

03 - Projektmanagement, Service  
und Steuerungsunterstützung  
Frau Schütte

Datum:  
13.09.2022

## **Anfrage**

Beschließendes Gremium:  
**Ausschuss für Mobilität**

**Anfrage "Stand der Umsetzung Mobilitätskonzepte" (Anfrage des AStA vom  
12.09.2022, eingegangen am 12.09.2022, 12:09 Uhr)**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	27.09.2022	Ausschuss für Mobilität

### **Sachverhalt:**

Anfrage „Stand der Umsetzung Mobilitätskonzepte“ (Anfrage des AStA vom 12.09.2022, eingegangen am 12.09.2022, 12:09 Uhr)

### **Anlagen:**

Anfrage „Stand der Umsetzung Mobilitätskonzepte“

### **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:

---

An die  
Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch  
z. H. Ratsbüro  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg

Günzburg, 12.09.2022

## **Anfrage zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 27.09.2022**

### **Stand der Umsetzung Mobilitätskonzepte**

Sehr geehrte Mitglieder des Mobilitätsausschusses,  
sehr geehrter Herr Moßmann,

im Namen der Lüneburger Studierendenschaft frage ich an, wie es um die Umsetzung der nachfolgenden Verkehrskonzepte steht:

- Verkehrskonzept der Universität Lüneburg
- 10 Erstmaßnahmen für den Start einer Verkehrswende in Lüneburg

Zu den Konzepten:

Das **Verkehrskonzept der Universität** enthält sechs Vorschläge:

1. Reaktivierung von Bahnstrecken i. V. m. einem Haltepunkt Kurpark/ Universität
2. Businformationssystem (nicht nur) für die Universität
3. Freigabe des Radverkehrs in der Südhälfte des Kurparks in Verbindung mit der Ausschilderung einer Radschönroute Saline - Kurpark - Universität - Bockelsberg (und weiter)
4. Ausschilderung einer Radschönroute Bahnhof - Lösegraben - Wilschenbruch - Universität/ Deutsch Evern (mit Anschluss an eine Nordroute aus/ nach Adendorf/ Scharnebeck und weiter
5. Netzunterbrechung Scharnhorststraße und Gestaltung eines Quartiersplatzes
6. Versuchsweise Reduktion der Stellplatzzahl für die Universität auf vertraglicher Basis

Das Konzept wurde im Mai 2022 vom Präsidium verabschiedeten und anschließend der Stadt zugestellt. Ausgearbeitet wurde es von Prof. Peter Pez in enger Absprache mit dem Leuphana-Vizepräsidenten Christian Brei.

Die **10 Erstmaßnahmen für den Start einer Verkehrswende** wurden von Sebastian Heilmann, Fachdienstleiter Mobilität beim Landkreis Lüneburg und ehemaligem Mobilitätsbeauftragten der Hansestadt Lüneburg, sowie Prof. Pez erarbeitet. Seit bald einem Jahr – seit Ende 2021 – liegt dieses Konzept Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch vor. Das Konzeptpapier enthält folgende Radverkehrsmaßnahmen:

1. Fußgängerüberweg Uelzener Straße nahe Munstermannskamp
2. Salzstraße am Wasser / Treidelweg
3. Kurpark-Südhälfte
4. Hasenburger Berg
5. Elsterallee
6. Nord-Süd-Fahrrad-Magistrale von Adendorf – Lüneburg-Zentrum – Deutsch Evern
7. Busmängelanalyse
8. Regio-S-Bahn für Stadt und Landkreis Lüneburg
9. Verkehrsneuordnung in Lüneburg – probieren, evaluieren, Umweltverbund stärken
10. Quartiersplätze für mehr Wohnumfeldqualität in den Stadtteilen – z. B. Kreideberg

Zu der geplanten Umsetzung einzelner Maßnahmen der beiden Konzepte – wie bspw. der Bahnreaktivierung oder der Freigabe der Kurpark-Südhälfte für den Radverkehr – wurde uns bereits im Mobilitätsausschuss berichtet.

Fragen:

**Ist geplant, alle Maßnahmen der zwei Konzepte umzusetzen? Wenn ja, wie sieht der konkrete Zeitplan für die Umsetzung aus? Welche Schritte wurden bereits in die Wege geleitet? Welche werden wann genau folgen?**

Im Namen der Studierendenschaft,



Johanna Büchele

Beratendes Mitglied des Mobilitätsausschusses für den AStA der Universität

# LEUPHANA UNIVERSITÄT – VERKEHR – LÜNEBURG

## EIN KONZEPT MIT WIN-WIN-OPTION

April 2022

Die Leuphana Universität Lüneburg orientiert sich am gesellschaftlichen Leitbild der Nachhaltigkeit. Auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ist – ausgehend vom Klimaschutzgedanken, aber inhaltlich viel weiter reichend – erkannt worden, dass der Bereich Mobilität beträchtliche Defizite aufweist. Das gilt auch für Lüneburg, denn nachdem die Stadt mit der innerstädtischen Verkehrsberuhigung 1991-93 verkehrspolitisch eine führende Rolle einnahm, ist seitdem kein substanzieller Fortschritt mehr erkennbar, vielmehr existieren durch kräftigen Einwohnerzuwachs ähnliche Probleme wie zur Zeit des Beschlusses des Verkehrsentwicklungsplanes 1990 und die Stadt ist in das untere Mittelfeld des kommunalen Verkehrsmanagements abgerutscht. Die folgende Sammlung konkreter Maßnahmenvorschläge verfolgt das Ziel einer Intensivierung der Kooperation von Universität und Stadt, um für beide Seiten deutliche Fortschritte im Bereich nachhaltiger Mobilität zu erreichen – gern mit dem Nebenziel, Lüneburg wieder eine Spitzenposition kommunaler Verkehrspolitik zu hieven. Die Universität möchte in diesem Rahmen die Aufenthaltsqualität in einem bedeutenden Teil des städtischen Südens deutlich verstärken und zu einem Musterbeispiel der Campusentwicklung werden. Dies wäre ein Aushängeschild für die Stadt Lüneburg, aber abgesehen hiervon würden sich auch konkrete Verbesserungen für das Verkehrssystem in Lüneburg und seiner Region ergeben. In dieser Hinsicht werden im Folgenden sechs Vorschläge unterbreitet:

	Seite:
1. Reaktivierung von Bahnstrecken i. V. m. einem Haltepunkt Kurpark/Universität	2
2. Businformationssystem (nicht nur) für die Universität	3
3. Freigabe des Radverkehrs in der Südhälfte des Kurparks in Verbindung mit der Ausschilderung einer Radschönroute Saline – Kurpark – Universität – Bockelsberg (und weiter)	4
4. Ausschilderung einer Radschönroute Bahnhof – Lösegraben – Wilschenbruch – Universität / Deutsch Evern (mit Anschluss an eine Nordroute aus/nach Adendorf/Scharnebeck)	6
5. Netzunterbrechung Scharnhorststraße und Gestaltung eines Quartiersplatzes	7
6. Versuchsweise Reduktion der Stellplatzzahl für die Universität auf vertraglicher Basis	8
Abschließende Bemerkungen	9



## 1. REAKTIVIERUNG VON BAHNSTRECKEN I. V. M. EINEM HALTEPUNKT KURPARK/UNIVERSITÄT

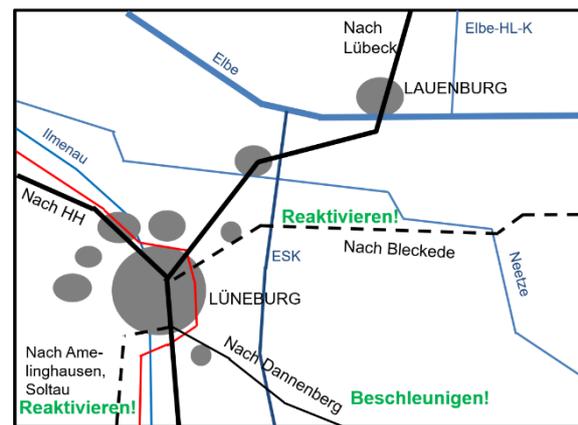
### Ausgangslage

Der Busverkehr erreicht nur die Hälfte der Reisegeschwindigkeit des PKW. Er ist daher für viele Nutzer/innen unattraktiv, vor allem, wenn noch ein Umstieg am Bahnhof erfolgen muss. Die Bahn ist demhingegen schneller als der PKW. Die Laufruhe im Vergleich zum Bus ermöglicht Lesen/Arbeiten während der Fahrt und Fahrrädern bzw. größeres Gepäck lassen sich mitnehmen. Lüneburg war bis in die 1970-er Jahre Bahnknotenpunkt und aktuelle Bestrebungen des Landkreises laufen darauf hinaus, diesen Status durch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf den Strecken nach Bleckede und Amelinghausen (/Bispingen/Soltau) wiederzubeleben. Auch eine Beschleunigung und Intensivierung der Wendlandbahn (derzeit unattraktiver 3-Stunden-Takt) ist hierbei ein Thema.

### Das Interesse der Universität

Die Leuphana Universität ist mit ca. 9.400 Studierenden, 1.100 Beschäftigten und rund 470 Lehrbeauftragten pro Semester ein Schwerpunkt im Ausbildungs- und Berufsverkehr in Lüneburg. Die jüngste Adressanalyse der Studierenden [und der Mitarbeiter/innen] vom März/April 2022 ergab

- 39,9 % wohnen in Lüneburg, zuzüglich (nur) 1,7 % in Vororten mit Stadtbusanschluss [Mitarbeitende: 43,2 + 6,7 %].
- 43,17 % [33,0 %] wohnen in Orten mit gutem Bahnanschluss (= Stundentakt)! Hiervon kommen 23,5 % [19,3 %] aus dem klassischen Einzugsgebiet Hamburg, aber fast 20 % auch nicht – offenkundig, weil es außerhalb Lüneburgs günstigeren Wohnraum mit Bahnanschluss gibt.
- Knapp 17 % der Studierenden und des Personals wohnen in größerer Entfernung im ländlichen Raum.



--- Aufgabe des Personenverkehrs in den 1970-er Jahren

Eine Bahnreaktivierung und Intensivierung der Wendlandbahn würde die Anbindung der dritten genannten Gruppe mit Wohnsitz im ländlichen Raum erschließen helfen, womit eine attraktive Alternative zur PKW-Nutzung sowohl für Studierende als auch für Mitarbeiter/innen entstünde. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, in Orten mit Bahnanschluss studentische Zimmer- und Wohnungsangebote zu erschließen. Das würde die Wohnraumsituation der Studierenden, die auf günstige Mietpreise besonders angewiesen sind, deutlich entspannen.

Ein Bahnanschluss ab Westbahnhof ermöglicht zudem einen sehr schnellen Transport von Bahnpendler(inne)n zum Haltepunkt Kurpark der Strecke Lüneburg – Amelinghausen, von wo aus eine fußläufige Anbindung (680 m) der Universität besteht. Bei einer – auch wegen inzwischen beengter baulicher Situation –



zu favorisierenden Verlagerung des Haltepunktes von der östlichen auf die westliche Seite des Bahnüberganges der Uelzener Straße würde sich der Gehweg auf 500 m verkürzen.

