

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

NUMP: Strategisches Handlungskonzept und Ausblick auf den Abschluss

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	05.02.2025	Ausschuss für Mobilität
N	11.02.2025	Verwaltungsausschuss
Ö	13.02.2025	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

Abschlussbericht inklusive strategischem Handlungskonzept und Evaluationskonzept

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 04.12.2024 wurde zuletzt über die Zeitschiene des NUMP für 2025 berichtet. Zuvor hatte der Rat der Hansestadt Lüneburg am 28.11.2024 die Maßnahmensteckbriefe des NUMP zur Kenntnis genommen und Vorgaben an die Verwaltung zur Umsetzung einzelner Maßnahmen fixiert (siehe VO/11412/24).

Nun befindet sich der NUMP in der letzten Phase des Projektes und wird im ersten Halbjahr 2025 abgeschlossen sein. Wie bereits mehrfach berichtet, wird es neben den in 2024 veröffentlichten Dokumenten (Analysebericht und Maßnahmensteckbriefe) auch einen Abschlussbericht geben, der die Ergebnisse des NUMP aufbauend auf den beiden genannten Dokumenten zusammenfasst. Zentrale Inhalte des Abschlussberichtes sind die Maßnahmensteckbriefe sowie ein strategisches Handlungskonzept und ein Evaluationskonzept, welche der Verwaltung zukünftig als Leitfaden für die Bearbeitung und Umsetzung der im NUMP vorgeschlagenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Rates dienen werden.

Das Dokument ist dieser Vorlage beigelegt und wird im Anschluss an die Sitzung des Mobilitätsausschusses – mit Hinweis auf die Beschlusslage des Rates – auch auf der Webseite der Hansestadt Lüneburg veröffentlicht.

Gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg ist zudem geplant, ein gemeinsames Dokument zu erstellen, welches die Ergebnisse des NUMP und des Mobilitätsgutachtens des Landkreises und insbesondere deren Überschneidungen zusammenfasst.

Mit der Kenntnisgabe des Dokuments an den Rat der Hansestadt Lüneburg wird der Projektprozess abgeschlossen sein.

Ausblick auf den Abschluss des NUMP

In der Vergangenheit wurden die Ergebnisse des NUMP und insbesondere der Beteiligungsformate auf der Webseite der Hansestadt Lüneburg aufbereitet und veröffentlicht. So auch der Abschlussbericht. Um den Prozess noch einmal in seiner Gesamtheit aufzuzeigen und die wichtigsten Informationen transparent für eine breite Öffentlichkeit niedrigschwellig zugänglich zu machen, wird es zusätzlich zur Veröffentlichung des Berichtes zwischen dem 14.02.2025 und dem 23.02.2025 eine Posterausstellung im Dialograum der Hansestadt Lüneburg in der Grapengießstraße geben. Die Ausstellung kann während der Öffnungszeiten des Dialograumes besucht werden.

Analog zur öffentlichen Auftaktveranstaltung im Juni 2023 wird es ebenfalls eine öffentliche Abschlussveranstaltung geben. Diese ist für Mittwoch, den 05.03.2025 geplant und soll im Libeskind-Auditorium der Leuphana Universität stattfinden. Auch die Abschlussveranstaltung bereitet den Prozess noch einmal transparent und verständlich auf. Zudem soll das Ziel der Veranstaltung sein, den Prozess bürger:innennah zu evaluieren. Details zur Veranstaltung werden auf der Webseite der Hansestadt Lüneburg (www.nump-lg.de) zu finden sein.

Die Abschlussveranstaltung stellt den offiziellen Abschluss des Projektes dar und im Anschluss wird die Verwaltung sich der kontinuierlichen Umsetzung der im NUMP erarbeiteten Maßnahmen widmen. Im Zuge dessen wird ein Konzept für ein Format ausgearbeitet, welches zukünftig, dem Beschluss des Rates aus November 2024 (siehe VO/11412/24) folgend, jährlich stattfinden soll, um die Umsetzung der NUMP-Maßnahmen kontinuierlich zu begleiten. Da das Format mit der Finanzplanung verknüpft sein soll, werden im Rahmen des Formates insbesondere die Maßnahmen aus dem NUMP betrachtet, für die noch keine Beschlüsse gefasst oder Mittel bereitgestellt wurden. Ein erster Termin ist bereits für Sommer 2025 angedacht, um einen nahtlosen Übergang zwischen dem Projektende und dem Umsetzungsbeginn zu ermöglichen. Hierbei soll es um die Beratung von konkreten Themen für 2025/26 gehen. Zuvor wird das Konzept zum Format Teil des Mobilitätsausschusses sein.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
- Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

- Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ _____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 67,00 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Das strategische Handlungskonzept und der Abschlussbericht des NUMP werden zur Kenntnis genommen.

Im Übrigen gilt für die weiteren Umsetzungsschritte des NUMP die Beschlussfassung des Rates vom 28.11.2024 zur Vorlage VO/11412/24 nebst entsprechender Änderungsanträge.

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:



**Hansestadt
Lüneburg**



Abschlussbericht

Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan der Hansestadt Lüneburg

Impressum

Auftraggeber und Herausgeber:



**Hansestadt
Lüneburg**

Hansestadt Lüneburg

Die Oberbürgermeisterin

Bereich Mobilität

Am Ochsenmarkt 1

21335 Lüneburg

www.hansestadt-lueneburg.de/nump

Finja Albrecht, Svea Berberich, Lara Brandt,
Bastian Hagmaier, Lennart Pusch, Tim
Reifenstahl, Lena Reinders, Hannah Witt

Auftragnehmer:



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Frehn, Steinberg und Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Carola Baier, Maren Hinz, Julia Lonsing,
Alexander Reichert, Gernot Steinberg



DB Regio

DB Regio Bus

RBO Regionalbus Ostbayern GmbH

Von-Donle-Str. 7

93055 Regensburg

www.deutschebahn.com/mobilitaetsmanagement

Ludger Jürgens, Laura Flechsig,
Annabell Jaeger



DIGITAL PUBLIC TRANSPORT

ioki GmbH

An der Welle 3

60322 Frankfurt am Main

www.ioki.com

Kristina Grodt, Severin Diepolder,
Philipp Hanßen

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Lizenzhinweis

Dieser Bericht wurde mit der Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 veröffentlicht. Die geltenden Lizenzbedingungen sind zu beachten (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>). Davon ausgenommen sind jegliche Abbildungen geographischer Karten auf Basis von OpenStreetMap Daten. Für diese Abbildungen gilt die Lizenz CC BY-SA 4.0 mit den geltenden Lizenzbedingungen (<https://www.openstreetmap.org/copyright>)."

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Vorwort

Die Hansestadt Lüneburg ist als Oberzentrum in Niedersachsen für viele verschiedene Zielgruppen Mittelpunkt ihrer Aktivitäten: Menschen, die hier wohnen, arbeiten und dafür nach Lüneburg pendeln und Menschen, die hier Urlaub machen. Sie alle eint das Bedürfnis nach einem zuverlässigen, barrierefreien und bezahlbaren Mobilitätsangebot. Dieses wollen wir als Hansestadt Lüneburg für alle Verkehrsteilnehmenden kontinuierlich verbessern und damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unserer Stadt weiter erhöhen.



Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir seit 2021 den „Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan“ (kurz: NUMP) erstellen lassen, für den jetzt der Abschlussbericht vorliegt. Der NUMP gibt der Verwaltung einen Handlungsleitfaden für die kommenden zehn bis 15 Jahre an die Hand und wird zentral für die weitere Mobilitätsentwicklung der Hansestadt Lüneburg sein.

Dem Abschlussbericht ist ein umfangreicher Erarbeitungsprozess vorausgegangen. Das mit dem NUMP beauftragte Planungsbüro „Planersocietät“ hat in den vergangenen Jahren in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Herausforderungen und Bedarfe identifiziert. Daraus sind Maßnahmenempfehlungen entstanden: etwa für die gerechte Aufteilung des Verkehrsraumes, eine umweltfreundliche Mobilität und bauliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. Begleitet wurde der Prozess von diversen Beteiligungsformaten, an denen viele engagierte Lüneburger:innen teilgenommen haben. Bei allen, die mitgearbeitet haben, bedanke ich mich ganz herzlich.

Nun ist es an Stadtverwaltung und Politik, zu zeigen, dass wir bereit sind, für die gewünschten und notwendigen Veränderungen einzutreten. Wir müssen Mut beweisen für innovative Lösungen und wir müssen bereit sein für Kompromisse, die wichtig sind, um unsere langfristigen Ziele zu erreichen.

Lassen Sie uns die Mobilitätswende gemeinsam weiter voranbringen – für ein l(i)ebenswertes Lüneburg, heute und in Zukunft.

Herzlichst, Ihre

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Claudia Kalisch'. The signature is fluid and cursive.

Claudia Kalisch

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	8
2.	Prozess des NUMP	9
3.	Mobilitätsziele der Hansestadt Lüneburg	13
4.	Maßnahmenkonzept	16
4.1	Von der Idee zur Maßnahme	16
	Exkurs: Das Verkehrsmodell als Entscheidungshilfe für die Maßnahmenentwicklung	21
4.2	Leitplanken der Mobilität	24
4.3	Maßnahmensteckbriefe	32
5.	Handlungskonzept	104
5.1	Priorisierung der Maßnahmen	104
5.2	Zeitliche Abfolge der Maßnahmen	112
5.3	Personalressourcen zur Umsetzung des NUMP	116
5.4	Finanzielle Rahmenbedingungen	117
5.5	Wirkungen und Auswirkungen des NUMP für die Hansestadt Lüneburg	124
6.	Evaluationskonzept	127
6.1	Zielerreichungsanalyse	128
6.1.1	Mobilitätswende: Steigerung des Anteiles des Umweltverbundes am Modal Split/an der Verkehrsleistung	128
6.1.2	Klimaneutralität bis 2030	130
6.1.3	Vision Zero & hohe Verkehrssicherheit	131
6.1.4	Erreichbarkeit: Die 15-Minuten-Stadt	133
6.1.5	Flächengerechte Hansestadt	134
6.1.6	Teilhabe und Barrierefreiheit	135
6.1.7	Weitere Indikatoren	139
6.2	Umsetzungsevaluation	140
6.3	Evaluationsberichte	141
7.	Zusammenfassung	149

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eindrücke von den Sitzungen des NUMP-Beirats	9
Abbildung 2: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation.....	21
Abbildung 3: ÖPNV-Netz inklusive Fahrplandaten im Untersuchungsgebiet.....	22
Abbildung 4: Attraktivitätsvergleich zwischen ÖPNV und On-Demand	23
Abbildung 5: Qualitätsstufen Leistungsfähigkeit nach Verkehrsmittel	27
Abbildung 6: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV	28
Abbildung 7: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe	33
Abbildung 8: Anspruchsbereiche Fußverkehr	37
Abbildung 9: Zielnetz Kfz-Verkehr (Anpassungen siehe Tabelle 4)	51
Abbildung 10: Ladebedarfe bis 2030 nach StandortTOOL des BMDV	56
Abbildung 11: ÖPNV-Anspruchsnetz.....	64
Abbildung 12: Potenzialzellen Kombination On-Demand Angebote für die Hansestadt Lüneburg.....	69
Abbildung 13: Beispiel für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025	81
Abbildung 14: Zielnetz Radverkehr.....	82
Abbildung 15: Alternative Gestaltungsmöglichkeiten für Umlaufsperrn aus anderen Städten	84
Abbildung 16: Qualitätsstandard für Umlaufsperrn	84
Abbildung 17: Grünphasenprojektion	86
Abbildung 18: Mögliche Neuaufteilung der Schießgrabenstraße	90
Abbildung 19: Prinzipskizze zur Einrichtung von Busspuren	91
Abbildung 20: Prinzipskizze des Busverkehrs rund um den Bahnhof.....	92
Abbildung 21: Prinzipskizze der Beschleunigung Willy-Brandt-Straße.....	92
Abbildung 22: Modaler Filter Barckhausenstraße	97
Abbildung 23: Modaler Filter Thorner Straße	97
Abbildung 24: Modaler Filter Scharnhorststraße	97
Abbildung 25: Modaler Filter Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße	98
Abbildung 26: Prinzipskizze einer möglichen neuen Anordnung der Wartepositionen und einer barrierefreien Wegeführung.....	103
Abbildung 27: Einordnung der Zielbeiträge der einzelnen Maßnahmen.....	107
Abbildung 28: Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen.....	113
Abbildung 29: Absolutes Kostenvolumen der Handlungsfelder an den Gesamtkosten mit möglichen Förderquoten	119
Abbildung 30: Finanzbedarf nach Jahren	121
Abbildung 31: THG Emissionen in t/a	131
Abbildung 32: Unfallentwicklung im Landkreis Lüneburg.....	132

