+ und das Maßnahmenpaket "Radverkehrsstrategie 2025"
- daraus resultierende jährliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf Grundlage der Beschlusslagen des Verkehrsausschusses und des Rates (Haushalt): Sanierung, Neuanlage, ruhender Verkehr (Abstellanlagen), Mobilitätsstationen
- soweit nicht Bestandteil des Maßnahmenpaketes "Radverkehrsstrategie 2025" Planung und Umsetzung von gemeindeverbindenden Radwegeverbindungen ("Rad-schönrouten") in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden und dem Landkreis Lüneburg
- Betrieb des Fahrradverleihsystems StadtRAD Lüneburg unter Einbeziehung von Konzern-töchtern und Nachbargemeinden
- Förderung der E-Mobilität auf Grundlage des Konzeptes "Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg"
- Errichtung einer Mobilitätszentrale im Bahnhof Lüneburg mit dem Ziel der Sicherung des heutigen Qualitätsstandards (insb. Beratung und Verkauf von Fahrkarten vor Ort sowie künftige verkehrsträgerübergreifende(s) Beratung und Angebot)
- Pilotierung eines Micro-Depots für die "Letzte Meile" zur Reduzierung des innerstädtischen motorisierten Güter- und Logistikverkehrs,

¹ vgl. Deutsches Institut für Urbanistik, Integration von Ansätzen geteilter Mobilität in nachhaltigen urbanen Verkehrsentwicklungsplänen (SUMP), Sonderveröffentlichung 2020, Wulf-Holger Arndt u.a.

- Weiterentwicklung des Bahnhofes, Bahnhofsumfeldes und Zentralen Omnisbusbahnhofes als Grundlage für eine zukunftsorientierte, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsdrehscheibe und für weitere Optimierungen des ÖPNV im Stadt- und Regionalbusverkehr in Abstimmung mit dem Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger für den ÖPNV, Planungen für eine 3. Fahrradabstellanlage am Bahnhof, enge Kooperation mit DB und Metronom
- straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrssteuerung (Planungen zur Rad- und Busbeschleunigung) und Erhöhung der Verkehrssicherheit (Einrichtung von Fußgängerüberwegen, Querungshilfen, Geschwindigkeitsreduzierungen)

Ungeachtet dieser Maßnahmen bedarf es jedoch aufbauend auf vorhandenen Zielvorgaben und Maßnahmenpaketen einer umfassenden und ganzheitlichen Betrachtung aller Teilthemen der urbanen Mobilität, um die Hansestadt diesbezüglich zukunftsweisend auszurichten und Maßnahmen aufeinander abgestimmt in die Umsetzung zu bringen. Da ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan grundsätzlich das gesamte (funktionale) Stadtgebiet betrachtet, ist die räumliche Verflechtung in die Nachbargemeinden von hoher Bedeutung, die zu erheblichen Verkehren führt sowie der Umstand, dass für den Öffentlichen Personennahverkehr der Landkreis Lüneburg Aufgabenträger ist. Bei der Erarbeitung des Mobilitätsplans bedarf es daher einer engen Abstimmung mit den genannten Körperschaften.

Nachhaltige Mobilität braucht einen Mix von Maßnahmen, da einzelne Maßnahmen nicht die notwendige Wirkung entfalten können. Das Fahrzeug und seine Antriebstechnik oder die Förderung des Radverkehrs dürfen z.B. nicht allein im Fokus stehen. Erst mit einem integrierten Ansatz inklusive nicht-technischer Maßnahmen lassen sich auch im Themenkomplex Verkehr die gesteckten Klimaschutzziele erreichen. Nötig sind vor allem Anreize und attraktive Angebote mit dem Ziel einer Verhaltensänderung und auch eine regionale Siedlungs- und Verkehrsplanung, die Verkehrsvermeidung und umweltfreundliche Verkehrsträger in den Fokus nimmt. Dabei ist die Orientierung an den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen Ausgangspunkt.