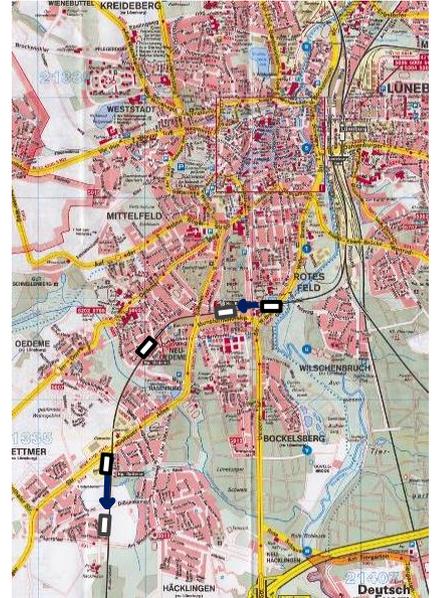
### Stadt und Region Lüneburg würden profitieren

- von einer Regio-S-Bahn als schnellem, komfortablem ÖPNV-Rückgrat auch für Innenstadt, Schulzentrum Oedeme und Bahnfernverkehr,
- von einer Entlastung auch des allgemeinen Immobilienmarktes per Wohnbauflächenerschließung an Bahnhalteorten,
- von einer West-Ost-Erschließungsachse des Landkreises – zwischen Heide und Elbe für den Tourismus und die eigene Naherholung.
- Die Shuttle-Buslinie 5001 wäre verzichtbar.

Für die Binnenerschließung ist eine Südverschiebung des bisherigen Haltepunktes Bhf. Rettmer zwischen die Wohnbereiche Rettmer und Häcklingen anzuraten (aber keine Bedingung).

### Was ist zu tun?

Stadt und Universität sollten sich baldmöglichst und wiederholt pro Bahnreaktivierung/-intensivierung öffentlich positionieren.





## 2. BUSINFORMATIONSSYSTEM (NICHT NUR) FÜR DIE UNIVERSITÄT

### Ausgangslage

Die Universität wird als Arbeits-/Ausbildungszentrum für über 10.000 Personen von den Stadtbuslinien 5011 und 5012 im Halbstundentakt, zeitweise auf viertelstündig verdichtet, angefahren. Hinzu kommen überwiegend stündlich der Uni-Shuttle 5001 vom/zum Bahnhof (ohne Am Sande), die Linie 5020 Lüneburg – Deutsch Evern sowie die Linie 5600 Lüneburg – Melbeck/Embsen. Dies erzeugt eine für Lüneburg dichte Fahrtenfolge selbst ohne Verstärkerfahrten (vgl. nächste Seite):

- Bahnhof → Campus um x.00, x.24, x.42, x.43, x.49 Uhr
- Campus → Bahnhof um x.00, x.05, x.06, x.19, x.35, x.49 Uhr



Die Abfahrt erfolgt universitätsseitig allerdings linienabhängig an vier unterschiedlichen Haltestellenbereichen ohne Blickverbindung: DJH (vor Uni-Gebäude 1), Blücherstraße, Scharnhorststraße sowie Universitätsallee. Das ist unübersichtlich und erzeugt ohne genaue Erueirung im Internet mentale Intransparenz, wodurch Unzufriedenheiten entstehen, die gar nicht sein müssten.

### Das Interesse der Universität

Ein Fahrgastinformationssystem wäre erforderlich, zu denken ist an eine Anzeigetafel im Bereich der Uni-Gebäude 8 bzw. 10 sowie innerhalb des Zentralbaus, welche die nächsten Busanschlüsse und deren Abfahrorte in Echtzeit anzeigt. Bei Gebäude 8/10 trennen sich quasi die Wege zum Zentralbau (Universitätsallee) und zur Blücherstraße/Scharnhorststraße. Ein solcher Bedarf für eine Anzeigetafel existiert auch am Bahnhof. Die Shuttlelinie 5001 verkehrt aktuell zur Scharnhorststraße. Aus Sicht der Universität spräche nichts gegen eine Verlagerung deren Haltestelle 5001 zur Universitätsallee, um die Abfahrtsorte (mit 5012, 5020 und 5600) auf zwei Standorte zu bündeln, was lediglich kurz vor 10 Uhr einer Entzerrung mit den Ankunftszeiten der Linien 5020 und 5600 bedarf.

Linie	Ziel	Abfahrt ab	in Min.
5011	Zentrum	Blücherstr.	3
5012	Zentrum	Univers.-allee	17
5600	Melbeck	Univers.-allee	22
5020	Dt. Evern	Univers.-allee	23
5001	Bahnhof	Scharnhorststr.	28
5020	Zentrum	Univers.-allee	34
5600	Zentrum	Univers.-allee	34

Auch in den Bussen sollte das Fahrgastinformationssystem – wie in anderen Städten – Standard werden, welches die Haltestellen optisch und akustisch angibt, idealiter optisch nicht nur die nächste Haltestelle, sondern die nächsten drei Halteorte.



**Die Stadt würde profitieren**

- Ein Fahrgastinformationssystem an zentralen Haltestellen sowie innerhalb der Busse ist andernorts Standard und für das Oberzentrum Lüneburg überfällig.
- Dort, wo die Anzeigetafel für die Busabfahrten ab Universität zu installieren wäre, findet der Wochenmarkt statt, der sich auch an die Bürger/innen Bockelsbergs richtet. Unabhängig vom Markttag gibt es dort auch Snackangebote an Verkaufsständen an Werktagen. Die Lokalität befindet sich in kurzer Radentfernung, insbesondere wenn man die Zuwegung über die Virchowstraße nutzt. Nutzungsgelegenheiten + Busknotenpunkt (+ Radroute, sh. Pkt. 3) sollten auch für Bockelsberg-West von großem Interesse sein.

**Was ist zu tun?**

Stadt und Universität sollten sich gemeinsam bei Landkreis und KVG für die Etablierung stationärer Businformationssysteme einsetzen (neben der Universität auch am Bahnhof) und für eine generelle Verbesserung der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen.


**Bahnhof/Stadtzentrum → Universität (grün markiert)**

	5011		5012		5020	5600	5001
	Standard	Zusätzlich morgens	Standard	Zusätzlich morgens			
Nahverkehrsankunft - Hamburg - Uelzen - Lübeck	x.23 + x.33 x.24 bis x.26 x.15/22/30 (wechselnd)						
Bahnhof	x.00, x.30	7.15, 7.45, 8.15, 9.45	x.24, x.54	7.39, 8.09, 8.39	x.43 auch 16.13, 17.13, 18.13	x.42	7.30/35 8.45 9.36/42/43/44 danach x.45
Am Sande	x.05, x.35	7.20, 7.50, 8.20, 9.50	x.29, x.59	7.44, 8.14, 8.44	x.48 auch 16.18, 17.18, 18.18	x.46	
Feldstraße							7.34/39 8.49 9.40/46/47/48 danach x.49
Kefersteinstraße			x.32, y.02	7.47, 8.17, 8.47			
Blücherstraße	x.15, x.45	7.30, 8.00, 8.30, 10.00					
DJH	x.16, x.46	7.31, 8.01, 8.31, 10.01					
Universitätsallee			x.38, y.08	7.53, 8.23, 8.53	x.55 auch 16.25, 17.25, 18.25	x.54	
Scharnhorststraße							7.42/47 8.57 9.48/54/55/56 danach y.01


**Universität (grün markiert) → Stadtzentrum/Bahnhof**

	5011		5012		5020	5600	5001
	Standard	Zusätzlich nachmitt.	Standard	Zusätzlich nachmitt.			
Scharnhorststraße							x.00 / x.01 z. T. 2 Busse
Universitätsallee			x.19, x.49	16.38, 17.04, 17.34, 18.04, 18.34, 19.04	x.06	x.06	
DJH	x.04, x.34	16.49, 17.19, 17.49, 18.19, 18.49					
Blücherstraße	x.05, x.35	16.50, 17.20, 17.50, 18.20, 18.50					
Kefersteinstraße			x.26, x.56	16.45, 17.15, 17.45, 18.15, 18.45, 19.15			
An der Roten Bleiche							x.04 / x.03
Am Sande	x.14, x.44	16.59, 17.29, 17.59, 18.29, 18.59	x.30, y.00	16.49, 17.19, 17.49, 18.19, 18.49, 19.19	x.14	x.15	
Bahnhof	x.19, x.49	17.04, 17.34, 18.04, 18.34, 19.04	x.35, y.05	16.54, 17.24, 17.54, 18.24, 18.54, 19.24	x.19	x.20	x.15 / x.14
Nahverkehrsabfahrt - Hamburg - Uelzen - Lübeck	x.28 + x.32 x.34 x.30 / y.45 (Zeitabstandwechsel 45 oder 75 Min.)						



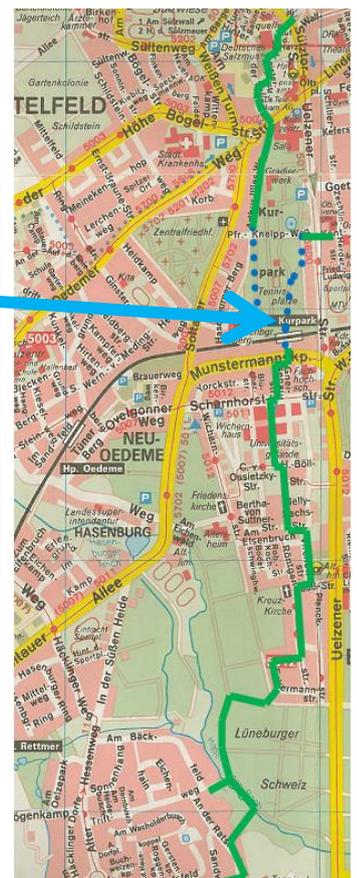
### 3. FREIGABE DES RADVERKEHRS IN DER SÜDHÄLFTE DES KURPARKS IN VERBINDUNG MIT DER AUSSCHILDERUNG EINER RADSCHÖNRUTE SALINE – KURPARK – UNIVERSITÄT – BOCKELSBERG (UND WEITER)

#### Ausgangslage

Viele Studierende und Beschäftigte wohnen in Lüneburg oder dessen Vororten. Dies ergibt radverkehrsaffine Wegebeziehungen, aber der Radverkehrsanteil ist noch steigerungsfähig, was durch die Innovation der E-Fahrräder und deren rapide Verbreitung technikseitig eine kräftige Unterstützung erfährt. Die Lüneburger Radverkehrsplanung steht jedoch weit dahinter zurück. Mitte der 1990-er Jahre wurden Radcityrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen definiert, die die Bedürfnisse von Radler(inne)n bzgl. schnellem und sicheren Vorankommen (zahlreiche Ampeln, Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten) sowie einer lärm- und abgasarmen Umgebung nicht erfüllen. Dabei verfügen Stadt und Region über zahlreiche, netzartige Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, die sich für sehr viele Verkehrsbeziehungen optimal eignen.

#### Das Interesse der Universität

Alternativ zu der nach erfolgtem Umbau stadteinwärts gefährlichen Soltauer Straße und der ebenfalls stark verkehrsbelasteten Uelzener Straße bietet sich als kürzere, ampelfreie und äußerst angenehme Verbindung die Strecke Universität – Südhälfte Kurpark – Arthur-Illies-Weg – Saline an. Verbotenerweise nutzen schon heute viele Personen diese Strecke, denn nötig wäre die Freigabe des Radverkehrs in der Kurparkhälfte als Lückenschluss mittels StVO-Zusatzschild 1022-10 sowie eine Radwegweisung.



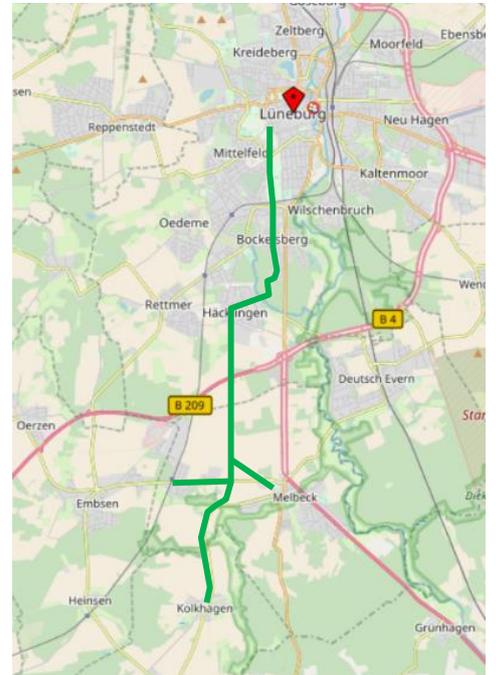


### Die Stadt würde profitieren

- Die Universität befürwortet, die Radschönroute über das Uni-Gelände nach Bockelsberg zu erweitern zur Schaffung einer attraktiven Innenstadtverbindung für die Bockelsberger und umgekehrt für Innenstadtbewohner in das Wald- und Naherholungsgebiet der Lüneburger Schweiz.
- Innerhalb dieses Waldgebietes ließe sich die Wegweisung fortsetzen nach Häcklingen.
- Durch Häcklingen hindurch ließe sich über Triftweg, Alter Hessenweg, Emsener Kirchweg und Hessenweg eine Anbindung von Melbeck, Embsen und Kolkhagen erreichen, ohne entlang der unattraktiven B4-Stecke radeln zu müssen.