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Empfohlene Führungsformen und Breiten für Radverkehrsanlagen	30
Tabelle 2: Mindestmaße Fußverkehr	35
Tabelle 3: Bedarfe für Um- bzw. Neugestaltungen des öffentlichen Raums.....	39
Tabelle 4: Verbindungstypen und Ansprüche im Kfz-Zielnetz.....	48
Tabelle 5: Abstufung von Straßen im Kfz-Zielnetz	50
Tabelle 6: Beispielhafte Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung.....	53
Tabelle 7: Erläuterung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV)	67
Tabelle 8: Lösungsansätze/ Prüfaufträge für bestehende Probleme	72
Tabelle 9: Identifizierte Haltestellen mit Handlungserfordernissen	74
Tabelle 10: Mobilitätsstationen, Bike-Sharing und Carsharing-Bedarfe	77
Tabelle 11: Tabelle zur Erläuterung der Einordnung der Kategorien „Personalaufwand“ ...	105
Tabelle 12: Maßnahmenübersicht mit Prioritäten.....	109
Tabelle 13: Kostentabelle nach Einzelmaßnahmen	120
Tabelle 14: Auszug möglicher Förderprogramme zur schwerpunktmäßigen Finanzierung der Maßnahmen	122
Tabelle 15: Modal Split - Vergleichswerte	129
Tabelle 16: Mögliche Ausgangswerte für einen Modal Split	129
Tabelle 17: Unfallbeteiligungen mit Personenschaden pro 1.000 Wege.....	132
Tabelle 18: Auszug Ausgangswerte Analysebericht sowie anzustrebende Zielwerte.....	134
Tabelle 19: Beispiel für eine Prüftabelle bei Neu- und Umgestaltungen.....	135
Tabelle 20: Zielerreichungspfade Übersicht.....	137
Tabelle 21: Mögliche Indikatoren für die Evaluation	139
Tabelle 22: Zeitplanung und Checkliste für die Umsetzungsevaluation	144

1. Ein NUMP für Lüneburg

Der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan (kurz: NUMP) ist ein integriertes Mobilitätskonzept für die Hansestadt Lüneburg. Er ist ausgerichtet an den Leitlinien der europäischen SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans) und den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V.). Als strategisches Planwerk definiert der NUMP Strategien, Ziele und Maßnahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Hansestadt für die nächsten 10-15 Jahre (Zeithorizont 2040). Der NUMP dient als Grundlage für das zukünftige Verwaltungshandeln. Gleichzeitig werden SUMPs auch immer häufiger Fördervoraussetzung¹.

Eine Besonderheit des NUMPs ist zudem, dass das Konzept gemeinsam mit dem Mobilitätsgutachten des Kreises (kurz: MOBG) entwickelt wurde. Dieses hat sich das Ziel gesetzt, den ÖPNV auf Landkreis- und Hansestadtebene zu optimieren und zu verbessern. Die gemeinsame Betrachtung von ÖPNV auf Ebene des Kreises und der Hansestadt zielt darauf ab, gemeinsame, abgestimmte Maßnahmen für beide Konzepte zu gewährleisten.

Der NUMP baut zudem auf den bestehenden Planungen und Beschlüssen der Hansestadt auf. Laufende Planungen, in Umsetzung befindliche Projekte oder teils seit Jahren diskutierte Ideen und Vorschläge wurden geprüft, abgewogen und mit in dem NUMP aufgegriffen und integriert. Dies gilt zum Beispiel für den Klimaschutzplan, die verschiedenen Beschlüsse und Pläne zum Radverkehr z.B. die Radverkehrsstrategie 2025 sowie weitere Planungen u.a. des Kreises (Integriertes Mobilitätskonzept, Nahverkehrskonzept etc.). Darüber hinaus hat der NUMP auch eigene Analysen ergänzt. Zu nennen ist hier neben den qualitativen, verkehrsmittelübergreifenden Vor-Ort-Erhebungen z.B. das ioki-Verkehrsmodell oder auch die Erreichbarkeits- und Reisezeitanalysen im Zuge des Analyseberichtes.

Das Konzept wurde dabei transparent entwickelt. Einwohner:innen, Politiker:innen, Institutionen, Vereine, Wirtschaft und Wissenschaft konnten in jeder Phase im Prozess über verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten Rückmeldungen und Hinweise geben und haben den Prozess durch den öffentlichen Diskurs qualifiziert (eine Übersicht über die Beteiligungsformate findet sich in Kapitel 2.2).

Das hier vorliegende Handlungs- und Evaluationskonzept ist der dritte Teilbericht und baut auf den Analysebericht auf und bündelt die Maßnahmen aus dem zweiten Teilbericht in ein integriertes Handlungskonzept. Der Bericht umfasst das gesamte Spektrum an gutachterlich vorgeschlagenen Strategien, Teilkonzepten und Maßnahmen sowie eine Umsetzungsstrategie und ein Evaluationskonzept. Die vorgestellten Zeit- und Priorisierungsvorschläge sind dabei als Richtschnur zu verstehen, die es gilt im Umsetzungsprozess weiter zu konkretisieren bzw. ggf. im Sinne eines lebendigen Planwerkes auf die sich veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

¹ in NRW sind bspw. mobilitätsbezogene EFRE-Förderprogramme bereits an einen beschlossenen SUMP gekoppelt (siehe EFRE-Förderrichtlinie: Nachhaltige Mobilität für alle)

2. Prozess des NUMP

Der rund zweijährige Erarbeitungsprozess des NUMP erfolgte in mehreren Phasen, die kontinuierlich durch einen Beteiligungsprozess begleitet wurden. Zu Beginn des Projektes erfolgte die Bestandsaufnahme sowie die Analyse der bestehenden Verkehrssituation (der Analysebericht kann auf der Website der Hansestadt Lüneburg heruntergeladen werden²). Daraus abgeleitet wurden die Herausforderungen für die Mobilität in der Hansestadt Lüneburg. Aufbauend auf den identifizierten Herausforderungen und den bereits gesetzten Zielen der Hansestadt wurden konkrete Maßnahmen für die Gesamtstadt entwickelt und ein strategisches Handlungskonzept zu deren Umsetzung erarbeitet. Zur kontinuierlichen Evaluierung von Umsetzungsschritten und Zielerreichung wurde abschließend ein Evaluationskonzept erstellt.

2.1 Planungsdialog | NUMP-Beirat

Um sich ein breites Meinungsbild zu verschaffen und die Akzeptanz des NUMP zu gewährleisten, wurden bei der Erarbeitung relevante Akteur:innen beteiligt. So gab es einen NUMP-Beirat mit zentralen Stakeholder:innen, aus welchem wertvolle Hinweise und Perspektiven in die Erstellung des NUMP einfließen konnten.

Der NUMP-Beirat setzt sich aus verschiedenen Stakeholder:innen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr, aber auch darüber hinaus, insgesamt umfasst er knapp 50 Akteur:innen der Hansestadt Lüneburg und des Landkreises Lüneburg. Das umfasst Verwaltungsmitarbeitende, Vertreter:innen von Trägern öffentlicher Belange (u. a. Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, HVV, KVG, Logistik etc.) sowie Vertreter:innen aus Politik und Verbänden (z. B. Verkehrswacht, ADFC, VCD, Behindertenbeirat, Stadtschülerrat etc.). Die Besetzung des NUMP-Beirats wurde im Mai 2023 durch eine Beschlussvorlage im Ausschuss für Mobilität und im Verwaltungsausschuss der Hansestadt Lüneburg festgelegt. Im Sinne eines Qualitätsmanagements diente der Beirat zur Diskussion und Reflexion von Zwischenergebnissen des NUMP. Der NUMP-Beirat ist in allen Phasen des Prozesses beteiligt gewesen (z.B. Analyse, Ziele, Maßnahmen, Handlungskonzept).

Abbildung 1: Eindrücke von den Sitzungen des NUMP-Beirats



Quelle: Hansestadt Lüneburg

² <https://www.hansestadt-lueneburg.de/bauen-und-mobilitaet/mobilitaet/nump.html>

2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Ein Mobilitätskonzept ist für viele Einwohner:innen lediglich eine abstrakte Planung der Verwaltung - es ist davon auszugehen, dass der weitaus größte Teil der Bevölkerung sich wenig darunter vorstellen kann. Eine kontinuierliche offene Beteiligung der Öffentlichkeit, von Multiplikator:innen und Stakeholder:innen sowie Politik kann helfen, einerseits fachliche Hintergründe und eine transparente Vorgehensweise zu vermitteln, andererseits Konflikte abzubauen und Anregungen aufzugreifen. Deshalb wurde im Rahmen des NUMP ein dialogorientiertes Beteiligungskonzept durchgeführt, das mit verschiedenen analogen und digitalen Formaten sowohl interessierten Einwohner:innen als auch wichtigen Stakeholder:innen und Multiplikator:innen die Möglichkeit einer Beteiligung bot.

Eine ausführliche Dokumentation der Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsveranstaltungen können auf der Homepage der Hansestadt Lüneburg abgerufen werden:



<https://www.hansestadt-lueneburg.de/bauen-und-mobilitaet/mobilitaet/nump.html>

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Die öffentliche Auftaktveranstaltung fand am 15.06.2023 in den Räumen der Leuphana Universität Lüneburg statt. Es nahmen rund 300 interessierte Einwohner:innen teil. Im Fokus der Veranstaltung stand, mit den Teilnehmer:innen über die Mobilität der Zukunft, ihre Wünsche und Anregungen ins Gespräch zu kommen. Gleichzeitig wurden erste Eindrücke der Bestandsanalyse präsentiert und über die Intention und den Arbeitsprozess des NUMP für Lüneburg informiert.



Online Beteiligung

Der Online-Dialog des NUMP war im Zeitraum vom 15.06.2023 bis zum 12.07.2023 geöffnet und erfolgte parallel zur Bearbeitung der Bestandsanalyse. In diesem Zeitraum bot eine Online-Plattform die Möglichkeit, Ideen und Mängel in Hinblick auf die Mobilität in der Hansestadt Lüneburg einzureichen. Knapp 1.600 Beiträge konnten so in insgesamt sieben verschiedenen Kategorien gesammelt werden.

Quelle: Hansestadt Lüneburg

Planungsspaziergang barrierefreie Innenstadt

Der Planungsspaziergang ist ein niedrigschwelliges Format, bei dem die Gutachter:innen des NUMP mit Interessierten und Betroffenen eine feste Route mit verschiedenen Stationen ablaufen und dabei themenscharf über die Mobilitätsbedürfnisse einzelner Nutzergruppen diskutieren. Die Route des Planungsspaziergangs am 26.07.2023 führte durch die Lüneburger Innenstadt und widmete sich unterschiedlichen Themen zur Barrierefreiheit.



Planungsradtour

Die Planungsradtour ist ein niedrigschwelliges Format, bei dem die Gutachter:innen des NUMP mit interessierten Einwohner:innen eine feste Route mit verschiedenen Stationen abfahren und dabei über Herausforderungen des Radverkehrs und mögliche Lösungsansätze diskutieren. Die Planungsradtour am 16.08.2023 führte entlang des Stadtrings und des geplanten Fahrradrings der Hansestadt Lüneburg.