Die Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans sollte demzufolge eine intensive Bürger- und Akteursbeteiligung und intensive Öffentlichkeitsarbeit beinhalten, um Lösungen für die so ermittelten Mobilitätsbedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Einrichtungen zu erzielen, die auch den Klimaschutzzielen der Hansestadt und übergeordneter Ebenen entsprechen.

Zielvorstellung ist es, im Rahmen der Erstellung des Mobilitätsplans nach einer Chancen- und Mängelanalyse auf Basis aktueller Verkehrserhebungen Szenarien zu erstellen und deren Wirkungen auf die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger darzulegen.

Durch die Abwägung und Bestimmung eines Leitszenarios durch die städtischen Gremien – unter Berücksichtigung des ISEK-Prozesses - und einen breiten Planungsdialog im Vorfeld und die Zusammenarbeit mit allen Akteuren und Stakeholdern können ein Handlungskonzept und Maßnahmen zu deren Umsetzung bestimmt werden, das einen verbindlichen Rahmen setzt. Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan soll dabei keine theoretische, wissenschaftliche Ausarbeitung oder Empfehlung bleiben, sondern alle Teilaspekte im Konkreten behandeln und in seiner weiteren Entwicklung vorzeichnen.

II. Zeitplan, Kosten und Umsetzung

Der Prozess bis zur Fertigstellung bedarf nach den Erfahrungen anderer Kommunen eines Zeitraums von ca. 2 Jahren, der internen Koordination sowie sinnvollerweise der Begleitung durch externe Büros. **Kosten** für eine Kommune in der Größenordnung Lüneburgs werden im Rahmen von voraussichtlich **300.000 €** liegen inkl. der notwendigen externen Gutachten und Bürgerbeteiligungsformate.

Je nach Intensität der externen Beauftragung sind zur erfolgreichen Koordination in der Verwaltung **Personalkapazitäten** vorzuhalten. Durch die Kombination mit der Aufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sind möglicherweise Synergien zu erreichen; der Aufbau einer **0,5 Stelle für einen Zeitraum von 2 Jahren** scheint nach derzeitigem Kenntnisstand aber notwendig und angemessen.

Die Erstellung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans ist in folgenden Schritten vorgesehen:

1. Als Maßnahmen zur Bestandsanalyse in **2021** Beauftragung
 - a. der Aktualisierung der Verkehrszählung und -prognose aus dem Jahr 2013
 - b. einer separaten Online-Erhebung zum Modal Split in Kooperation mit dem Institut für Stadt- und Kulturräumforschung IfSK an der Leuphana Universität sowie dem Mobilitätslabor traxventure research gGmbH und
 - c. Untersuchung zum ruhenden Verkehr im Stadtgebiet (Innenstadt und Quartiere) einschl. einer umfassenden Bestandsanalyse zum Stellplatzangebot und zur Beschilderung.im Rahmen der aktuellen Haushaltsansätze (40.000,- € in 2021 und 60.000,- € in 2022)
2. externe Beauftragung der Erstellung des NUMP inkl. Bürgerbeteiligung in 2022, dazu
 - a. Erarbeitung eines Leistungsverzeichnisses zur Erstellung eines NUMP in 2021
 - b. Schaffung der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen in 2021/2022 für den weiteren finanziellen Aufwand (Gutachten und Personal)

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Erläuterungen zur Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans zustimmend zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 89,-
aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: geschätzter Kostenrahmen: 300.000,-- €
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert: teilweise: 40.000,00 € in 2021
60.000,00 € in 2022 (Planung)
200.000,00 € (Anpassung Haushaltsansätze für 2022)

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen: 100.000,00 € (derzeit Prüfung der Einwerbung von Fördermitteln aus dem REACT EU „Ad-hoc-Programm Innenstadt“)

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Bereich 34 - Nachhaltigkeit und Mobilität

Bereich 32 - Ordnung

03 - Projektmanagement, Service und Steuerungsunterstützung