### Was ist zu tun?

- Freigabe der Kurparksüdhälfte für den Radverkehr.
- Einrichtung einer durchgängigen Radwegweisung für Zentrum, Universität, Bockelsberg, Häcklingen und die genannten Vororte.





#### 4. AUSSCHILDERUNG EINER RADSCHÖNRUTE BAHNHOF – LÖSEGRABEN – WILSCHENBRUCH – UNIVERSITÄT / DEUTSCH EVERN (MIT ANSCHLUSS AN EINE NORDROUTE AUS/NACH ADENDORF/SCHARNEBECK UND WEITER)

##### Ausgangslage

Nicht wenige Studierende und Mitarbeiter/innen wohnen nördlich oder öst- und süd-östlich der Universität. Hinzu kommen Bahnpendler/innen, die entweder im Rad-speicher ein Fahrrad geparkt haben oder das Stadtrad nutzen. Bei Beschäftigten der Universität fallen auch immer wieder Dienstreisen mit der Bahn an, sodass der Bahnhof ein wichtiges Quell- und Zielgebiet für den gebrochenen Verkehr ist.

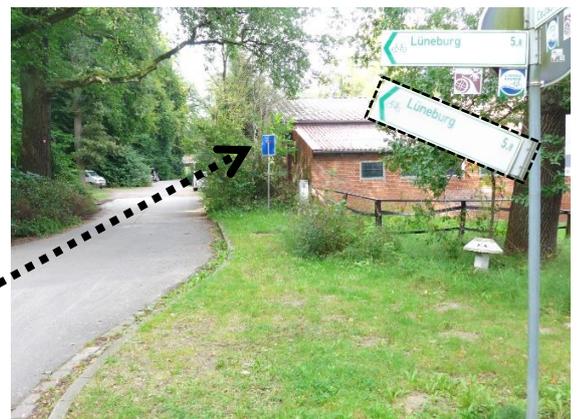
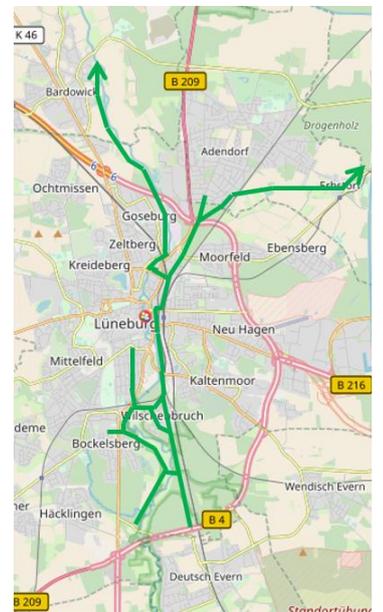
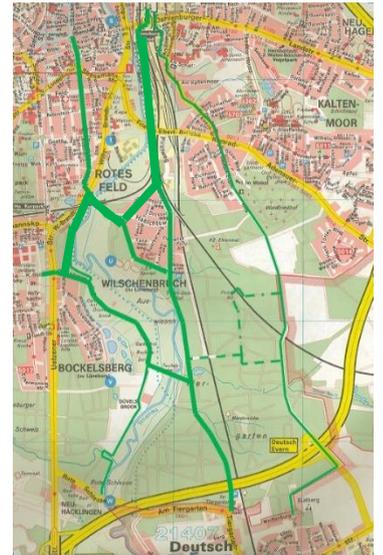
##### Das Interesse der Universität

Auch hier empfiehlt sich die Attraktivierung des Radverkehrs über die Etablierung einer Radschönroute vom Bahnhof zur Universität über den Lösegrabenweg und Wilschenbruch, die ampelarm zügig befahrbar ist und zudem durch eine attraktive, lärmarme Umgebung führt. In Richtung Süden sollte sie bis Deutsch Evern fortgeführt werden, von wo aus wiederum eine Querverbindung über die Teufelsbrücke und den Düvelsbrooker Weg zur Universität naheliegt.

##### Die Stadt würde profitieren

- Der Weg von Deutsch Evern durch den Tiergarten und Wilschenbruch eignet sich nicht nur für die Zuwegung zum Bahnhof, sondern über die Barckhausenstraße auch an das Stadtzentrum. Im Osten des Tiergartengeländes gäbe es eine weitere Verbindung zum Bahnhof. Der Ilmenauradweg – als einzige Radschönroute mit Wegweisung in diesem Gebiet – komplettiert dies mit einer dritten Verbindung – alles angenehmer als die Alt-B4.
- Nach Norden lässt sich das Radschönroutensystem erweitern. Vom Lösegraben aus gelangt man bei Verfolgung des Ilmenauradweges nach Bardowick und Wittorf. Über den Bahnhof und den Lüneer Weg (oder Lüneer Damm und Kloster Lüne) gibt es eine Zuwegung durch das Lüneer Holz nach Adendorf und (über Grüner Weg nach) Scharnebeck. Von Scharnebeck aus führen attraktive Verbindungen jenseits der B209 durch das Elbtal nach Hohnstorf/Lauenburg und Bleckede.

Die angesprochene „Nord-Süd-Magistrale“ für den Radverkehr wäre also der Kern eines Systems, das weit über die Stadtgrenzen hinausreicht und so den Zielverkehr nicht nur für die Universität radverkehrsaffin ausgestalten könnte.



StVO-Zeichen 357-50 erforderlich



**Was ist zu tun?**

- Richtungswegweisung Bahnhof – Wilschenbruch – Universität, erweiternd auch von/nach Deutsch Evern zur Universität, zur Innenstadt und zum Bahnhof,
- Schaffung einer Mittelinsel-Querungshilfe zwischen Altenbrückerdamm und Ilmenaugarten (= Zufahrt zum Lösegrabenweg),
- Ersetzung des Sackgassenschildes an der Straße Am Tiergarten, Dt. Evern, durch jenes für eine durchlässige Sackgasse, StVO-Z. 357-50,
- Erweiterung der Radwegweisung vom Bahnhof aus auf die Verbindungen nach Adendorf und Scharnebeck via Lüner Holz sowie nach Bardowick via Ilmenauradweg.



## 5. NETZUNTERBRECHUNG SCHARNHORSTSTRASSE UND GESTALTUNG EINES QUARTIERSPLATZES

### Ausgangslage

Die Scharnhorststraße weist mit ihrem Basaltsteinbelag eine unebene und bei Überfahung lärmträchtige Fahrbahnoberfläche (trotz Tempo-30-Zonenregelung) auf. Nach eigener Zählung ist zudem der Durchgangsverkehr hoch und liegt bei 50 % des motorisierten Verkehrsaufkommens. Die Schallimmission für die angrenzenden Gebäude ist so hoch, dass bei geöffneten Fenstern das Arbeiten belastend ist und Unterricht massiv gestört wird. Letztlich müssen auch bei sommerlichen Temperaturen und schnell schlecht werdender Luft in Seminaren die Fenster geschlossen gehalten werden. Außerdem wird der erhebliche Querungsverkehr durch Fußgänger (insbesondere von/zu den Haltestellen Blücherstraße und DJH) und Radfahrende (in/aus Richtung Innenstadt über Blücher- und Gneisenaustraße beeinträchtigt und gefährdet.

### Das Interesse der Universität

Die Universität möchte für den Lehrbetrieb die Geräuschemissionen erheblich senken durch eine Sperrung der Netzdurchlässigkeit zwischen Blücher- und Gneisenaustraße sowie Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Munstermannskamp, der einst zur Aufnahme dieses Verkehrsanteiles gebaut worden ist, jedoch ohne dass die Scharnhorststraße eine entsprechende Verkehrsberuhigung erhielt. Eine Durchfahrbarkeit ließe sich für den ÖPNV und andere Berechtigte durch einen versenkbaren Poller schaffen, wie in der Heinrich-Böll-Straße. Die einzige noch diesen Bereich querende Buslinie 5001 könnte allerdings auch an die Universitätsallee verlegt werden, analog zur Linie 5012. Im Munstermannskamp sollte im nordwestlichen Abschnitt ein Parkstreifen aufgegeben werden, der derzeit nur eine einspurige Passierbarkeit erlaubt, was nicht zur Funktion der Straße passt.



**Die Stadt würde profitieren**

- Die vernachlässigte Grünfläche zwischen Blücher- und Gneisenaustraße ließe sich durch die Verkehrsberuhigung zu einem attraktiven Quartiersplatz umgestalten.
- Die Minderung der Lärmbelastung käme allen Anwohner(inne)n der Straße zugute.

**Was ist zu tun?**

- Aufnahme der Netzunterbrechung in die aktuelle Verkehrsplanung und Starten einer vorgezogenen Anwohner(innen)beteiligung.



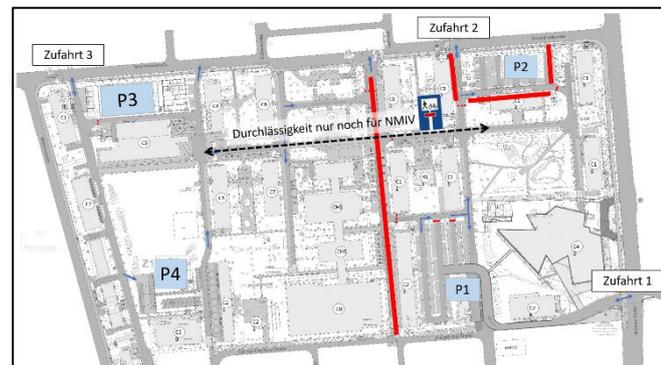
## 6. VERSUCHSWEISE REDUKTION DER STELLPLATZZAHL FÜR DIE UNIVERSITÄT AUF VERTRAGLICHER BASIS

### Ausgangslage

Die Universität unterliegt durch die B-Planung im Zusammenhang mit dem Zentralbau einer Vorhaltelast von 783 Stellplätzen für motorisierte Fahrzeuge. Dies ist angesichts des Modal Split von Studierenden und Beschäftigten bzw. der hieraus resultierenden, aktuellen Parkplatznutzung weit überdimensioniert. Dies gilt nach den bisherigen, aber noch für die Zeit nach der Corona-Pandemie weiter zu verifizierenden Erfahrungen ebenso für den Stellplatzbedarf bei Veranstaltungen im Zentralbau, da dieser meist abends, ggf. auch am Wochenende, jedenfalls aber außerhalb der üblichen Parkplatzauslastung durch den Uni-Betrieb anfällt. Die Vorhaltung der überhöhten Stellplatzzahl ist nur möglich durch Erhalt der Parkflächen vor den Universitätsgebäuden. Dies reduziert die Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Gehende und Radfahrende zwischen den Gebäuden erheblich, was die Umgestaltung in ein Campusgelände massiv erschwert. Auch schafft der motorisierte Verkehr permanent Risiken.