NUMP on Tour

NUMP on Tour ist ein Format der aufsuchenden Beteiligung. Das Ziel ist es, stadtteilbezogenen Input für den NUMP zu sammeln und dabei auch Personen zu erreichen, die eher selten an Partizipationsangeboten teilnehmen. Dazu wurden im September 2023 sechs verschiedene Stationen (Schulzentrum Oedeme, Hanseviertel, Thorner Platz, Bürgertreff Kaltenmoor, ZOB und Loewe-Center) aufgesucht, die mit Informationen zum Prozess des NUMP, interaktiven Meinungsabfragen und einem Lastenrad ausgestattet waren.



Schulmobilität (Themenbezogene Bürger:innenwerkstatt)

Im Februar 2024 fand im Gymnasium Johanneum Lüneburg das Format der Bürger:innenwerkstatt zum Thema Schulmobilität statt. Das Angebot richtete sich an Schüler:innen, die Ideen und Maßnahmen erarbeiteten, welche für einen Idealzustand hinsichtlich Mobilität und Klimaschutz in Lüneburg umzusetzen wären. Besonders dringenden Handlungsbedarf sahen die Schüler:innen im Bereich des ÖPNV.

Quelle: Hansestadt Lüneburg

Mobilität im Quartier (Themenbezogene Bürger:innenwerkstätten) Rotes Feld

Die erste Bürgerwerkstatt zur Quartiersmobilität fand im März 2024 in Form einer Quartiersbegehung im Roten Feld statt. Über 90 Teilnehmende diskutierten die Vor- und Nachteile konkreter Maßnahmevorschläge vor Ort. Themen waren dabei Fahrradstraßen, Modale Filter, Einbahnstraßen und Mobilstationen. In einer anschließenden Diskussion im Plenum konnten weitere Themen eingebracht werden.



Kaltenmoor

Im Rahmen der Bürgerwerkstatt am 26.04.24 in Kaltenmoor konnten sich Bürger:innen am Stand zum NUMP über bereits gesammelte Ideen der Öffentlichkeit zum Thema Mobilität informieren und weitere Vorschläge einbringen. Mithilfe von Klebepunkten konnten die ca. 40 Teilnehmenden konkrete Problemstellen auf Karten markieren. Themen waren dabei das Busangebot, Aufenthaltsqualitäten, Car- und Bikesharing und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Rettmer & Häcklingen

Die dritte Werkstatt zur Mobilität im Quartier fand im Mai 2024 in den Stadtteilen Rettmer und Häcklingen statt. 60 Teilnehmende diskutierten in Spaziergängen unterschiedliche Maßnahmenideen in den ländlich geprägten Stadtrand-Ortschaften. Themen waren dabei Rad- und Fußwege abseits des Kfz-Verkehrs, Ortsdurchfahrten, das ÖPNV-Angebot sowie Möglichkeiten einer besseren Vernetzung von Mobilitätsangeboten.



Stakeholder-Workshop – Innenstadt und Gewerbe

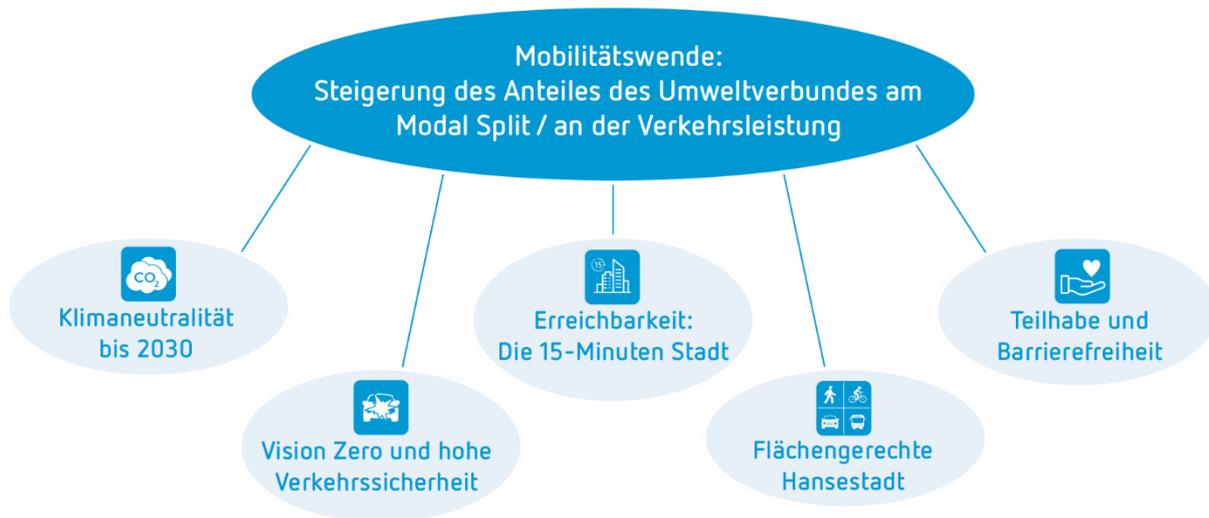
Die Mobilität mit Bezug zur Innenstadt sowie zum Gewerbe diskutierten 70 Teilnehmende (Einwohner:innen der Innenstadt und Gewerbetreibende) am 11.04.2024 in der Ritterakademie. An Thementischen wurden gemeinsam Vor- und Nachteile konkreter Maßnahmen besprochen und weitere Ideen eingebracht. Themen waren dabei die Erreichbarkeit der Innenstadt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, das Parken mit dem eigenen Pkw oder Fahrrad in der Innenstadt sowie die Distribution von Waren.



Quelle: Hansestadt Lüneburg

3. Mobilitätsziele der Hansestadt Lüneburg

Die Hansestadt Lüneburg hat sich bereits vor der Erstellung des NUMP eine Vielzahl mobilitätsbezogener Ziele gesetzt, die in den kommenden 10 bis 15 Jahren zu erreichen sind.



Grundlegende, politisch verabschiedete Zielaussagen finden sich z. B. im Leitbild der Hansestadt Lüneburg, im Klimaschutzplan sowie in der Radverkehrsstrategie 2025 und dem Beschluss des Rates zum Beitritt zu dem Bürgerbegehren „Radentscheid“. Der NUMP entwickelt Maßnahmen und ein Handlungskonzept, um diese genannten Ziele zu erreichen. Die Ziele werden dazu noch einmal zusammengefasst und operationalisiert.

Oberziel	Mobilitätswende: Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split/ an der Verkehrsleistung
Beschreibung	Die Hansestadt Lüneburg und der Landkreis Lüneburg haben sich in allen mobilitätsrelevanten Konzepten zu einer Mobilitätswende in Lüneburg und im Landkreis bekannt. Die gemeinsame Zielsetzung beinhaltet die Entwicklung von Strategien zur verträglicheren Gestaltung der Mobilität in Lüneburg und der Region. Dazu sollen die aktive Mobilität und der ÖPNV gestärkt werden, sodass mehr Personen auf den Umweltverbund umsteigen. Für den Radverkehr in Lüneburg wurde durch die Radverkehrsstrategie festgehalten, dass bis 2025 mindestens 30 % aller Wege in Lüneburg mit dem Rad zurückgelegt werden sollen (VO/8218/19).
Zielaussage	Werden Vergleichsstädte wie Göttingen (MIV: 30%, Rad: 36 %, Fuß 25%, ÖV: 9%, 2022), Heidelberg (34/27/26/14, 2020), Jena (35/15/35/15, 2018) oder Flensburg (44/24/24/8, 2021) betrachtet, ist ein Ziel-Modal Split: 30 % MIV – 70 % Umweltverbund für die Binnenmobilität für die Hansestadt ein anzustrebendes Ziel. Dieses Ziel ist durch eine Haushaltsbefragung hinsichtlich der Realisierbarkeit zu prüfen. Maßnahmen, die besonders wirksam sind, dass mehr Personen aus Stadt und Region auf den Umweltverbund umsteigen, sind daher prioritär aufzunehmen.

Unterziel	Klimaneutralität bis 2030
Beschreibung	Im übergeordneten Klimaschutzplan wird festgehalten, dass der Landkreis bis 2030 klimaneutral sein soll (Kreistagsbeschluss vom 09.03.2020). Dieses Ziel wurde 2021 auf städtischer Ebene durch den Beschluss des Rates zum Beitritt zu dem Bürgerbegehren „Klimaentscheid“ bekräftigt (VO/9409/21). Dies bedeutet für den Verkehr, dass die THG-Emissionen in erheblichem Umfang zu reduzieren sind. Dafür ist einerseits ein Modal Shift notwendig, andererseits auch der Umstieg auf emissionsarme Technologien (E-Mobilität, Wasserstoff).
Zielaussage	Das Ziel des Landkreises und der Hansestadt ist die Klimaneutralität bis 2030. Auf einen klimaneutralen ÖPNV und eine klimaneutrale Verwaltung ist hinzuwirken. Es ist jedoch zu betonen, dass die kommunale Ebene nur bedingt Einfluss auf die private und gewerbliche Mobilität nehmen kann (z. B. Anteil Elektromobilität an der Fahrzeugflotte). Daher gilt es im NUMP, Maßnahmen zu entwickeln, die dazu beitragen, dass THG-arme Mobilität (vor allem aktive Mobilität) gefördert wird.

Unterziel	Vision Zero und hohe Verkehrssicherheit
Beschreibung	Die Mobilität in der Hansestadt soll für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sein. Mit den Leitbildern zur Radverkehrspolitik 2030+ der Hansestadt Lüneburg wurde die Vision Zero beschlossen, d. h. keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (VO/8218/19). Besonders in den verschiedenen Beteiligungsformaten zeigt sich, dass sich die Lüneburger Bevölkerung nicht immer sicher fühlt. Die Unfallzahlen zeigen die Notwendigkeit des Ziels, besonders die aktive Mobilität in Lüneburg besser zu schützen. 232 Unfälle mit schweren Unfallfolgen in 5 Jahren (2018-2022) zeigen, dass das Ziel Vision Zero bislang nicht erreicht ist.
Zielaussage	Als Ziel sollte die Vision der null Verkehrstoten gelten. Bis 2030 sollte eine Trendumkehr bei der Anzahl der Unfälle sowie eine weitere Reduzierung der Unfälle mit Schwerverletzten das Ziel sein. Dabei ist zu betonen, dass mit einer Steigerung des Rad- und Fußverkehrsanteils (siehe Oberziel: Mobilitätswende) deutlich mehr Verkehrsteilnehmende ohne „eigene Schutzzone“ unterwegs sind und die Dringlichkeit nach verkehrssicheren Räumen (entsprechend der Richtlinien) zunimmt.

Unterziel	Erreichbarkeit: Die 15-Minuten-Stadt
Beschreibung	Das am 29.09.2021 vom Rat der Hansestadt Lüneburg beschlossene Leitbild beinhaltet die Zukunftserzählung „Stadt des Miteinanders und Zusammenhalts“ (VO/9698/21). In dieser ist Lüneburg eine 15-Minuten-Stadt mit gerecht aufgeteiltem Straßenraum und dem Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten. Die verkehrsmittelbezogenen Netze sollen durchgängig sein und Ziele des Alltags innerhalb von 15 Minuten verkehrsmittelübergreifend erreichbar sein. Das Ziel der 15-Minuten-Stadt ist ein Leitbild, welches sowohl stadtplanerische (Alltagsziele müssen entsprechend räumlich verteilt sein), als auch verkehrsplanerische Implikationen enthält (hohe, verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeit vorrangig mit dem Umweltverbund).