### Das Interesse der Universität

Die Leuphana wünscht sich eine echte Campus-Atmosphäre, bei der ruhender Kfz-Verkehr (mit Ausnahme von Dienst-, Liefer-, Behindertenfahrzeuge) auf die an den Ecken des Universitätsgeländes konzentrierten Parkflächen P1-P4 (586 Stellplätze) verwiesen wird. Die Räume zwischen den Gebäuden sollen hingegen als „Lebenswelt Campus“ dem Aufenthalt und nichtmotorisierter Fortbewegung zugutekommen. Hierfür wird eine Reduktion der Stellplatzzahl im Zuge eines vertraglich vereinbarten, zunächst befristeten und evaluierten Versuches angestrebt, mit dem die im B-Plan festgeschriebene Stellplatzzahl ausgesetzt wird. Entwidmete und dadurch freiwerdende Stellplatzflächen werden noch nicht entsiegelt, aber z. B. mit Sitzmobiliar, Sportgeräten usw. zwischengenutzt. Im Zuge empirischer Kontrolle soll die erwartete Aufwertung des Aufenthaltsraumes und die Verträglichkeit der Regelung für Universität und Umfeld geprüft werden. Eine Auslagerung von Parkdruck soll es nicht geben. Bei Bedarf kann die Stellplatzreduktion und Flächenumwidmung ganz oder teilweise zurückgenommen werden. Ziel ist es aber, über die empirische kontrollierte Anpassung von Stellplatzangebot und -nachfrage zu einer erheblichen Aufwertung des Campusgeländes zu gelangen, die



Beispiel Nord-Süd-Achse zwischen Hörsaaltrakt, Gebäude 10/11 und Ladenzeile – auch Teil der Radschönroute Innenstadt – Universität – Bockelsberg (sh. Pkt. 3): Fast 50 % der Fahrbahnfläche werden von parkenden Fahrzeugen in Anspruch genommen.



bei Bewährung auch per Änderung des B-Planes mittels verringerter Stellplatzanforderung festzuschreiben wäre, gefolgt von der Möglichkeit, die umgenutzten Flächen dauerhaft entsiegeln zu können.

### **Die Stadt würde profitieren**

- Sie erhält über dieses Projekt eine deutliche Aufwertung in einem Stadtteil
- und dieses ließe sich bundesweit als Modell kommunizieren.

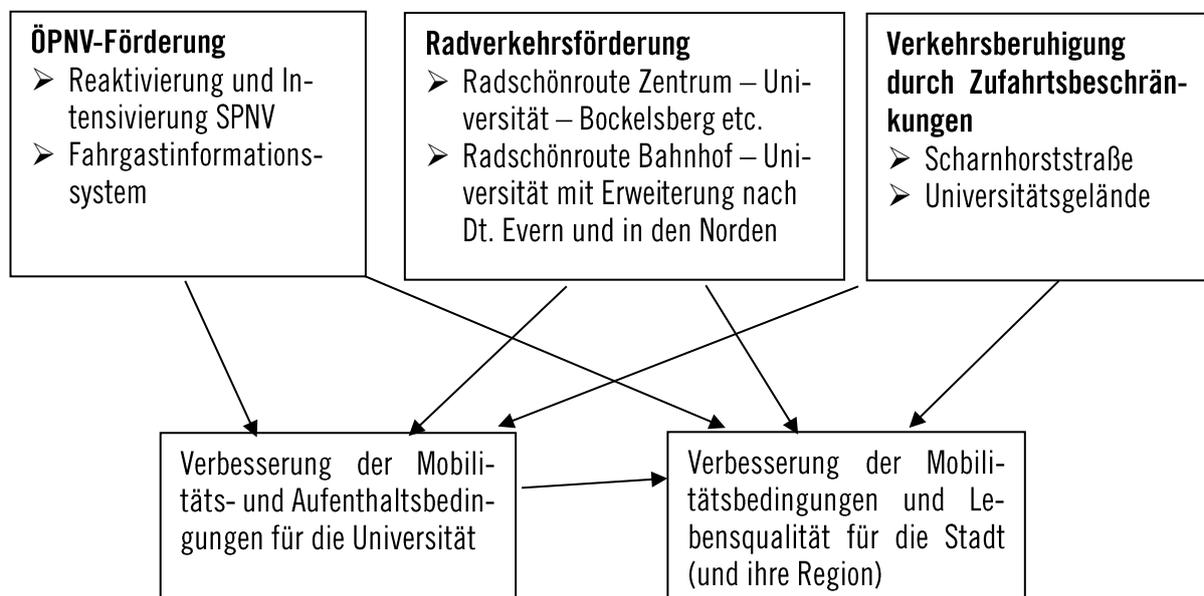
### **Was ist zu tun?**

- Die Universität prüft seit Jahren die Parkplatzauslastung auf ihrem Gelände und in den umliegenden Straßen und setzt dies fort, um die Zahl der überzähligen Stellplätze genauer zu beziffern.
- Die Stadt sollte sich zu der angestrebten vertraglichen Regelung bereiterklären, die nachfolgend auszuarbeiten und umzusetzen wäre.



## 7. FAZIT: GEWINN FÜR ALLE

Ein „**Gewinn für alle**“ – so titelte einst die Stadt Lüneburg, als es um die Einführung der blauen Papiersammeltonne seitens der kommunalen Gesellschaft für Abfallwirtschaft (GfA) in Konkurrenz zu einem privaten Entsorgungsunternehmen ging. Diese Überschrift eignet sich sehr gut für das vorliegende Konzept, denn um die Universität herum liegen verkehrliche Entwicklungspotenziale momentan noch brach, die sich als Kristallisationskeim für Maßnahmen aktivieren lassen, die weit über die Mobilitätsbeziehungen der Universität hinausreichen und die gesamtstädtische Wohn- und Aufenthaltsqualität positiv beeinflussen oder sogar – wie bei den Themen SPNV-Reaktivierung und Radverkehrsförderung – in den Landkreis hinauswirken:



Und schließlich ist die Universität ein Teilgebiet der Stadt, ein Konzentrationsort für über 10.000 Menschen, die hier ausgebildet werden, arbeiten und zum Teil auch wohnen. Eine Verbesserung der Mobilitäts- und Verkehrsbedingungen beeinflusst die Lebensqualität in der Stadt also sowohl direkt als Teil der urbanen Lokalgemeinschaft als auch durch Modell- und Ausstrahlungswirkungen auf das übrige Stadtgebiet. Die Universität möchte ein Nachhaltigkeitsmotor für die Gesellschaft sein. Wir wären sehr erfreut, wenn sich das in den beschriebenen sechs Maßnahmen konkret manifestiert.



## **Zehn Erstmaßnahmen für den *Start* einer Verkehrswende in Lüneburg**

Mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes bzw. der Einführung einer innerstädtischen Verkehrsberuhigung war Lüneburg 1993 unter den Vorreitern einer modernen, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrspolitik zu finden. Seitdem hat es keine größeren Schritte für Nachhaltigkeit im Verkehr mehr gegeben. Das oft proklamierte „Entwickeln“ im Verkehrs*entwicklungsplan* beschränkte sich eher auf den Erhalt des Status quo zugunsten des Autoverkehrs. Für einen ebenfalls oft proklamierten Vorrang für den ÖPNV wurde nicht nur nichts unternommen, sondern sogar noch die Ampelvorrechtigung im Bahnhofsbereich abgeschaltet. Die Chance, ein Regional-S-Bahn-System zu entwickeln durch Intensivierung der Wendlandbahn und Reaktivierung der Strecken nach Bleckede und Amelinghausen, wurde negiert und blockiert. Die für eine Stadt wie Lüneburg enormen Potenziale des Radverkehrs wurden nicht erkannt und daher nicht adäquat gefördert. Die Worte im VEP-Beschluss 1990 „Es gilt: Fahrrad vor Auto“ wurden nie mit Leben erfüllt. Dem Fußverkehr wurde, abgesehen vom Stadtzentrum, nirgendwo Priorität eingeräumt. Lüneburg ist verkehrspolitisch längst wieder in das untere Mittelfeld abgerutscht, die schlechter werdenden Noten beim ADFC-Fahrradklimatest zeigen das beispielhaft. Die Verkehrssituation gleicht heute in vielerlei Hinsicht derjenigen von 1990: Die durch Baupolitik und Einwohner(innen)wachstum provozierten Verkehrsmengen führen erneut zu Verkehrsengpässen und die Kraftfahrzeuge stehen einander selbst im Wege – es ist nicht der Umweltverbund, der Staus erzeugt! Eine Verkehrswende tut not, keineswegs nur aus allgemeinen Klima- oder Umweltschutzgründen, die Verkehrsverhältnisse in Lüneburg schränken die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten für Bewohner/innen und Besucher/innen merklich ein. Die Verkehrswende wird die nächsten Jahre der Stadtpolitik zu einem erheblichen Anteil bestimmen müssen. Zum einen Teil können wir uns dabei an Lösungen orientieren, die andere Städte bereits erfolgreich vormachen. Zum anderen Teil geht es um das Finden eigener, ortsangepasster Verbesserungen, die ihrerseits womöglich Vorbildfunktion für andere Städte entwickeln können.

Die nachfolgende Sammlung stellt einen Ideenauftritt dar, gespeist durch vieljährige Erfahrung als in der Region Forschender, Arbeitender, Wohnender. Die formulierten zehn Erstmaßnahmen verstehen sich als Einstiegstore in eine Verkehrswende. Das bedeutet jedoch nicht, dass nach Abarbeitung der zehn Erstmaßnahmen die Hände in den Schoß gelegt werden dürfen, denn sie verstehen sich exemplarisch, sie repräsentieren Arbeitsfelder, in denen viel Handlungsdruck steckt. Ziel des Ideenauftrittes ist es, in Lüneburg seitens Verkehr und Mobilität *flächendeckend* die Lebens- und Aufenthaltswerte zu steigern. Dieses Bemühen darf nicht auf unser Juwel, die Altstadt, beschränkt bleiben.

## 1) Fußgängerüberweg Uelzener Straße nahe Munstermannskamp



**Kaum zu glauben:** Eine Bremsschwelle erschwert das Erreichen eines Fußgängerüberweges! Bremsschwellen dienen der Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs, sie für den nichtmotorisierten Verkehr einzusetzen widerspricht allen Grundsätzen der Umweltverbundförderung. In der jetzigen Situation werden neben dem Radverkehr, für den es sich um eine sehr wichtige Querung handelt, auch mobilitätseingeschränkte Mitbürger/innen stark beeinträchtigt. Grund für die Maßnahme waren einst Unfallgefahren für kreuzenden Radverkehr, die aber durch die Entfernung einer Radlerfurt (siehe älteres rechtes Foto) zum Teil erst provoziert wurden. Kreuzender, nichtmotorisierter Verkehr lässt sich jedoch sicher gestalten:

- Wiedereinrichtung der Radlerfurt neben dem Fußgängerüberweg, nun aber mit einer Rotfärbung und Fahrrad-Piktogramm,
- bei Bedarf Einrichtung orangefarbener Blinkampeln, ähnlich wie beim Kreisverkehr an der Bögelstraße,
- wenn (überhaupt) Bremsschwellen, dann für den Kfz-Verkehr, damit die Überfahrung dieser wichtigen Querung für Fuß- und Radverkehr mit genügend Vorsicht erfolgt. Man kann aber auch mit Warn- oder Haltepiktogrammen die Situation verdeutlichen.

**Grundprinzip:** Unfallrisiken dürfen in Zukunft nicht mehr dazu führen, dass Fuß- und Radverkehr restriktiv benachteiligt werden. Ihr Verkehrsfluss ist nicht weniger wert als jener des motorisierten Verkehrs und im Zuge einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrspolitik muss ihnen sogar Priorität gegeben werden.

### Wie geht's weiter?

Alle Barrieren für Fuß- und Radverkehr müssen sukzessive abgebaut werden. An Querungsstellen gilt es, Ampelphasen auf Fuß-/Radverkehrstauglichkeit zu überprüfen sowie bei Bedarfsampeln die Dunkelschaltung mit Sofortgrünanforderung einzuführen, z. B. bei Theodor-Heuss-Straße/Am Kaltenmoor nahe dem Lidl-Discounter.