Zielaussage	Eine gute, innerstädtische Erreichbarkeit in Lüneburg kann nicht durch monomodale (einseitig auf ein Verkehrsmittel ausgerichtete) Planung erreicht werden. Hierzu ist der vorhandene Straßenraum zu begrenzt. Bereits heute kommen die Straßen an ihre Kapazitätsgrenzen. Vielmehr gilt es die Reisezeitverhältnisse zwischen dem Umweltverbund und dem MIV anzugleichen, um konkurrenzfähige Alternativen in Lüneburg zum MIV zu schaffen. Durchgängige, umwegefneie und barrierearme Wegeführung für den Umweltverbund tragen dazu bei, die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Gleichzeitig gewährleistet dies die störungsarme Abwicklung weiterhin notwendiger Kfz-Verkehre.
--------------------	--

Unterziel	Flächengerechte Hansestadt
Beschreibung	Die Hansestadt Lüneburg hat sich das Ziel gesetzt, öffentliche Räume aufzuwerten und allen Menschen zugänglich zu machen. Dabei soll auch der Verkehrsraum zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden gerechter aufgeteilt werden. Das Ziel findet sich im Jahr 2021 vom Rat beschlossenen Leitbild der Hansestadt Lüneburg, der ersten Stufe des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept), wieder (VO/9698/21).
Zielaussage	Als Idealmaß der Straße ist 30-40-30 ein bewährtes Planungsprinzip. Dabei wird der Fahrbahn 40 % des Straßenraumes zugestanden. Die Straße wird dabei von außen nach innen geplant. Als Ziel ist zudem die Einhaltung der Mindestbreiten für den Umweltverbund entsprechend der FGSV-Richtlinien zu definieren. Eine Eins-zu-eins-Umsetzung wird in den historisch gewachsenen Strukturen Lüneburgs nicht an jedem Ort gewährleistet werden können. Jedoch müssen sich umgesetzte Maßnahmen des NUMP an diesem Ziel messen lassen.

Unterziel	Teilhabe und Barrierefreiheit
Beschreibung	Lüneburg soll für alle Menschen erlebbar sein. So sieht es das am 29.09.2021 vom Rat der Hansestadt Lüneburg beschlossene Leitbild vor (VO/9698/21). Dazu muss das Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sein. Insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit ist dies laut der Analyse und den Beteiligungsformaten (z. B. Planungsspaziergang zur barrierefreien Innenstadt) derzeit nicht gegeben.
Zielaussage	Bis zum 01.01.2022 sollte laut PBefG (Personenbeförderungsgesetz) die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV gegeben sein. Dieses Ziel wurde bislang nicht erreicht. Dieses Ziel ist zu priorisieren. Für den öffentlichen Raum gilt es, sukzessiv barrierearme Lösungen an Querungen und im Seitenraum zu realisieren. Jede Neu- und Umplanung im öffentlichen Raum im Zuge des NUMP verbessert die Barrierefreiheit in der Hansestadt Lüneburg.

4. Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept bildet das Rückgrat des NUMP. Es definiert die strategischen Ziele und konkreten Schritte, die erforderlich sind, um eine umweltfreundliche, sozial gerechte und wirtschaftlich tragfähige Mobilität zu gewährleisten. Dabei werden sowohl die Bedürfnisse der Einwohner:innen sowie die der (Innenstadt-)Wirtschaft als auch die infrastrukturellen Gegebenheiten und finanziellen Möglichkeiten berücksichtigt.

Im Folgenden wird in einem ersten Schritt auf den Prozess der Maßnahmenentwicklung eingegangen und erläutert, wie diese aus den vorherigen Bausteinen (Bestandsanalyse im Rahmen des NUMP, den bestehenden Zielen der Hansestadt sowie im Zuge der zahlreichen unterschiedlichen Öffentlichkeitsbeteiligungen) entstanden sind und in das Gesamtkonzept des NUMP einfließen.

Anschließend werden die wesentlichen Handlungsfelder und Maßnahmen dargestellt, die auf Basis des Mobilitätskonzepts in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Als Grundlage für die Maßnahmen stehen vorgeschaltet die sogenannten Leitplanken der Mobilität, die bei jeder zukünftigen Planung Berücksichtigung finden und als strategischer Überbau dienen sollen.

4.1 Von der Idee zur Maßnahme

Im Zuge der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes wurden viele Maßnahmenideen diskutiert und abgewogen. Dazu zählen sowohl bestehende Projekte als auch Vorschläge, die in den verschiedenen Beteiligungsformaten an das Planungsteam herangetragen wurden. Gleichzeitig hat das Planungsteam auf Grundlage der analysierten Handlungserfordernisse Maßnahmen abgeleitet. Die jeweiligen Maßnahmen wurden zunächst gleichrangig betrachtet und anschließend gefiltert. Einige Maßnahmen mussten aufgrund bestehender rechtlicher Gegebenheiten oder auch fehlender Richtlinienkonformität ausgeschlossen werden. Als Beispiel zu nennen ist hier z. B. die Forderung nach Radinfrastrukturen an Straßenzügen, die nach den aktuellen Richtlinien und Regelwerken der FGSV nicht empfohlen werden (z. B. aufgrund von Verkehrsstärken). Auch wurden gerade im Onlinedialog viele kleinteilige Hinweise gegeben, z. B. Fahrbahnschäden, Ordnungsdurchsetzungsdefizite oder auch örtlicher schlechter Regenwasserabfluss. Diese Maßnahmen sind aufgrund der gesamtstädtischen Perspektive zwar nicht im NUMP aufgenommen, wurden aber an die Verwaltung weitergetragen, damit diese geprüft werden können. Andere Hinweise wie z. B. Bordsteinabsenkungen oder Fahrbahnmarkierungen wurden eben aus diesem Grund nicht als Einzelmaßnahmen, sondern als Maßnahmenbündel miterfasst.

Nach dieser ersten Filterung erfolgte eine Priorisierung anhand der bestehenden, verkehrspolitisch verabschiedeten Zielsetzungen der Hansestadt Lüneburg (siehe Kapitel 3. 1. Mobilitätsziele der Hansestadt Lüneburg). Diese politisch vereinbarten Ziele und Vorgaben bildeten den wesentlichen Orientierungsrahmen für die Maßnahmenentwicklung. Darüber hinaus spielen folgende Kriterien bei der Maßnahmenbewertung eine Rolle:

- **Umsetzbarkeit:** Der NUMP hat einen Umsetzungszeitrahmen von 10 bis 15 Jahren. Maßnahmen müssen in diesem Zeitraum umgesetzt oder zumindest fortgeschritten sein. Als nicht umsetzbar gelten z. B. Maßnahmen, die stark in die historische Stadtstruktur eingreifen und daher weder gewollt noch vor dem Hintergrund des Denkmalschutzes realistisch umsetzbar sind.
- **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Maßnahmen, die zwar einen Beitrag zur Zielerreichung leisten, jedoch deutlich mehr Kosten (Personal, Aufwand etc.) als mögliche Alternativen verursachen, sind kritisch zu hinterfragen. Es wurden daher Maßnahmen priorisiert, bei denen erwartbar ist, dass sie ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.
- **Funktionalität:** Mobilität ist letztlich ein Mittel zum Zweck. Menschen müssen zu Arbeits- und Freizeitzielen gelangen, der Handel und der Tourismus müssen weiterhin funktionieren und zu einer prosperierenden Stadt beitragen. Maßnahmen, die die Funktionalität der Stadt zu stark einschränken, sind daher nicht weiterzuverfolgen.
- **Akzeptanz:** Maßnahmen, die von der Stadtgesellschaft stark abgelehnt werden, haben wenig Umsetzungschancen. Dabei ist jedoch zu betonen, dass einige Maßnahmen auch als Verkehrsversuch realisiert werden können, um die Akzeptanz zu erhöhen.

Mit Blick auf das Oberziel sowie die fünf Unterziele und ausgehend von den genannten Kriterien zur Maßnahmenbewertung, ergeben sich zur Herleitung und Abwägung konkreter Maßnahmen für den NUMP folgende Überlegungen:

Oberziel: Mobilitätswende: Steigerung des Anteiles des Umweltverbundes am Modal Split/an der Verkehrsleistung

Die Gestaltung der Mobilitätswende ist Aufgabe eines NUMP. Dabei geht es in einer Stadt wie Lüneburg nicht nur um Klimaschutzziele. Der Kfz-Verkehr ist in der historisch gewachsenen Stadt bei seinen Kapazitätsgrenzen angekommen. Eine weitere Ausrichtung der vorhandenen Infrastruktur auf den Pkw ist vor dem Hintergrund der vorhandenen Flächen schlicht nicht möglich. Auch aus Verkehrssicherheits-, Teilhabe- und Gerechtigkeitsaspekten ist dieses Ziel erstrebenswert. Alle Maßnahmen, die in das Konzept aufgenommen wurden, zahlen grundsätzlich auf das Oberziel ein, Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern oder verträglicher zu gestalten. So wurden Maßnahmen aussortiert, die diesem Ziel entgegenstehen. Zu nennen ist hier z. B. der Ausbau der Infrastruktur zugunsten des motorisierten Verkehrs insbesondere in Bereichen wichtiger Nahmobilitätsachsen.

Dies galt auch für Maßnahmenvorschläge für den ruhenden Verkehr, die zu mehr Kfz-Verkehr z. B. in der Innenstadt geführt und gleichzeitig wesentliche Flächen im Seitenraum reduziert hätten. Eine Maßnahme, die durchaus das Potenzial für einen hohen Modal Shift hat, ist auch der in Lüneburg viel diskutierte Vorschlag einer Straßenbahn. Straßenbahnen gelten als leistungsstark und sind im eigenen Gleisbett unanfälliger für Verzögerungen im Betriebsablauf. Auch weisen diese für Nutzer:innen meist eine größere Attraktivität als Busse auf. Jedoch hat sich der NUMP das Ziel gesetzt, zügig Verbesserungen anzustreben. Aufgrund

der aktuellen Rahmenbedingungen (Kosten, Dauer von Genehmigungsverfahren, Förderkulisse und Stadtstruktur) herrschen nur geringe Umsetzungschancen. Vor diesem Hintergrund wurde die Maßnahme nicht mitaufgenommen, da sie Personal und Ressourcen bindet, ohne eine kurz- bis mittelfristige Aufwertung für Lüneburg zu versprechen.



Unterziel: Klimaneutralität bis 2030

Positiv auf das Klima wirken sich Maßnahmen aus, die entweder dazu beitragen, dass Verkehre verträglicher abgewickelt werden, z. B. dadurch, dass Verkehrsteilnehmende statt eines konventionellen Verbrenners ein CO₂-armes E-Fahrzeug benutzen, oder dass vor allem längere Wege mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Daher sind besonders Maßnahmen wirksam, die den ÖPNV und das Rad auf längeren Wegen in Stadt und Region fördern. Eine wichtige Rolle kommt damit den Maßnahmen zu, die dazu beitragen, Verkehrsteilnehmenden eine konkurrenzfähige Alternative zum Pkw zu bieten mit dem Ziel, dass der Anteil des ÖPNV in der Stadt, aber auch in der Region steigt. Darüber hinaus sind auch Anpassungen im MIV-Netz notwendig, um auf den schnellen (weil direkten) und leistungsstarken Achsen auch Raum für schnelle Verbindungen für den Umweltverbund zu schaffen sowie gleichzeitig die Aufenthaltsqualität am Wohn- und Zielort für die Nahmobilität zu verbessern.

Es gab weitere Maßnahmenvorschläge, die auf dieses Ziel deutlichen Einfluss gehabt hätten. Besonders bei den Beteiligungen kam immer wieder der Wunsch auf, weitere Teile des Stadtzentrums autofrei zu gestalten. Dies wurde jedoch einerseits sehr kontrovers in der Stadtgesellschaft gesehen (Akzeptanz), andererseits stehen dem auch andere Ziele und zu erwartende Effekte entgegen (Teilhabe, Erreichbarkeit, Wirtschaft, Sicherheitsaspekte, zu erwartende Verdrängungsprozesse/Verlagerung von Problemen).

Weiterhin wurde P+R als mögliche weitere Maßnahmen für den NUMP in die Diskussion gebracht. Der Vorschlag ist, dass Gäste bereits am Stadtrand auf den Busverkehr umsteigen und somit Emissionen im Stadtgebiet reduziert werden. Die Erfolgchancen dieser Maßnahme sind aus Gutachtersicht zweifelhaft. Beispiele aus anderen Kommunen zeigen, dass solche Systeme kaum angenommen werden. Im Status quo stellt der Umstieg auf den Bus (hohe Zeitverluste durch Zu- und Abgangszeiten, wenig Anreize zur Nutzung) am Lüneburger Stadtrand aufgrund der kompakten Stadtstruktur und des ÖPNV-Angebotes kaum eine konkurrenzfähige Alternative zur Pkw-Nutzung dar, so dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Maßnahme einen schlechten Wert erreichen dürfte. Personen, die bspw. aus Amelinghausen anreisen, nutzen dann eher auch ein P+R Angebot in Amelinghausen, anstatt zunächst mit dem Pkw bis zum Lüneburger Stadtrand zu reisen. Ein Erfolg der Maßnahme wäre daher aus Gutachtersicht nur mit einer Verknüpfung von weiteren Maßnahmen sinnvoll (geringere Zugänglichkeit innenstadtnaher Parkplätze, hohe Parkgebühren), deren Akzeptanz und Umsetzbarkeit ebenfalls zweifelhaft sind.



Unterziel: Vision Zero und hohe Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit in diesem Zusammenhang bedeutet, dass vor allem sensible Personengruppen in Lüneburg besser geschützt werden müssen. In Bezug auf Verkehrsteilnehmende

sind dies Fußgänger:innen und Radfahrende. In Bezug auf Personengruppen sind dies z. B. Schulkinder oder Senior:innen. Demzufolge haben Maßnahmen einen besonders hohen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, die diese Gruppen adressieren. So ist vor allem das Thema Verkehrsberuhigung an Knotenpunkten, in Quartieren und im Umfeld von Schulen von hoher Bedeutung. Auch Risiken beim Radfahren, z. B. durch Barrieren, fehlende Infrastrukturen oder Bodenbeläge, sind hier als Kernmaßnahmen zu nennen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Verkehrssicherheit hat eine herausragende Bedeutung, daher wurde grundsätzlich die Mehrzahl der Maßnahmen zur Verkehrssicherheit aufgenommen. Es ist aber auch zu erwähnen, dass es weitergehende Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gab, die nicht in das Konzept eingeflossen sind. So kam auch der Hinweis, ob es nicht sinnvoll wäre, die Nord-Süd-Hauptverkehrsachse (Willy-Brandt-Straße, Schießgrabenstraße, Bockelmannstraße) nur für den MIV/ÖV-Verkehr zu gestalten und andere Verkehrsteilnehmende auf Nebenrouten zu führen. Zwar ist dies aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll, jedoch handelt es sich hierbei um Teile des Stadtrings und es befinden sich bspw. an der Schießgrabenstraße wichtige alltägliche Ziele, die im Sinne der Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel auch von allen Verkehrsteilnehmenden erreicht werden müssen. Darüber hinaus gab es Maßnahmenvorschläge, bei denen die Verhältnismäßigkeit zu bezweifeln ist, wenn an Straßen ohne Unfallhäufung sehr weitreichende Eingriffe gefordert wurden, die z. B. den ÖPNV deutlich verlangsamt hätten und somit andere Ziele einschränken.



Unterziel: Erreichbarkeit: Die 15-Minuten-Stadt

Die 15-Minuten-Stadt bedeutet, eine verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeit von Alltagszielen in der kompakten Stadt innerhalb von 15 Minuten zu gewährleisten. Demnach tragen die Maßnahmen, die die Erreichbarkeit erhöhen, dazu bei, die Attraktivität der Stadt zu erhöhen. Die Erreichbarkeit ist Voraussetzung für die Funktionalität der Stadt. Es ist hier noch einmal darauf zu verweisen, dass eine Steigerung der Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr nicht durch bauliche Erweiterungen erreicht werden kann. Vielmehr zielt der NUMP darauf ab, dass es besonders für aus Stadt und Umland kommende Menschen, aber auch für Tourist:innen erleichtert werden muss, alternative Verkehrsmittel zu nutzen, um Raum für notwendige Verkehre (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Handwerk, öffentliche Dienste) zu schaffen. Daher sind Maßnahmen, die gewährleisten, dass alle Ziele mit dem Umweltverbund innerhalb von 15 Minuten zu erreichen sind, bevorzugt umzusetzen.

Nicht unberücksichtigt darf bleiben, dass das Ziel der 15-Minuten-Stadt auch dazu beiträgt, dass Maßnahmenvorschläge nicht weiterverfolgt wurden. So soll die grundsätzliche Durchlässigkeit zwischen nördlicher und südlicher Stadt für den Kfz-Verkehr weiterhin gegeben sein. Maßnahmenvorschläge, die den Verkehr zwischen Norden und Süden unterbrechen würden, wurden daher aufgrund der hohen Umwege (Einschränkung der Funktionalität der Stadt) nicht weiterverfolgt. Dies war ein Grund, vielfach geforderte Einbahnstraßenlösungen nicht mit in das Konzept aufzunehmen. Auf Einbahnstraßen können zwar häufig höhere Fließgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr erreicht werden, jedoch steigt auch die

Anzahl der Umwege. Dies ist besonders an Orten mit vielen Quellen und Zielen kritisch zu bewerten.



Unterziel: Flächengerechte Hansestadt

Flächengerechtigkeit ist ein zentrales Ziel des NUMP und trägt stark zur Erreichung des Oberzieles der Mobilitätswende bei. Entsprechend zielen viele Maßnahmenvorschläge des NUMP auf eine Anpassung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbundes ab. Beispielsweise tragen Quartiersaufwertungen dazu bei, dass der öffentliche Raum rund um Wohnorte teilweise neu gedacht wird. Diese sind als Orte des Aufenthalts, aber auch z. B. des Spiels nicht ausschließlich auf den ruhenden und fließenden Pkw-Verkehr zu optimieren. Vielmehr gilt es, Räume zurückzugewinnen, um die Nahmobilität besonders auf kurzen Strecken zu fördern. Auch gilt es, den Umweltverbund an Stellen zu fördern, an denen derzeit ein hoher Druck auf den Raum herrscht. Wenn konkurrierende Ansprüche auf Hauptverkehrsachsen aufeinandertreffen, sind die Ansprüche des Umweltverbundes stärker zu berücksichtigen. Zuletzt ist aus der Analyse ein vordringlicher Bedarf für mehr Raum für den Fußverkehr identifiziert worden.

Flächengerechtigkeit war ein kontrovers diskutiertes Thema. So wurden beispielsweise Busspuren an der Uelzener Straße angeregt, die jedoch aus Gutachtersicht nicht umsetzbar sind bzw. kaum einen Beitrag zur Zielerreichung leisten.



Unterziel: Teilhabe und Barrierefreiheit

Teilhabe und Barrierefreiheit sind ein zentrales Anliegen in der Bevölkerung. Es wurden bei den Beteiligungen zahlreiche konkrete Vorschläge eingebracht. In Bezug auf die Barrierefreiheit ist gerade in der Innenstadt eine Weichenstellung vonnöten, die barrierefreien Lösungen in der denkmalgeschützten Stadt mehr Raum lässt. Auch wenn Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit teilweise kostenintensiv sind, so sind sie im Sinne einer Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen unabdingbar.

Das Zuzußgehen ist die natürlichste und auch günstigste Form der Fortbewegung und stand daher auch bei diesem Ziel im Fokus der Betrachtung. Zudem stand bei der Teilhabe neben der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV vor allem die Qualifizierung des ÖPNV in den Nebenzeiten im Vordergrund, um allen Menschen Zugang zu einem Mobilitätsangebot auch in Nebenzeiten zu machen.

Im Bereich der Teilhabe sind zudem Hinweise zum Ticketing im Prozess gemacht worden. Vorschläge wie ein kostenloser ÖPNV wurden zwar mitbetrachtet, jedoch im NUMP-Prozess nicht weiterverfolgt.

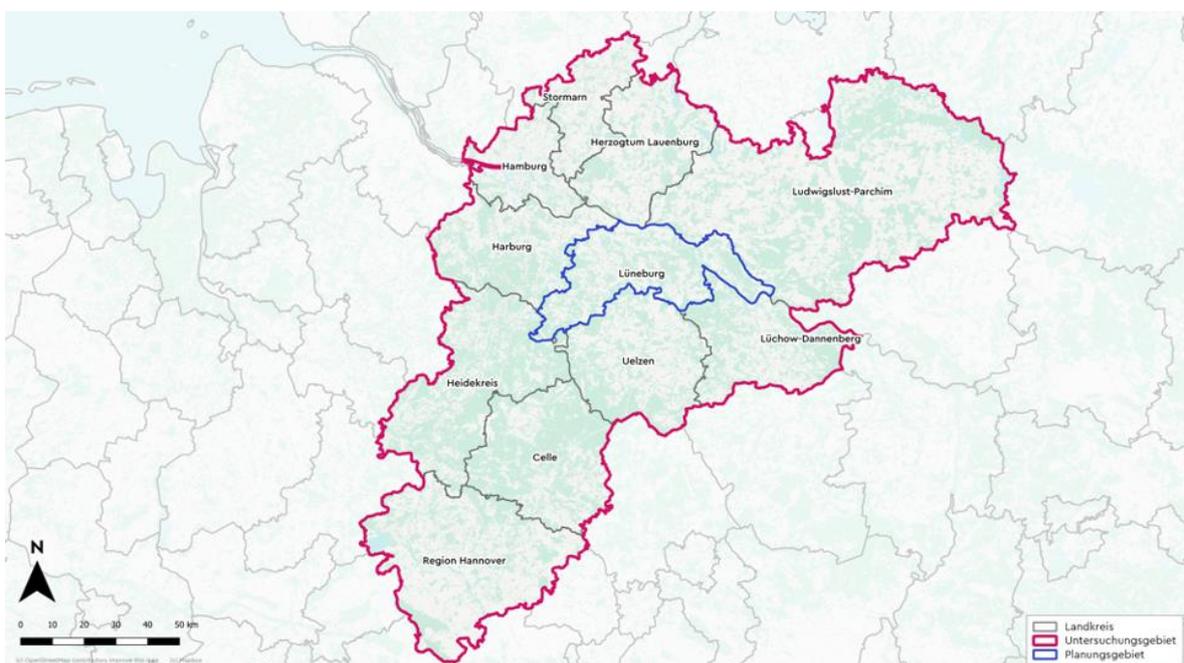
Exkurs: Das Verkehrsmodell als Entscheidungshilfe für die Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen des NUMP-Prozesses ist der Status quo des Verkehrsangebots in der Stadt Lüneburg untersucht worden, um anschließend sinnvolle und zielgerichtete Maßnahmen zur Verbesserung ableiten zu können. Ein gutes Verständnis über die Raumstruktur und Merkmale der Untersuchungsregion ist eine zwingend erforderliche Voraussetzung für die erfolgreiche Planung zukünftiger Mobilitätsangebote. Die Datengrundlage der Analyse besteht aus einer Vielzahl von Datenquellen und verschiedenen Datentypen. Für die Analyse des Status quo im Untersuchungsgebiet wird auf ein umfangreiches Data-Warehouse der ioki GmbH zurückgegriffen. Die daraus entstandene Datenbasis bildet die Grundlage für die weiteren Analysen im Untersuchungsraum.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im ersten Schritt eine Bestandsaufnahme der heutigen Angebotsstruktur im ÖPNV, des Straßennetzes, der baulich-räumlichen und funktionalen Siedlungsstruktur sowie der Bevölkerungsstruktur durchgeführt. Darauf aufbauend ist die Gesamtverkehrsnachfrage im Untersuchungsraum für einen durchschnittlichen Werktag mithilfe eines mikroskopischen Mobilitätsmodells simuliert worden. Dabei wurden Tür-zu-Tür-Wege für die gesamte Wohnbevölkerung des Landkreises erzeugt.

Im Modell wird der gesamte Landkreis Lüneburg inklusive der Stadt Lüneburg betrachtet. Der Untersuchungsraum ist breit gefasst und umfasst zusätzlich zum Planungsgebiet die umliegenden Landkreise, ergänzt um die (Land-)Kreise Stormarn und Celle, sowie die Freie und Hansestadt Hamburg und die Region Hannover. Durch den größeren Einzugsradius sollen möglichst alle Wege, die von außerhalb ins Planungsgebiet kommen oder aus dem Planungsgebiet hinausgehen, berücksichtigt werden, um die Verkehrsverflechtungen detailliert und verkehrsmittelscharf ermitteln zu können.