## 2) Salzstraße am Wasser / Treidelweg

**Kaum zu glauben:** Natursteinpflasterstraßen gehören zum Altstadtbild Lüneburgs dazu, aber muss dies immer und überall zum Leidwesen für Fuß- und Radverkehr geschehen? Ist es nicht längst Zeit, denkmalpflegerische und touristische Belange mit den Alltagsansprüchen Nichtmotorisierter neu auszutarieren? Unebene Pflaster erschweren schon das normale Gehen durch Stolper- und Umknickrisiken, Menschen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind, tun sich noch schwerer mit unebenem Pflaster. Auch Radfahrende empfinden es als Zumutung. Die Salzstraße am Wasser und in Fortsetzung der gepflasterte Teil des Treidelweges westlich der Ilmenau auf Höhe des Behördenzentrums sollen ein Versuchsfeld werden für Möglichkeiten, die verschiedenen Nutzungsansprüche miteinander zu verträglich zu regeln. In den städtebaulich sensiblen Bereichen empfiehlt sich hierfür die Sägung des Pflasters, wodurch sich der optische Eindruck der Straße nicht ändert, die gesägte und dadurch glatte Oberfläche aber anschließend eine bequeme und sichere Nutzung erlaubt. Das Sägen der Steine muss nicht für die gesamte Straßenoberfläche erfolgen, es reicht, dies auf Streifen am Fahrbahnrand zu begrenzen. Längsstreifen dienen vor allem einer Verbesserung des Fahrradkomforts, Querstreifen der Überquerung durch Zufußgehende, Rollatoren- und Rollstuhlnutzer(inne)n. Die Steinsägung eignet sich für die Salzstraße am Wasser wie für viele Altstadtstraßen. Am Beginn des Treidelweges gibt es ebenfalls ein sehr unebenes Pflaster, was den dort verlaufenden Ilmenauradweg in seiner Attraktivität als Alltagsroute zwischen Lüneburg und Bardowick stark beeinträchtigt. Ein Altstadtensemble ist hier angesichts des modernen Baues des Behördenzentrums nicht mehr gegeben. Hier kann auch eine streifenweise Teilentsiegelung oder das Verlegen eines Streifens mit ebener Pflasterung Abhilfe schaffen.



**Grundprinzip:** Inklusion mobilitätseingeschränkter Personen ist eine große gesellschaftliche Aufgabe und darf sich nicht auf Bildungspolitik beschränken, sie beginnt eigentlich im öffentlichen Raum. Die Nutzbarkeit städtischen Raumes für nichtmotorisierte Mobilität durch Barrierefreiheit ist ein dringendes Anliegen und verlangt Priorität.

### Wie geht's weiter?

Alle Natursteinpflasterstraßen in Lüneburg sollen künftig darauf überprüft werden, wo und in welcher Form Erleichterungen für Fuß- und Radverkehr erforderlich sind. Dies gilt es dann sukzessive umzusetzen.

### 3) Kurpark-Südhälfte

#### Kaum zu glauben:

Der Radverkehr wird in Lüneburg auf Hauptverkehrsstraßen gedrängt. Der städtische Süden leidet darunter ganz besonders. Obwohl der Arthur-Illies-Weg als kombinierter Geh- und Radweg eine Route zwischen Saline und Stadtzentrum im Norden zur Universität und bis in den Stadtteil Bockelsberg geradezu vorzeichnet, soll der Radverkehr die stark befahrene Uelzener bzw. Soltauer Straße benutzen. Radverkehrsförderung sieht anders aus!



Attraktiver Radverkehr benötigt attraktive, das heißt sichere und schnelle Wege in angenehmer Umgebung, vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsstraßen. Zahlreiche im Südteil des Kurparks widerrechtlich dort fahrende Radler/innen zeigen den eminenten Bedarf. Lösungen sind leicht möglich:

- Im ersten Schritt Freigabe des Radverkehrs durch Anbringung von „Radverkehr frei“-Schildern (StVO-Zeichen 1022-10) unter die Gehwegsschilder in der Südhälfte des Kurparks; die Nordhälfte bleibt Zufußgehenden vorbehalten.
- Beobachtung über ein halbes Jahr, ob sich eine allseits verträgliche Situation zwischen Fuß- und Radverkehr ergibt. Bei Bedarf kann bereits während dieser Erprobungsphase nachgesteuert werden, z. B. durch die Anlage von Parallelwegen (Trennung von Fuß- und Radverkehr) in Richtung Pfarrer-Kneipp-Weg.



**Grundprinzip:** Radverkehr ist genauso umweegeempfindlich wie Fußverkehr, auch die Ansprüche an eine attraktive, lärmärmere und gegenüber dem Kfz-Verkehr sicherere Routenführung sind prinzipiell dieselben. Zukünftig muss deshalb das Wegenetz für Radfahrer/innen ähnlich dicht gewoben werden wie für Fußgänger/innen. Reine Nur-Gehwege provozieren formal regelwidriges Verhalten und vergiften so das Verkehrsklima, sie darf es nur noch in wenigen Ausnahmefällen geben, stattdessen aber kombinierte Geh-/Radwege überall dort, wo abkürzend Straßen und Quartiere miteinander verbunden werden.

#### Wie geht's weiter?

Straßen- und quartiersverbindende Verbindungen müssen zukünftig weitestgehend für Fuß- und Radverkehr nutzbar sein. Dies soll innerhalb eines Jahres flächendeckend umgesetzt werden durch die Entfernung von unnötigen Schildern (analog zum shared-space-Gedanken), durch die Ergänzung des Radfahrer-frei-Schildes oder durch die Ausschilderung als kombinierter Geh- und Radweg (StVO-Z. 240).



#### 4) Hasenburger Berg

**Kaum zu glauben:** Seit den 1980-er Jahren werden mehr und mehr Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. Was anfangs aus Verkehrssicherheitsgründen undenkbar erschien, erwies sich durch das Kopieren des niederländischen Vorbildes als wichtiges Instrument, um für den Radverkehr die wichtige „Netzdurchlässigkeit“ zu schaffen. Der Verkehrssicherheit schadete das nicht, denn der Blickkontakt zu Autofahrenden ermöglicht ein verträgliches Miteinander.



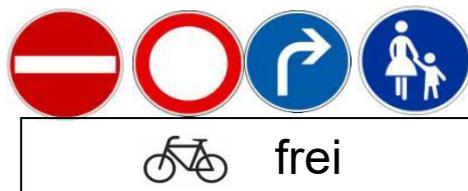
Eine Reihe von Einbahnstraßen wurde auch in Lüneburg für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar gemacht, aber diese erfreulichen Ansätze waren komplett verblüht, erst im Februar 2022 wurde mit der Kefersteinstraße der „Faden“ wieder aufgenommen. Es bleibt aber noch viel zu tun, auch bei Zufahrtsverboten (ohne Einbahnstraßensituation) und Abbiegegeboten. Meist reicht dazu die Anbringung von „Radverkehr frei“-Schildern (StVO-Zeichen 1022-10) aus, mitunter müssen ergänzende Regelungen geschaffen werden (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehwegmitbenutzung, einzelne Parkverbote zur Schaffung von Ausweichmöglichkeiten, auch die Verkehrszeichen 125 „Achtung Gegenverkehr“ und 208 „Gegenverkehr Vorrang gewähren“ usw.). Für nahezu jede Straßensituation gibt es eine adäquate Lösung, um Barrierefreiheit umzusetzen.



**Grundprinzip:** Radverkehr ist genauso umweegeempfindlich wie Fußverkehr und er muss gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) *flächendeckend* gefördert werden. Verkehrsrechtliche Barrierefreiheit ist dafür zwingend erforderlich. Attraktiver Radverkehr benötigt flächendeckende Netzdurchlässigkeit, selbst für kurze Strecken!

#### Wie geht's weiter?

Binnen zwei Jahren sollen alle verkehrsrechtlichen Regelungen fahrradgerecht ausgestaltet sein. Viele Anweisungen sind nur für die Leitung des Autoverkehrs sinnvoll. Dort, wo sie eine Befahrung durch Radverkehr behindern, wird eine Umbeschilderung oder Schildergängung vorgenommen, die dem Radverkehr rechtliche Barrierefreiheit gewährt. Die Bedarfe hierfür liegen durch eine Leuphana-Studie seit Juni 2018 der Stadtverwaltung vor.



## 5) Elsterallee

**Kaum zu glauben:** „Radverkehr frei“ zeigt ein Schild, aber so frei dann doch wieder nicht: Eine Umlaufsperrung erschwert hier die Passage mit dem Lastenrad. Mit Kinder- oder Lastenanhängern wäre die Passage noch problematischer. Im Autoverkehr nennt man das eine „Schikane“ und schikaniert fühlen sich Radler/innen an vielen Stellen in Lüneburg.

Die Elsterallee ist ein kleines Bindeglied in einem umfassenden Radverkehrsnetz. Sie führt zu einer der nicht sehr zahlreichen Brückenquerungen über die Gleisanlagen der Bahnstrecke nach Hannover und verbindet damit den Stadtteil Wilschenbruch mit dem östlichen Tiergarten inklusive KZ-Ehrenmal. Von dort gelangt man zum Deutsch-Evern-Weg und kommt östlich des Waldfriedhofes zum Wohngebiet Bülow's Kamp. Hauptverkehrsstraßen sind dann nicht mehr begleitend abzuradeln, sondern nur noch zu kreuzen. Am konkreten Ort der Elsterallee muss die im Bild zu sehende hintere Barriere entfernt werden. Die vordere Barriere kann bleiben, muss aber in ihrer Position verändert werden und „schief“ auf die Straßenfahrbahn zuführen.



**Grundprinzip:** Dem Radverkehr dürfen keine Hindernisse in den Weg gestellt werden, physische Barrierefreiheit ist für Radverkehrsförderung zwingend. Viele Umlaufsperrungen können ersatzlos entfallen. Andere bedürfen eines Ersatzes z. B. durch Fahrbahnmarkierungen, Querungshilfen, Warnhinweise, die die Passierbarkeit für den „volumigeren“ Radverkehr nicht beeinträchtigen. Auch Steck- und Umlegepfosten sind in dieser Hinsicht zu überprüfen. Ziel ist eine Durchfahrtsbreite von 1,50 m, mindestens 1,30 m. Die Durchfahrtshinderung für Kraftfahrzeuge, die solche Pfosten verhindern sollen, bleibt dann gewährleistet.

### Wie geht's weiter?

Innerhalb von zwei Jahren soll auf Basis der Leuphana-Studie von 2018 Lüneburg auch physisch für den Radverkehr barrierefrei werden. Transporte von Kindern, Gepäck oder auch körperbehinderten Menschen dürfen nicht mehr an Sperranlagen scheitern. Diejenigen, die es im Radverkehr im wahrsten Wortsinne besonders schwer haben, dürfen nicht auf umwegige Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen abgedrängt werden.



## 6) Nord-Süd-Fahrrad-Magistrale von Adendorf – Lüneburg-Zentrum – Deutsch Evern

**Kaum zu glauben:** Lüneburg besitzt ein dichtes Netz von Straßen und Wegen, das für den Radverkehr und kleinräumig auch für den Fußverkehr lärm- und abgasarme, ampelarme und daher schnelle sowie mangels Autoverkehr auch sichere Routen offeriert – aber sie werden nicht in Wert gesetzt! Stattdessen wurden Radcityrouten entlang der Hauptverkehrsstraßen ausgeschildert. Die Landeszeitung wies zusammen mit der Leuphana Universität in einer Artikelserie 2017/18 auf diesen Missstand, aber auch die darin schlummernden Potenziale hin. Trotz durchweg hohen Zuspruches aus allen politischen Lagern ist seitdem nichts passiert. Ohne Wegweisung dauert es aber oft viele Jahre, bis neue (und durchaus auch etablierte) Bewohner/innen der Stadt und der Vororte diese hoch attraktiven Wege finden. Statistisch wechselt durch Umzüge jährlich ca. 1/11 der Lüneburger Einwohnerschaft.