Abbildung 2: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation

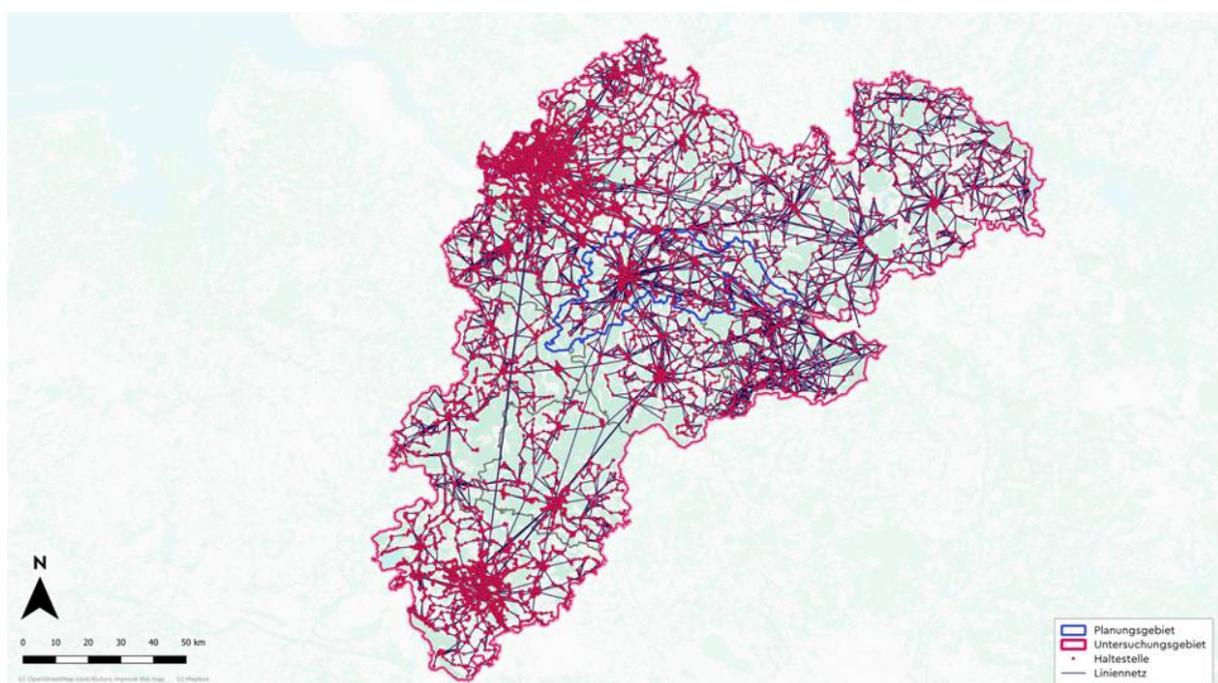


Für die mikroskopische Verkehrsnachfragesimulation wurden soziodemografische und geografische Daten, Daten zum Mobilitätsverhalten wie Wegetagebücher und Haushaltsbefragungen sowie Personenströme aus Mobilfunkdaten genutzt. So entsteht ein räumlich und zeitlich realistisches Abbild der Mobilitätsnachfrage im Untersuchungsraum. Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, jeden einzelnen an einem repräsentativen Werktag zurückgelegten Weg im Planungs- und Untersuchungsgebiet abzubilden. Die Simulationsergebnisse konnten damit unter anderem Erkenntnisse zu zeitlichen und räumlichen Aufkommensschwerpunkten der Verkehrsnachfrage, der Verteilung der Wegezwecke sowie den Verkehrsbeziehungen zwischen verschiedenen Orten liefern. Damit wurde eine umfassende Bewertung der bestehenden Verkehrsangebote und eine datengetriebene Entwicklung von Maßnahmen ermöglicht.

Des Weiteren sind die simulierten MIV-Wege auf das Straßennetz der Stadt Lüneburg umgelegt worden und konnten auf diese Weise insbesondere zur quantitativen Bewertung verschiedener MIV-Maßnahmen (M1 – Netzkonzeption Kfz, M2 – Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder, M4 – Wirksame Modalfilter der Innenstadt) verwendet werden. Dabei sind beispielweise verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren Szenarien basiert modelliert worden, um die Auswirkungen auf die Reisezeit und die Verkehrsverlagerung abschätzen und vergleichen zu können.

Ein besonderer Fokus der Modellnutzung lag auf der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes. Grundlage dafür war ein detailliertes Abbild des ÖV-Netzes mit aktuellen Fahrplandaten. Aus dem Vergleich der Verkehrsmittelooptionen für jeden Weg aus der Mobilitätssimulation konnten Erkenntnisse zur Attraktivität des ÖPNV auf verschiedenen Relationen in Lüneburg ermittelt werden, die zur Ableitung von Maßnahmen in diesem Sektor beigetragen haben (Ö1 – Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg, Ö2 – Anpassungsbedarfe Fortschreibung NVP).

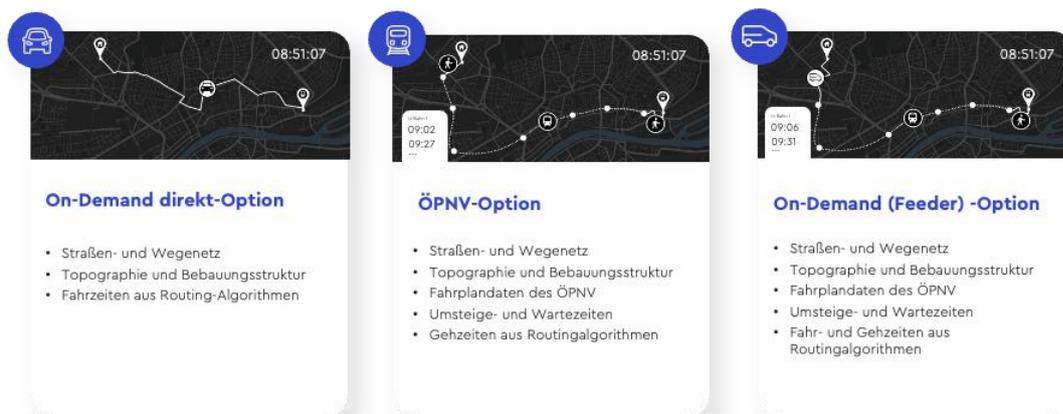
Abbildung 3: ÖPNV-Netz inklusive Fahrplandaten im Untersuchungsgebiet



Gleichzeitig erfolgte aus dem Attraktivitätsvergleich eine Potenzialanalyse für flexible Angebote zur Verbesserung der Erschließung in der Stadt Lüneburg. Für jeden Weg aus der mikroskopischen Verkehrssimulation wurden drei verschiedene Routen simuliert:

- ÖPNV klassisch
- On Demand als Zubringer zum klassischen Linienverkehr
- On Demand direkt (Direktverbindungen zwischen On-Demand-Haltestellen)

Abbildung 4: Attraktivitätsvergleich zwischen ÖPNV und On-Demand



Jede Route erhält einen Nutzwert auf Basis von Reisezeit, Takten und Umstiegen. Anhand des berechneten Nutzwerts lässt sich identifizieren, welche Wege in besonderem Maße zeitlich und/oder räumlich von einem On-Demand-Angebot profitieren.

Für jede der drei abgebildeten Verkehrsmittelooptionen wird die schnellste Route bzw. Verbindung als Basis zur Ermittlung des Nutzwerts berücksichtigt. Anhand des berechneten Nutzwerts wurden alle Wege aus dem mikroskopischen Verkehrsmodell klassifiziert und in eine der folgenden Kategorien eingeteilt:

- Das heutige ÖV-Angebot verfügt bereits über eine hohe Attraktivität
- Durch einen On-Demand-Zubringer zu einem übergeordneten Verkehrssystem entsteht ein signifikanter Nutzen für die Reisenden
- Ein attraktives ÖV-Angebot ist für diesen Weg nur durch einen Direktshuttle (Direktverbindung zwischen On-Demand-Haltestellen) zu ermöglichen

Auf Basis der Wege mit einer hohen Attraktivität für einen integrierten On-Demand-Service wurden die Bereiche in der Stadt Lüneburg ermittelt, die ein hohes Potenzial aufweisen und gleichzeitig von einem On-Demand-Service besonders profitieren würden. Auf diese Weise konnten sinnvolle Bereiche für einen zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen ermittelt werden (Ö3 – Modellprojekt: Flexible Angebote zur Verbesserung der Erschließung).

4.2 Leitplanken der Mobilität

Als Grundlage für Maßnahmensteckbriefe dienen die Leitplanken einer übergeordneten Einordnung der einzelnen Verkehrsmittel. Dabei definieren die Leitplanken, wie der Fußverkehr, der MIV, der ÖPNV und der Radverkehr bei allen zukünftigen Planungen zu berücksichtigen sind. Sie bieten zudem ein einheitliches Grundverständnis, wie die jeweiligen Mobilitätsformen in Lüneburg zu gestalten sind. Das Fundament der Leitplanken stellen die bestehenden Richtlinien und Empfehlungen der FGSV dar.

Fußverkehr

Im NUMP Lüneburg hat der Fußverkehr von Beginn an eine zentrale Bedeutung in den Diskussionen zum Konzept gehabt. Insbesondere in den Beteiligungsformaten zeigte sich ein großer Wunsch nach einer Veränderung der Infrastrukturen zugunsten des Fußverkehrs.

Die Hansestadt Lüneburg hat sich als Ziel gesetzt, durch eine konsequente Anwendung der FGSV-Richtlinien (insb. EFA, RASSt) den Fußverkehr in Lüneburg zu fördern. Als Grundlage für das Handlungsfeld Fußverkehr sind die folgenden Leitplanken bei jeder Planung zu berücksichtigen.

Für eine systematische Förderung des Fußverkehrs stehen folgende Aspekte im Vordergrund jeglicher Neu-, Aus- und Umbauplanungen:

- Möglichst sichere Führung
- Möglichst umwegefreie Führung
- Möglichst störungsfreie Führung
- Ausreichend Bewegungsspielräume
- Regelmäßige Querungshilfen (vorwiegend bevorrechtigt)
- Beseitigung von Hindernissen (abgesenkte Bordsteine, gut einsehbare Kreuzungs- und Querungsbereiche)
- Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung (Abschaffung von Bettelampeln)
- möglichst Trennung von Fuß- und Radverkehr

Es bedarf jedoch einer kontinuierlichen Überprüfung auf notwendige Anpassungen bezüglich der Netzkonzeption, der Priorisierung und der Qualitätsstandards.

Bei allen Maßnahmen stellt der **Abbau von Barrieren** zur Erreichung einer inklusiven Mobilität für Lüneburger:innen einen wichtigen Aspekt dar. Im Grundsatz ist eine vollständige Barrierefreiheit im gesamten Straßenraum entsprechend den Anforderungen der DIN 18040-3 zu gewährleisten. Aufgrund des einfachen Zugangs zum Fußverkehr (keine Anschaffungskosten wie z. B. für ein Fahrrad, keine persönlichen Voraussetzungen wie z. B. ein Führerschein) ist das Zufußgehen von Grund auf bereits eine inklusive Fortbewegungsmöglichkeit. Während individuelle Einschränkungen durch Hilfsmittel wie Rollstühle oder Rollatoren kompensiert werden können, ist die Gestaltung der Gehwege, Signal- und Querungsanlagen bestimmend für die Möglichkeit zu deren Nutzung. Einschränkungen wie z. B. Engstellen, hohe Bordsteine und unübersichtliche, schwer erfassbare Verkehrsführungen bedeuten für bestimmte Nutzergruppen eine eingeschränkte Nutzbarkeit und schränken deren selbstständige Mobilität ein.

Allgemeine Grundlage für die Leitplanken des Fußverkehrs stellen vorhandene Richtlinien, Regelwerke, Empfehlungen und Wissensdokumente dar. Hierin sind Standards für die notwendige Breite der Gehwege, die Einsatzbereiche von Querungshilfen, die Anforderungen der Barrierefreiheit sowie weitere notwendige Elemente entsprechend dem aktuellen Stand der Technik festgelegt. Zu beachten sind hierbei insbesondere:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für die Anlagen des Fußverkehrs (EFA)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – Teil S9 (HBS)
- DIN 18040-3 (Barrierefreiheit baulicher Anlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)

Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Standards können in einem Mobilitätskonzept keine langfristigen Standards im Sinne von konkreten Werten definiert werden. Stattdessen werden in Bezug auf die technischen Standards Qualitätskriterien definiert, die die Ansprüche des Fußverkehrs bedarfsgerecht formulieren.

Nachfolgend werden die Begriffe Regelmaß, Mindestmaß und Engstelle entsprechend der aktuell gültigen technischen Regelwerke definiert:

- **Regelmaß:** Das Regelmaß beträgt derzeit entsprechend EFA, Bild 4, 2,50 m. Dieses Maß berücksichtigt das Begegnen zweier Fußgänger:innen mit Rollstuhl oder Kinderwagen inklusive Bewegungs- und Sicherheitsräume.
- **Mindestmaß:** Das Mindestmaß beträgt derzeit entsprechend EFA, Abschnitt 3.2.1, 2,10 m. Eine Begegnung von zwei Fußgänger:innen ist dabei nur unter Inanspruchnahme von Bewegungs- und Sicherheitsräumen möglich.

- **Engstelle:** Sofern aus baulichen Gegebenheiten auch das Mindestmaß nicht realisiert werden kann, ist auf kurzen Abschnitten eine Unterschreitung bis zu 1,30 m (in Ausnahmefällen 1,00 m bei sehr kurzen Abschnitten) möglich. Diese Werte orientieren sich an der für Arbeitsstellen gültigen RSA 21 (Teil B 2.4.2) und garantieren das Passieren für eine Person im Rollstuhl oder mit Kinderwagen. Weitere Einschränkungen (z. B. durch Schildermaste, Verteilerkästen, Mülltonnen, Bewuchs) sind in diesem Fall auszuschließen. Die DIN 18040-3 begrenzt die Länge dieser Engstellen auf maximal 18 m. Gemäß EFA, Abschnitt 3.2.4, sind vorher andere Maßnahmen, wie der Verzicht auf Anlagen des ruhenden Verkehrs und Radverkehrs, Fahrstreifenreduzierung und verminderte Fahrstreifenbreiten durch Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.

Motorisierter Verkehr

Die Herausforderungen der in der Vergangenheit priorisiert ausgebauten MIV-Infrastrukturen in Lüneburg zeigt sich in Hinblick auf Straßenraumqualitäten und lokalen Verkehrsemissionen insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Überprägung einiger Räume, teils auch urban geprägter Teilräume durch den MIV führt zu einer Einschränkung der Lebensqualität, insbesondere für Anwohnende sowie Nutzende der Nahmobilität.

Es sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die eine verträglichere Abwicklung der MIV- und der Wirtschaftsverkehre ermöglichen. Daher ist es ebenso Ziel der Maßnahmen im Handlungsbereich des Kfz-Verkehrs, u.a. das Aufkommen von unerwünschten motorisierten Verkehren in stark belasteten Bereichen, z. B. Abkürzungsverkehre durch Wohnquartiere zur Vermeidung überfüllter Haupttrouten, zu reduzieren. Dies kann gelingen, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren, wie beispielsweise Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit zugunsten des Umweltverbands verschoben werden. Dazu werden eine Flächenumverteilung und teilweise der Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr erforderlich sein. Lange bestehende, aber nicht mehr verträgliche, Gewohnheiten z. B. hinsichtlich erlaubter Geschwindigkeiten, beim Parken oder in der Verkehrsführung müssen baulich, verkehrsordnerisch sowie kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. So soll sich im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbands und Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr betreffen, erreicht werden, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglicher abgewickelt wird, dass die Erreichbarkeit erhalten bleibt und dass durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentliche Raum Lüneburgs weiter erhöht wird.

Die Maßnahmen des NUMP haben sich am aktuellen Stand der Technik zu orientieren. Zum Zeitpunkt der Erstellung des NUMP zählen hierzu die Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022). Die Empfehlungen geben vor, dass bei verkehrsplanerischen Maßnahmen der Klimaschutz künftig zu priorisieren ist und veraltete Verfahren zu aktualisieren sind. Zu diesen Aktualisierungen zählen unter anderem:

- **Bemessungsstärken** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS): Ergibt sich aus den Verkehrsprognosen eine abnehmende Verkehrsstärke, so können Straßen und Knotenpunkte für weniger Kfz ausgelegt werden.

- **Straßenentwurf** (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, RAS_t): Die Belange des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs werden gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr priorisiert. Um durchgehend regelkonforme Fuß- und Radnetze zu schaffen, kann die Fahrbahn an Engstellen und bei Flächenkonflikten auf kurzen Abschnitten bis ca. 150 m Länge so verengt werden, dass sich lediglich noch zwei Pkw begegnen können ($\geq 4,10$ m).
- **Verkehrsqualität** (HBS): Beim Kfz-Verkehr gelten eine geringere Flüssigkeit und längere Wartezeiten noch als „effizient“ und sind der anzustrebende Standardfall (QSV D). Im Einzelfall kann der Kfz-Verkehr in seiner Verkehrsqualität (QSV) sogar sehr weit eingeschränkt werden: „Eine QSV E oder F kann (...) im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen vorübergehend in Kauf genommen werden, wenn mittelfristig ein Rückgang der Kfz-Nachfrage und damit der Bemessungsverkehrsstärken z. B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann (Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen). Eine QSV E oder F ist außerdem an Stellen vertretbar, an denen Fahrtzeitverlängerungen verkehrspolitisch akzeptabel oder erwünscht sind, z. B. bei Zufahrten in Innenstädte.“

Abbildung 5: Qualitätsstufen Leistungsfähigkeit nach Verkehrsmittel

	A	B	C	D	E	F	
	Standardfall	Standardfall	X	X	X	X	flüssiger Verkehr, (sehr) kurze Wartezeiten
	Standardfall	Standardfall	Standardfall	X	X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
	Standardfall	Standardfall	Standardfall	X	X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
	X	X	X	Standardfall	Sonderfall	Sonderfall	flüssiger bis ständig beeinträchtigter Verkehr, beträchtliche Wartezeiten, Funktionsfähigkeit erreicht

ÖPNV

Die Leitplanken im ÖPNV werden zunächst durch bestehende Gesetze definiert. Das Nahverkehrsgesetz Niedersachsen regelt in §2 die Ziele des Nahverkehrs in Niedersachsen. In diesem wird ein Vorrang für den Nahverkehr gegenüber dem MIV eingeräumt, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt. Weitere klare Zielrichtlinien werden über das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder über das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) festgelegt.

Darüber hinaus lassen sich Kriterien für den ÖPNV in der Hansestadt Lüneburg aus bestehenden Richtlinien und Regelwerken ableiten. In Kombination mit wissenschaftlichen Planungsgrundlagen lässt sich ein Anforderungsprofil für die Hansestadt Lüneburg definieren, das als Grundlage für die zukünftige ÖPNV-Entwicklung im Kreis genutzt werden kann.

- Erschließung:** Die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) 2013 sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV 2019) haben Richtwerte für die Haltestellenerreichbarkeit (maximal 300 Meter im Kernbereich, 600 Meter in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte) sowie für die Anbindungsqualität (z. B. 10/20-Minuten-Takt bei hoher Nutzungsdichte) formuliert. Auf diesem Ansatz ist aufzubauen. Zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird jedoch das Schweizer Modell im nächsten Nahverkehrsplan empfohlen. Die Erschließungsqualität einer Haltestelle ergibt sich dabei aus zwei Kriterien: dem ÖPNV-Angebot und der Erschließungswirkung. Beide Kriterien können in Güteklassen auf einen Wert zusammengeführt werden. Die Erschließung berücksichtigt nicht die Luftlinie (Radius), sondern die fußläufige Erreichbarkeit (Isochrone) zu einer Haltestelle. Hierdurch können topografische Barrieren (zum Beispiel die Ilmenau) und bauliche Barrieren berücksichtigt werden. Aufgrund der meist kompakten Strukturen und der gesetzten Ziele sollte eine fußläufige Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle von 5 Minuten im Zentrum und 10 Minuten am Stadtrand in einem Großteil des Stadtgebietes (>80 % der Bevölkerung) angestrebt werden. Die Abfahrten sollten mindestens alle 15 Minuten im Zentrum sowie alle 30 Minuten am Stadtrand betragen.
- Verbindungen:** Die Attraktivität einer ÖPNV-Verbindung definiert sich vor allem durch das Reisezeitverhältnis zum MIV. Ein Reisezeitverhältnis von maximal 2,7 auf allen Relationen (Reisezeitverhältnisqualität D) ist dabei anzustreben. Dieses gilt als bedingt zufriedenstellend. Auf den Hauptachsen und in der Region sind jedoch deutlich vorteilhaftere Reisezeitverhältnisse erforderlich (< 2,0, Reisezeitverhältnisqualität C), um den ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zu positionieren.

Abbildung 6: Qualitätsstufen Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV

Stufe	Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV)	Beschreibung
A	unter 1,0	<ul style="list-style-type: none"> Zeitvorteile zum MIV; besonders attraktiv für Wahlfreie Angestrebt für Verbindungen aus der Region, den Stadtteilen und von den primären Achsen
B	1,0 bis 1,4	<ul style="list-style-type: none"> Nahezu selber Zeitaufwand; Wahlfreie werden angesprochen Grenzwert für Verbindungen aus der Region, den Stadtteilen und von den primären Achsen
C	1,5 bis 2,0	<ul style="list-style-type: none"> Gerade noch konkurrenzfähig; für Wahlfreie nur bedingt Alternative
D	2,1 bis 2,7	<ul style="list-style-type: none"> Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel, Nutzung durch Wahlfreie auszuschließen Verbesserung zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
E	2,8 bis 3,7	<ul style="list-style-type: none"> Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel; ausschließlich Zwangsnutzer Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
F	Ab 3,8	<ul style="list-style-type: none"> Daseinsvorsorge

- **Haltestellenausstattung:** Die Haltestellen liegen im Aufgabengebiet des Straßenbaulastträgers und daher im Aufgabenbereich der Hansestadt. Haltestellen sind für den ersten Eindruck bei Nutzer:innen verantwortlich und daher von besonderer Bedeutung. Daher empfiehlt der VDV die Errichtung von Wohlfühlhaltestellen. Wohlfühlhaltestellen sind großzügig dimensioniert und möglichst einheitlich gestaltet. Folgende Elemente sollen an jeder Haltestelle bis 2035 vorhanden sein:
 - Vollständige Barrierefreiheit nach PBefG
 - Fahrgastinformation (DFI, QR-Code zu Echtzeitinformationen, Aushangfahrplan, Tarifaushang)
 - Überdachte Sitzgelegenheiten (55 cm)
 - Abfallbehälter
 - Beleuchtung zu Bedienzeiten
 - Sichere und bestenfalls witterungsgeschützte B+R-Angebote
- **Fahrzeuge:** In der Hansestadt Lüneburg ist ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass auf dem Stadtgebiet betriebssichere, moderne, klimafreundliche und dem Fahrgastaufkommen angemessene Fahrzeuge eingesetzt werden, um die lokalen Luft- und Lärmemissionen vor allem innerhalb der sensiblen, verdichteten Stadtgebiete möglichst gering zu halten.
- **Umsetzungshinweise:** Wie bereits erwähnt liegt die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV bei den Kreisen und kreisfreien Städten in Niedersachsen. Daher sind die Belange der Hansestadt im Zuge der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans mit einzubringen. Als Kreisstadt und Oberzentrum hat Lüneburg hier eine besondere Bedeutung.