Eine der längsten und wichtigsten Radschönrouten geht über Lüneburgs Stadtgrenzen hinaus: Vom Kirchweg und Surenwinkel in Adendorf durch das Lüner Holz über den Lüner Weg zum Bahnhof oder über Lüner Damm/Altenbrücker Damm zwischen Bahnhof und Stadtzentrum vorbei zum Lösegrabenweg entlang des neuen Stadtteils Ilmenaugarten nach Wilschenbruch. Von dort geht es weiter durch den Tiergarten nach Deutsch Evern oder nach Südwesten abzweigend zur Leuphana. Auf diese Weise werden Universität, Stadtzentrum und Bahnhof mit wichtigen Wohnbereichen Lüneburgs bis in die Vororte verbunden. Diese Route muss per Wegweisung beschildert werden; hierzu bedarf es der Zusammenarbeit mit den Vorortgemeinden. In Lüneburg müssen zudem einige Wegebeläge erneuert werden bzw. im Lüner/Altenbrücker Damm sind mit dem Fahrrad bequem befahrbare Fahrstreifen anzulegen. An der Dahlenburger Landstraße ist eine Querungshilfe erforderlich.

**Grundprinzip:** Radverkehr muss, um für die Verkehrswende an Attraktivität zu gewinnen, schneller, bequemer und sicherer werden. Genau dies wird mit dem Radschönroutenprinzip und dem beim Bundesverkehrsministerium im Modellvorhaben Rad etablierten Projekt „Radverkehrsförderung 3.0“ verfolgt und soll in Lüneburg flächendeckend umgesetzt werden. Radschönrouten sind keine „Nebenrouten“, sondern ergänzende Hauptrouten!

### Wie geht's weiter?

Die oben genannte Magistrale ist nur der Auftakt. Innerhalb von 3 Jahren sollen flächendeckend alle wichtigen Radialrouten und Querverbindungen per Wegweisung ausgewiesen sein. Erforderlich dazu ist die schon angesprochene Barrierefreiheit. Verkehrsregelhemmnisse und physische Hürden gilt es zu beseitigen. An einigen Stellen sind Weglückenschlüsse vorzunehmen, beispielsweise entlang der Strecke der Buchholzer Bahn zwischen Ochtmissen und Vögelsen (von dort führt bereits ein Rad- und Wanderweg weiter nach Mechtersen) oder zwischen Volgershall und Reppenstedt über den Weg „Hasenwinkel“.

## 7) Busmängelanalyse

**Kaum zu glauben:** Über Jahrzehnte wurde für den ÖPNV oberste Priorität proklamiert, aber real wurde für ihn äußerst wenig gemacht, vielmehr etliche Hürden in den Weg gesetzt. Im Bild zu sehen: Würde in der viel zu weit vorgezogenen Linksabbiegerspur ein PKW vor roter Ampel halten, könnte der Bus vom Hanseviertel kommend nicht in die Bleckeder Landstraße einbiegen. Es blieb leider nicht bei diesen „Mikrohindernissen“.



Im Verkehrsentwicklungsplan war die busbeeinflusste Ampelanlage im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Dahlenburger Landstraße ein wichtiges Element. Dieses System wurde abgeschaltet, um die Gelder in die Aufrechterhaltung des Verkehrssteuerungssystems für den Stadtring zu stecken. Das ist Autoverkehrsförderung, nicht ÖPNV-Förderung!

Die KVG und die Leuphana Universität arbeiten derzeit in einem Projekt zusammen, mittels dessen Meldungen der Busfahrer/innen über verkehrsplanerisch bedingte Hindernisse systematisch erfasst und ausgewertet werden. Ziel muss es sein, nach Vorlage des Berichtes – voraussichtlich im 2. Quartal 2022 – diese Hürden schnellstmöglich zu beseitigen. Das ist mitunter sehr einfach. Im oben abgebildeten Verkehrsraum muss die Haltelinie der Linksabbiegerspur nur um einige Meter zurückverlegt werden, sodass der Kurvenradius des Busses nicht beeinträchtigt wird.

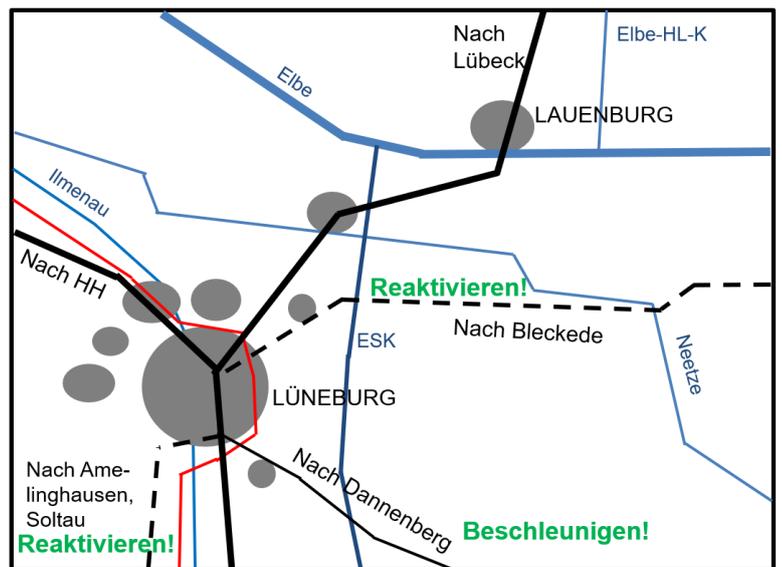
**Grundprinzip:** Im Beschluss für den VEP 1990 stand „Es gilt: Fahrrad vor Auto!“. Richtiger wäre: „Bus und Fahrrad vor Auto“, und das gilt es jetzt umzusetzen! Es reicht nicht, Busse und Bushaltestellen barrierefrei auszugestalten, die Busse selbst müssen barrierefreie Fahrt bekommen!

### Wie geht's weiter?

Die Beseitigung der „Mikrohindernisse“ kann nur ein erster Schritt innerhalb der nächsten 2-3 Jahre sein. Innerhalb dieser Frist muss die Busbeeinflussung der Ampelanlage im oben genannten Kreuzungsbereich, wo *alle* Buslinien verkehren, wiederhergestellt werden. Darüber hinaus müssen langfristig auch an anderen Ampelanlagen Busvorrangschaltungen integriert werden. Ziel muss es sein, dass Busse nur noch an Haltestellen halten, nicht mehr vor roten Ampeln.

## 8) Regio-S-Bahn für Stadt und Landkreis Lüneburg

**Kaum zu glauben:** Schienenverkehr ist schnell, hauptsächlich weil Züge nicht im Kfz-Stau stehen. Daher weiß man um die Attraktivität eines ÖPNV mit Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, auch in punkto Gepäck-, Kinderwagen-, Rollstuhl- und Fahrradtransport. Die Lauf-ruhe im Vergleich zum Bus ermöglicht zudem entspanntes Lesen oder Gespräche mit dem Gegenüber. Trotzdem wurden die Potenziale einer möglichen Schienenintegration in den Lüneburger ÖPNV missachtet. Die ersten Reaktivierungsbemühungen um die Strecken nach Bleckede und Amelinghausen wurden brüsk abgewiesen und selbst nach dem eindrucksvollen, zweimaligen Probe-S-Bahnbetrieb wandelte sich die Haltung nur zu einem „Jein“ zur Schiennutzung, denn Haltepunkte innerhalb von Lüneburg wollte man über den Bahnhof hinaus weiterhin nicht haben.



--- Aufgabe des Personenverkehrs in den 1970-er Jahren

Eine Regio-S-Bahn verknüpft innerstädtische Anbindungen (= S-Bahn-Charakter) mit der regionalbahnartigen Erschließung der Siedlungen im Umland. So entstehen schnelle und komfortable Bedienungen nicht nur innerstädtisch, sondern auch zu den Vororten und zu weiteren Siedlungen im Landkreis. Durch eine entsprechende Taktung kann ein Anschluss an die Regionalverbindungen der Hauptbahnen, insbesondere nach Hamburg und Hannover, erreicht werden. Aber auch Lüneburger Ziele wie die Universität, das Schulzentrum Oedeme oder (vom Endhalt Bahnhof aus) die Beruflichen Schulen erhalten auf diese Weise eine verbesserte Erreichbarkeit. Mehrere Lüneburger Wohngebiete erhalten so auch schnelle Anbindungen an den Schienenfernverkehr. Die zunehmende Attraktivität von Vororten durch eine Regio-S-Bahn-Anbindung kann zudem Baulandnachfrage in die Region lenken und den überhitzten Grundstücksmarkt in und um Lüneburg entlasten. Zusätzlich wird der ländliche Raum des Landkreises gestärkt. Die Stadt Lüneburg soll sich umgehend für die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf den Strecken nach Bleckede und Amelinghausen/Bispingen (ggf. bis Soltau) stark machen und ausdrücklich die Anbindung der existierenden innerstädtischen Haltepunkte befürworten. Dafür kann auch angeboten werden, die Stadtstrecken und unmittelbaren Vororte zuerst zu erschließen, um anschließend ins Umland auszuweiten.

**Grundprinzip:** Rückenwind für die Bahn! Ein schneller, komfortabler Transport von Personen und Gepäck, der gegenüber dem Auto konkurrenzfähig ist, kann vor allem der Schienenverkehr leisten. Der SPNV (Schienenpersonennahverkehr) soll auch für Lüneburg das neue ÖPNV-Rückgrat werden, welches jegliche Unterstützung erfahren muss.

### Wie geht's weiter?

Die Reaktivierung der beiden genannten Bahnstrecken reicht nicht. Wir brauchen auch eine Intensivierung des Personenverkehrs auf der Wendlandbahnstrecke. Stundentakt muss das Ziel sein, zumindest bis Dahlenburg. Der Halt in Wendisch Evern darf nicht verlorengehen. Bahnhaltepunkte sind immer auch mögliche Standorte für Park/Bike & Ride; Züge erreichen aus den Randzonen, anders als Busse, die Innenstadt und den Bahnhof in wenigen Minuten!

## 9) Verkehrsneuordnung in Lüneburg – probieren, evaluieren, Umweltverbund stärken

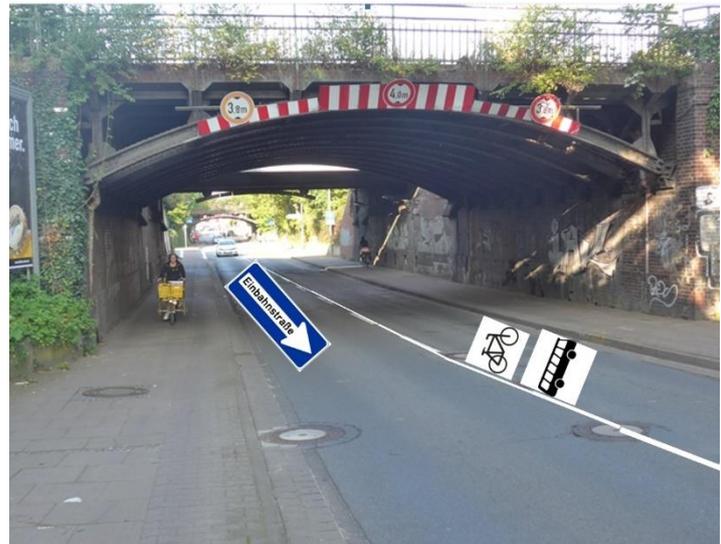
**Kaum zu glauben:** Andere Städte betreiben längst intensiv Verkehrsberuhigung auch außerhalb des Stadtzentrums und gewinnen damit Flächen für Fuß-/Radverkehr sowie Aufenthaltsflächen für Bewohner/innen zurück, in Lüneburg gilt immer noch das Prinzip, dass der Autoverkehr auf kürzestem Wege sein Ziel erreichen können soll. Dies induziert unnötig viel Autoverkehr, der sich dann in Staus selbst im Wege steht. Gleichzeitig werden Fuß- und Radverkehr auf Bordsteinwege zusammengepfertcht, wo aufgrund der Enge Aggressionen (und auch echte Risiken) entstehen zwischen Verkehrsteilnehmer(inne)n, die eigentlich „im selben Boot sitzen“.

In Hamburg werden vierspurige Straßen in zweispurige rückgebaut, dafür Busspuren und/oder breite Radfahrstreifen angelegt. In Lüneburg gibt es so breite Straßenräume seltener, sehr wohl aber kann man über Einbahnstraßensysteme kombinierte Bus- und Radspuren (ebenerdig oder bergab) oder auch die unechte Einbahnstraße anwenden, mit Gegenverkehr nur für Busse, Radverkehr sowie Dienstfahrzeuge (Rettungsdienst, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr). In Bauzeiten wurde die Einbahnführung in Lüneburg schon erprobt – der Verkehr brach nicht zusammen! Angestrebt ist nun, in eine systematische Erprobung für einen Dauerbetrieb einzusteigen, zunächst für eine Straße und 2-3 Monate, um Erfahrungen zu sammeln und auszuwerten. Die Einbahnführung bleibt auf innerstädtische Straßenanteile beschränkt, wo parallel Alternativstrecken für die Gegenrichtung zur Verfügung stehen. Bleckeder Landstraße, Uelzener Straße und Soltauer Straße eignen sich besonders für diese Verkehrsversuche.

**Grundprinzip:** Vorrang soll nicht mehr der motorisierte Verkehr haben, sondern Anwohnende, Passanten, der Rad- und auch der Busverkehr; Letzterer und Rettungsdienste profitieren, da ihnen die direkten Wege erhalten bleiben und sie dort schneller vorankommen als bisher.

### Wie geht's weiter?

Einbahnregelungen lassen sich im Erfolgsfall sukzessive ausweiten. Autofahrende von außerhalb wird das nicht stören, denn jedes Ziel bleibt erreichbar. Für den Nahraum Lüneburgs wird aber Rad- und ÖPNV-Attraktivität zunehmen, Autobinnenverkehr dafür abnehmen.



## 10) Quartiersplätze für mehr Wohnumfeldqualität in den Stadtteilen – z. B. Kreideberg

**Kaum zu glauben:** Die Altstadt und Kaltenmoor haben – fördermittelbedingt – viel Aufmerksamkeit erfahren, andere Stadtteile aber vorwiegend nur dann, wenn es um neue Baulandflächen ging. Auch die Bewohner/innen der vielen anderen Stadtteile haben eine Quartiersaufwertung verdient, denn die in früheren Jahrzehnten gebauten Strukturen genügen häufig nicht mehr den Ansprüchen für ein attraktives Wohnumfeld. Das betrifft auch ganz stark den motorisierten Verkehr, dem früher unhinterfragt viel Raum gegeben wurde. Auf diese Weise erhielt im Stadtteil Kreideberg die Thorner Straße eine Funktion als Durchgangsstrecke, für die sie nie geplant war und die sie auch nicht verträgt.



Dies kann man ändern. Der südliche Ostpreußenring ist für Verkehre gebaut worden, die im Stadtteil weder Quelle noch Ziel haben. Dorthin kann man den Verkehr verlagern, indem zwischen Geschäftszentrum und Christiani-Schule der Thorner Platz für die Durchfahrt gesperrt wird. Die Passage wäre dann nur noch für den Radverkehr sowie – über versenkbare Poller – den ÖPNV und mit einem Sender ausgestattete Dienstfahrzeuge (Rettungsdienst, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr) möglich. Weniger Durchgangsverkehr bedeutet weniger Lärm, Emissionen und Unfallrisiken = mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität. Große Teile der Fahrbahnfläche und auch einige Stellplätze können dem Wochenmarkt, Stadtteilsten, Spiel, Begegnung und Aufenthalt zugutekommen.

**Grundprinzip:** Vor allem bei Plätzen soll Verkehrsberuhigung den Autoverkehr reduzieren und in mehr Wohnumfeldqualität münden.

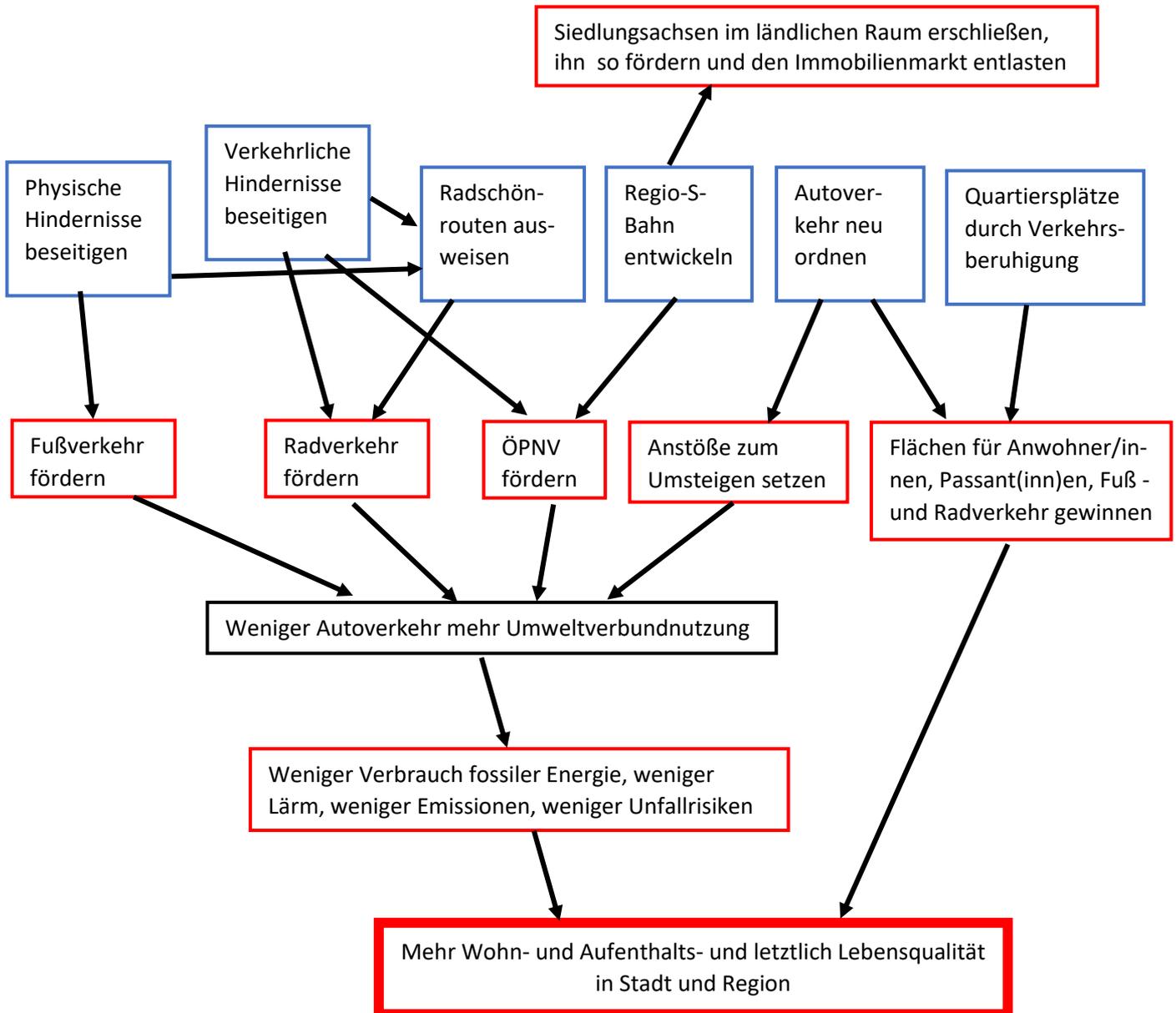
### Wie geht's weiter?

Schon jetzt drängen sich weitere Orte zum Handeln auf. Eine Durchfahrtsperre in der Scharnhorststraße könnte helfen, einen ruhigen Quartiersplatz zwischen Blücher- und Gneisenaustraße zu entwickeln und entlang der gesamten Straße den Verkehrslärm aufgrund des Natursteinpflasters stark zu verringern. Die Keplerstraße in Neu Hagen war einst für lokale Nahversorgung geplant, verlor diese Funktion aber komplett. Weniger Parkplätze, dafür Spielgeräte, Bänke und Begrünung könnten dort ein Areal entstehen lassen, das auch lokalen Handel oder mehr Gastronomie wieder dorthin bringt.



## Verkehr systemisch entwickeln

Verkehrsplanung, die nur versucht, lokale Problemsymptome halbwegs zu kurieren, taugt nicht für eine Verkehrswende und die damit angestrebte Verbesserung der Lebensqualität in Stadt und Region. Verkehrsplanung muss größere Ziele (rot umrahmt) verfolgen. Die oben genannten 10 Erstmaßnahmen wollen genau dies und stehen stellvertretend für Maßnahmenbündel (blau umrahmt), die nun in Angriff genommen werden sollten:



Die systemische Entwicklung der Verkehrsstrukturen bleibt nicht auf den Bereich der Mobilität beschränkt, sondern beeinflusst viele weitere Lebensbereiche: Wohnumfeld-/Aufenthaltsqualität, Immobilienmarkt, Nahversorgung. Es wird Zeit, diese komplexen Verbindungen auf einen nachhaltigen, zukunftsorientierten Entwicklungspfad zu bringen. Eine echte Verkehrs-*entwicklungsplanung*, die für alle Verkehrsteilnehmer/innen Zielerreichbarkeit sichert und darin Anreize und Anstöße für umwelt- und sozialverträgliche Mobilität setzt, ist dafür eine Schlüsselstrategie. Dies erfordert eine Wende, eine Neuausrichtung der Politik in der Stadt, aber auch in den Umlandgemeinden, mit denen man verstärkt ins Gespräch kommen müsste.

01R

über

Herrn Stadtrat Moßmann

Frau Oberbürgermeisterin Kalisch

*Moßmann 12/09*

*Kalisch 13/09*

**Anfrage des AStA vom 12.09.2022 zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 27.09.2022  
„Stand der Umsetzung Mobilitätskonzepte“**

**Stellungnahme**

### **I. Verkehrskonzept der Universität Lüneburg**

Vorauszuschicken ist, dass das **Verkehrskonzept der Universität Lüneburg** unter dem Titel **„Leuphana Universität – Verkehr – Lüneburg, Ein Konzept mit Win-Win-Option“** der Hansestadt Lüneburg Ende Juni mit der Bitte um diesbezüglichen Austausch durch den Vizepräsidenten überlassen wurde. Dieser Austausch hat bislang noch nicht stattgefunden, ist aber für Mitte Oktober terminiert. Gespräche mit den Verfasser des Dokuments wurden von verschiedenen Vertretern der Verwaltung zwischenzeitlich aber geführt.

Unabhängig hiervon sind die mit dem Verkehrskonzept verbundenen Vorschläge Gegenstand verschiedener Aktivitäten der Verwaltung. Hierzu im Einzelnen:

#### **1. Reaktivierung von Bahnstrecken i.V.m. einem Haltepunkt Kurpark/Universität**

Nach positiver Vorberatung im Ortsrat Oedeme am 25.08., im Mobilitätsausschuss am 31.08. sowie im Verwaltungsausschuss 14.09. war vorgesehen, dass dem Rat in seiner Sitzung am 15.09. folgender Beschlussvorschlag zur Entscheidung vorgelegen (vgl. VO/10193/22):

##### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Hansestadt Lüneburg unterstützt die Reaktivierungsbemühungen des Landkreises und der SInON GmbH in Bezug auf die Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg–Amelinghausen – Soltau und wünscht zur Unterstützung der Mobilitätswende ausdrücklich die Reaktivierung der genannten Strecken.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, an dem von der SInON durchgeführten Planungsprozess aktiv mitzuwirken.

Aus Zeitgründen erfolgte eine Befassung des Rates in der Sitzung am 15.09. nicht; stattdessen wird eine positive Entscheidung des Rates für seine Sitzung am 12.10.2022 erwartet.

2

Die seitens des Landkreises beauftragte Machbarkeitsstudie sieht auch eine Reaktivierung der Haltestelle Kurpark vor. Dies wird von der Verwaltung unterstützt. Im jetzigen Verfahrensstand geht es aber vor allem darum, dass die SInON in dem bevorstehenden Planungsprozess belegen kann, dass die Planung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist und damit in der Argumentation gegenüber Land und Bund eine Realisierungschance hat.

#### **2. Businformation (nicht nur) für die Universität**

Die Verwaltung der Hansestadt hat gegenüber dem für das Projekt „Digitales Fahrgastinformationssystem“ federführenden Landkreis Lüneburg alle Informationen bereitgestellt, die in das zugehörige Vergabeverfahren einfließen müssen. Nach den der Stadt vorliegenden Informationen handelt es sich bei dem Projekt um eine Verbundprojekt mit mehreren Gebietskörperschaften, das in der Vergangenheit aus verschiedenen Gründen mehrfach ins Stocken geriet. Zuletzt hatte der Landkreis darüber informiert, dass das Projekt voranschreitet, ohne einen konkreten Umsetzungszeitpunkt benennen zu können.

#### **3. Freigabe des Radverkehrs in der Südhälfte des Kurparks in Verbindung mit der Ausschilderung einer Radschönroute Saline – Kurpark – Universität – Bockelsberg (und weiter)**

Die Freigabe des südlichen Teils des Kurparks erfolgte Anfang Juli dieses Jahres. Über den Vorschlag im Verkehrskonzept hinausgehend, hat sich die Verwaltung dazu entschlossen, die Fußwege nicht nur für den Radverkehr mit dem Zusatzschild 1022-10 frei gegeben wurde. Stattdessen wurden die Verkehrszeichen für Gehwege durch „freundliche“ Schilder mit der Bitte um Rücksichtnahme zwischen den Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ersetzt. Ausgenommen von dieser Maßnahme sind, aufgrund der Breite, die Brücke über die Bahngleise am Südeingang des Kurparks.

In diesem Zusammenhang sollte aber nicht unerwähnt bleiben, dass die im vergangenen Jahr erneuerte Radroutenbeschilderung eine breite positive Resonanz erfahren hat.

#### **4. Ausschilderung einer Radschönroute Bahnhof – Lösegraben – Wilschenbruch – Universität –/Deutsch Evern (mit Anschluss an eine Nordroute aus/nach Adendorf/Scharnebeck und weiter)**

Eine Ausschilderung einer entsprechenden Radschönroute wird derzeit geprüft. Es bedarf hierzu auch einer Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Landkreis Lüneburg.

#### **5. Netzünterbrechung Scharnhorststraße und Gestaltung eines Quartiersplatzes**

Die vorgeschlagene Netzünterbrechung führt unbestrittenermaßen zu einer Verkehrsverlagerung von rund 5.000 Fahrzeugen/Tag, die bei einer vollständigen Verlagerung dieser Verkehre auf den Munstermannskamp zu einer dortigen Verkehrsbelastung von rund 12.000 Fahrzeugen/Tag führen würde. Der Knoten Munstermannskamp/Willy-Brandt-Straße ist in der **heutigen** Ausgestaltung dieser Verkehrsbelastung nicht gewachsen.

Die an vielen Stellen Lüneburgs wünschenswerten konsequenten Verkehrsberuhigungen dürfen nicht außer Acht lassen, dass sie zum Teil mit erheblichen Verkehrsverlagerungen verbunden sind. Diese führen nicht nur zu Mehrbelastungen auf den aufnehmenden Verbindungen, sondern auch der folgenden Knotenpunkte. Eine intensive Auseinandersetzung mit diesen Verkehrsverlagerungen ist notwendig, um eine aussagekräftige Folgenabschätzung vornehmen zu können.

Dabei mögen im Einzelfall die den Verkehr aufnehmenden Verbindungen von ihrem Ausbauzustand durchaus für eine verkehrliche Mehrbelastung geeignet sein. Allerdings sind damit auch zusätzliche Immissionen der Anwohner:innen verbunden, die an diesen ebenfalls schon hoch belasteten Ausweichrouten liegen. Ein umfassender Beteiligungsprozess ist daher von Nöten.

Derartige Untersuchungen werden daher im Rahmen des NUMP erfolgen.

#### **6. Versuchsweise Reduktion der Stellplatzzahl für die Universität auf vertraglicher Basis**

Die Verwaltung konnte noch nicht prüfen, ob die in der Nds. Bauordnung geregelten Befreiungsgründe entsprechend des Vorschlages zum Tragen kommen können.

Ein Zusammenhang zu dem öffentlichen Parkraum im Universitätsumfeld ist aber nicht von der Hand zu weisen. In der Vergangenheit kam es immer wieder zu Beschwerden aus der Anwohnerschaft über den hohen Parkdrucks im Universitätsumfeld. Es bestehen daher Überlegungen, im Universitätsumfeld Bewohnerparkbereiche auszuweisen.

## **II. Zehn Erstmaßnahmen für den Start einer Verkehrswende in Lüneburg**

Das Dokument „Zehn Erstmaßnahmen für den Start einer Verkehrswende in Lüneburg“ wurde der Verwaltung Ende Februar dieses Jahres überreicht. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur in der gebotenen Kürze eingegangen werden:

#### **1. Fußgängerüberweg Uelzener Straße nahe Munstermannskamp**

Für eine Verbesserung der Querungsmöglichkeit bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bedarf es einer baulichen Anpassung. Bei der bisherigen Situation, die zu (Beinahe-)Unfällen führten, haben Radfahrende die Verkehrsregeln nicht beachtet. So wurde zum Beispiel unrechtmäßig auf der falschen Seite oder auf dem Gehweg gefahren. Für die bauliche Verbesserung existiert eine Vorplanung zur Anlage eines Kreisverkehrsplatzes, dessen Bau mit erheblichen Kosten verbunden ist und daher nicht kurzfristig erfolgen kann.

Aufgrund der Vielzahl der Projekte, gibt es derzeit keine konkrete Planung für diesen Knotenpunkt, welche vorgestellt werden kann. Eine kurzfristige StVO-konforme Lösung ist nicht vorhanden, wie der intensive Austausch mit der hiesigen Polizeiinspektion bestätigt hat.

#### **2. Salzstraße am Wasser/Treidelweg**

In der Salzstraße am Wasser sind bereits geschnittene Pflasterflächen für den Radverkehr vorgesehen. Die Maßnahme befindet sich in der Ausschreibungsvorbereitung. In der Fortsetzung entlang der ehemaligen Bezirksregierung ist eine weniger kostenintensive Pflasterung vorgesehen, weil denkmalschutzrechtliche Belange aller Voraussicht nach nicht zu berücksichtigen sind. Eine Umsetzung ist für 2023 oder 2024 vorgesehen.

#### **3. Kurpark Südhälfte**

s.o.

#### **4. Hasenburger Berg**

Im Rahmen des Förderprogramms RVF 3.0 untersucht die Verwaltung alle eingegebenen Radverkehrshindernisse und mehr. Hierbei werden die einzelnen verkehrlichen Situationen betrachtet und geprüft, ob unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit beispielsweise eine Wegnahme von Umlaufsperrern oder eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung einer Einbahnstraße rechtlich vertretbar ist. Dies ist eine sehr umfangreiche Aufgabe deren Umsetzung von einem für das Förderprojekt beauftragte Fachbüro betreut wird.

#### **5. Elsterallee**

Die Umlaufsperrung wurde vor geraumer Zeit aufgrund der Beschwerde von Anwohnern errichtet, die sich durch auf dem Gehweg mit hoher Geschwindigkeit von der Brücke fahrende Radfahrer gefährdet sahen. Die vorgeschlagene Entfernung nur der hinteren Barriere und „Schrägstellung“ der vorderen Umlaufsperrung berücksichtigt dies weiterhin. Eine abschließende Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde konnte aber nicht erfolgen.

#### **6. Nord-Süd-Fahrrad-Magistrale von Adendorf – Lüneburg-zentrum – Deutsch Evern**

Eine Ausschilderung dieser Route wird derzeit geprüft.

#### **7. Busmängelanalyse**

Mikrohindernisse des Busverkehrs werden derzeit nicht aktiv gesammelt. Nach Hinweisen durch die KVG oder der Bevölkerung wird diesen nachgegangen. Die Verwaltung steht derzeit mit der KVG und den jeweiligen technischen Partnern in Kontakt um eine GPS-basierte Busbeschleunigung in Lüneburg zu realisieren.

#### **8. Regio-S-Bahn für Stadt und Landkreis Lüneburg**

s.o.

#### **9. Verkehrsneuordnung in Lüneburg – probieren, evaluieren, Umweltverbund stärken**

Ein Verkehrsversuch ist aufgrund der hohen rechtlichen Hürden, die die Straßenverkehrsordnung aufstellt, ein sehr kostenintensives und personalaufwendiges Projekt. Neben zahlreichen und auch kostenintensiven Anpassungen (Beschilderung, Markierungen und LSA-Schaltungen) sind ebenfalls die Ausweichverkehre in der direkten Umgebung mitzudenken und zu beobachten (Evaluierung). Ein neuer Zustand, welcher im Rahmen eines Verkehrsversuches hergestellt wird, sollte zudem immer *mindestens* drei Monate beibehalten werden, um auch alle Verkehrsteilnehmenden an den neuen Zustand zu gewöhnen und ein *neues Alltagsverhalten* zu erwirken. Währenddessen müssen Verkehrsströme sorgfältig gemessen oder gezählt werden. Da dies eine große personelle, finanzielle und zeitliche Herausforderung ist, prüft die Verwaltung derzeit, ob mit Hilfe von technischen Verkehrsanalysen eine Vorzugsvariante für das Straßenpaar Soltauer Straße / Uelzener Straße identifiziert werden und alleinig getestet werden kann.

In der Vergangenheit hat die Verwaltung wiederholt darauf hingewiesen, dass „Verkehrsversuche“ oder „Ideen“ nicht auf Zuruf ausprobiert werden können. Es gilt auf Grundlage der bundesrechtlichen Vorschriften ein Verfahren einzuhalten, für das die dafür zuständigen Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lüneburg als Straßenverkehrsbehörde verantwortlich sind. Die Verwaltung bittet dies zu respektieren.

#### **10. Quartiersplätze für mehr Wohnumfeldqualität in den Stadtteilen – z.B. Kreideberg**

Eine Aufwertung des Thorner Platzes zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist seitens der Verwaltung im Rahmen des Förderprogramms „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ geplant und für das Jahr 2022 geplant. Derzeit wird nach der Gremienbeteiligung allerdings noch die Beteiligung vor Ort durchgeführt.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie mit den Erstmaßnahmen vorgeschlagen, bedürfen einer intensiven Vorprüfung. Insofern gilt Ähnliches wie die Darstellung unter I. 5. Die von der Leuphana im Rahmen eines Workshops durchgeführte „Wohnraumfrage – eine zentrale Herausforderung der Gegenwart“ sieht verkehrsberuhigende Maßnahmen denn auch als langfristige Maßnahmen und hält vordergründig die Situation für die Verkehrsträger Rad und ÖPNV für verbesserungswürdig.

Im Auftrag



Lennart Pusch  
*Mobilitätsbeauftragter*  
Bereich 35