Radverkehr

Mit der Radverkehrsstrategie liegt der Hansestadt Lüneburg bereits ein verkehrsträgerspezifisches Konzept vor, das die Zukunft für den Radverkehr ebnet. Damit beschlossen wurden auch Ziele für den Radverkehr bezüglich Sicherheit, Verkehrsmittelwahl und Komfort. Daraus ergibt sich die Verlagerung eines relevanten Anteils der Wege in Lüneburg zum Verkehrsträger Fahrrad als Handlungsschwerpunkt.

Strategische Konzepte wie die Radverkehrsstrategie bewegen sich im Zielkonflikt zwischen der Definition von langfristigen Zielen als Grundlage für eine vorausschauende und abgestimmte Verkehrsplanung auf der einen Seite sowie der notwendigen Flexibilität zur Anpassung an sich ständig ändernde Rahmenbedingungen auf der anderen Seite. Als Grundlage des Handlungsfeldes Radverkehr sollen daher die folgenden Leitplanken grundsätzlich angenommen werden. Es bedarf jedoch einer kontinuierlichen Überprüfung auf notwendige Anpassungen bezüglich des Radverkehrsnetzes, der Priorisierung und der Qualitätsstandards.

- **Führungsformen:** Im Rahmen des NUMP sollen aufgrund der langfristigen Perspektive und des dynamischen Wandels der Ansprüche keine festen Maße festgelegt werden. Vielmehr dienen die dargestellten Werte der Orientierung innerhalb der Regelwerke zum Stand 2024. Die zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelwerke sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) und E Klima 2022 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV).

Tabella 1: Empfohlene Führungsformen und Breiten für Radverkehrsanlagen (Stand 2024)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen	Zu Schräg-/Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	1,50 m	0,75 m	0,75 m	0,75 m
Radfahrstreifen	1,85 m			
Einrichtungsrادweg	2,00 m			
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	2,50 m			1,10 m
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	3,00 m			

Gemäß der Radverkehrsstrategie ist der Radverkehr zunehmend auf die Fahrbahn und somit in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu verlegen. Die Führungsform ist dabei so zu wählen, dass mindestens eine Gleichrangigkeit zum Kfz-Verkehr erreicht wird. Eine Benachteiligung ist gemäß E Klima zu vermeiden. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird zudem eine Trennung vom Fußverkehr erreicht, die insbesondere in innerörtlichen Lagen zu empfehlen ist. Bei jeder Führungsform sind die Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und zum ruhenden Kfz-Verkehr zu berücksichtigen.

- **Oberfläche:** Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen soll die Oberfläche von Radverkehrsanlagen dauerhaft eben sein und einen möglichst geringen Rollwiderstand aufweisen. Zudem ist eine hohe Griffigkeit bei Nässe sowie eine Allwettertauglichkeit in Bezug auf Entwässerungseigenschaften, Schlamm- und Staubbildung und Räumbarkeit bei Schnee zu gewährleisten. Eine Asphaltdecke erfüllt diese Anforderungen am besten und wird deswegen als Standard empfohlen. Auch großformatiges Betonsteinpflaster ohne Fase erfüllt die Anforderungen weitestgehend gut und kann alternativ genutzt werden. Wassergebundene Decken erfüllen die oben genannten Anforderungen an die Oberflächenqualität nur teilweise. Deshalb sind sie nur in Ausnahmefällen, insbesondere in sensiblen Naturräumen, einzusetzen. Von ungebundenen Kiesschüttungen oder Erdwegen ist ganz abzusehen.

- **Fahrradparken:** Das Fahrradparken stellt eine relevante infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung dar. Eine bedarfsgerechte Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten sowie in der Fläche hat in der Radverkehrsförderung demnach eine hohe Bedeutung. Durch die zunehmende Anzahl von hochwertigen Fahrrädern (z. B. Pedelecs) und breiteren Sonderfahrrädern (z. B. Lastenrädern) steigen auch die Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten. Das ist bei der Ausgestaltung der Anlagen zu berücksichtigen. Zudem ist Radverkehrsplanung, insbesondere in Bezug auf Abstellanlagen, eine Angebotsplanung. Das heißt, auch ohne konkreten Nutzungsnachweis soll das Angebot ausgeweitet werden.

Anhand der unterschiedlichen Nutzungszwecke und Zielorte (Verknüpfung ÖV, Einkaufen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen) werden verschiedene Qualitätsstandards für die Ausstattung von Radabstellanlagen empfohlen. Gemessen an ihrer Bedeutung reichen die Ausstattungsmerkmale von einfachen Radbügeln über verschließbare und überdachte Radabstellanlagen bis hin zu Serviceangeboten wie Schließfächer, Luftpumpenstationen und E-Bike-Ladestationen. Unterschieden wird dabei zwischen einem Grundbedarf und möglichen ergänzenden Elementen. In der Fläche ist das Grundelement der Anlehnbügel, der bereits breite Anwendung in der Hansestadt findet. Zudem sind Fahrradabstellanlagen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht zu erreichen und einzeln leicht zugänglich. Dafür ist eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche erforderlich.

4.3 Maßnahmensteckbriefe

Der NUMP enthält 30 Maßnahmen, die sich in sechs Handlungsfelder zusammenfassen lassen. Die Handlungsfelder ergeben sich aus dem Erarbeitungsprozess und erleichtern die Orientierung innerhalb der Maßnahmen. Sie stellen jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam.

F | Fußverkehr



- F1 Netzkonzeption Fuß
- F2 Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum
- F3 Historische Stadt für alle

K | Kommunikation



- K1 Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit
- K2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
- K3 Digitale Hansestadt

M | Motorisierter Verkehr



- M1 Netzkonzeption Kfz
- M2 Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder
- M3 Ein Rahmen für die E-Mobilität
- M4 Wirksame Modalfilter in der Innenstadt
- M5 Parkraummanagement
- M6 Citylogistik

Ö | ÖPNV & Vernetzte Mobilität



- Ö1 Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg
- Ö2 Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan
- Ö3 Modellprojekt: Flexible Angebote
- Ö4 Unterwegs bei Tag und Nacht
- Ö5 Busbeschleunigung
- Ö6 Haltestelleninitiative
- Ö7 Vernetzte Mobilität
- Ö8 Bike & Ride

R | Radverkehr



- R1 Netzkonzeption Rad
- R2 Störungsarmes Radfahren
- R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs
- R4 Radabstellanlagen

S | Straßenraumgestaltung



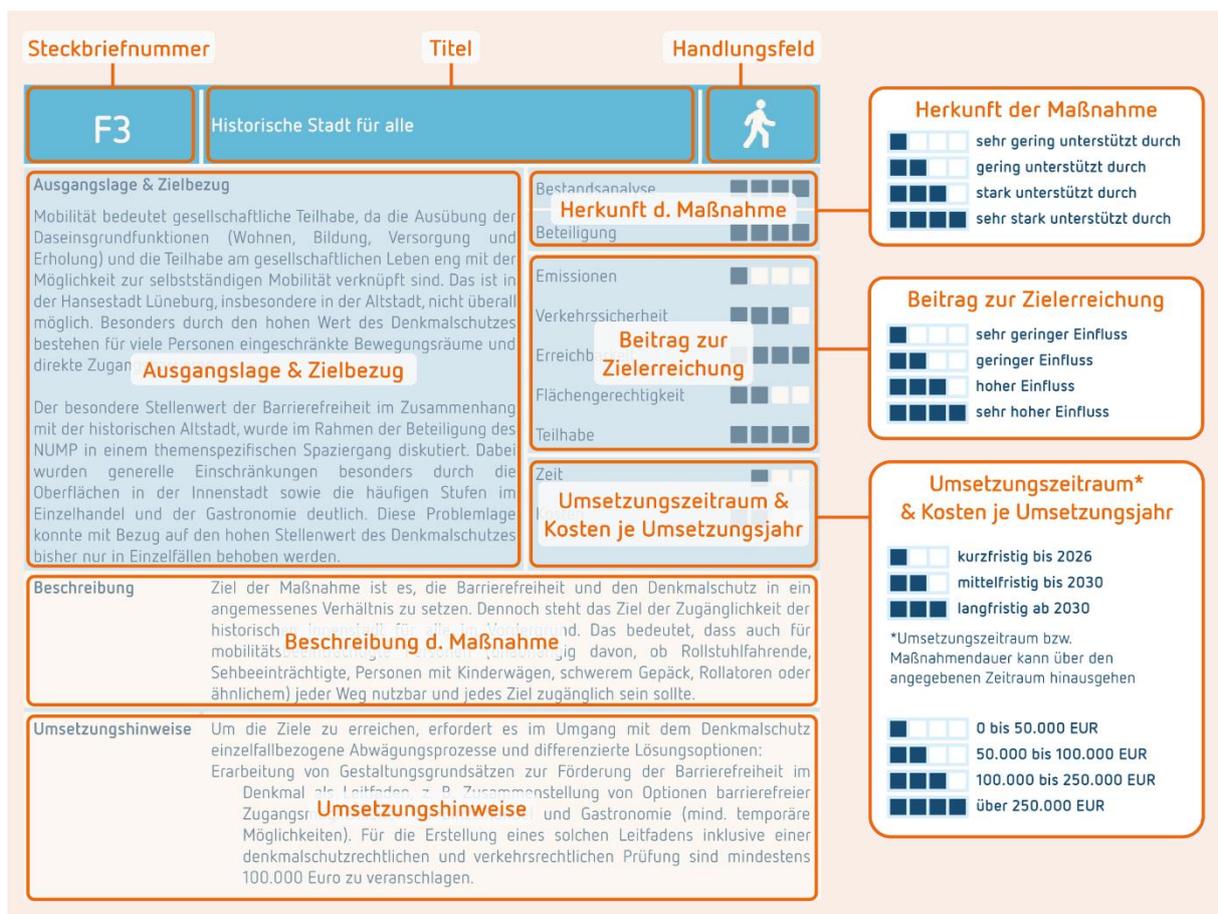
- S1 Optimierung der Verkehrsströme (östl. Innenstadt)
- S2 Optimierung der Verkehrsströme (Soltauer/Uelzener Str.)
- S3 Lebenswerte Quartiere
- S4 50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg
- S5 Sichere Schulumfelder
- S6 Lebenswerte Innenstadt

Die im Handlungskonzept zusammengeführten Maßnahmen werden im Folgenden in einzelnen Steckbriefen im Detail erläutert (Aufbau der Steckbriefe siehe Abbildung 7). Neben der textlichen Erläuterung von Ausgangslage, der Maßnahmenbeschreibung sowie Umsetzungshinweisen, sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale zugeordnet.

- **Herkunft der Maßnahme:** Die Felder zeigen auf, wie stark die einzelne Maßnahme aus der Bestandsanalyse heraus resultiert und inwiefern diese in den vielfältigen Öffentlichkeitsbeteiligungen nachgefragt bzw. eingebracht wurde.

- **Beitrag zur Zielerreichung:** Unter diesem Aspekt wird die Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele der Hansestadt Lüneburg nach den einzelnen Unterzielen dargestellt.
- **Umsetzungszeitraum:** Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungs-dauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung und groben Einordnung wurde der Planungszeitraum des NUMP in drei Abschnitte unterteilt. Ferner gibt es bereits laufende Maßnahmen sowie Daueraufgaben, die nicht innerhalb des Planungszeitraumes des NUMP abgeschlossen werden, sondern auch über das Jahr 2040 hinaus ausgeübt werden sollen. Diese werden im Handlungskonzept eingeordnet.
- **Kosten je Umsetzungsjahr:** Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jeder Maßnahme einer von vier Kostenklassen zugeordnet. Zur Vergleichbarkeit von Einzel- und Dauermaßnahmen sind dabei jeweils die jährlichen Kosten angerechnet worden. Die Abschätzung erfolgt dabei aus Erfahrungswerten zum Bezugsjahr 2024; Baukostensteigerungen und Inflation bleiben aufgrund der nicht einschätzbaren Entwicklungen unberücksichtigt.

Abbildung 7: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe



Handlungsfeld F | Fußverkehr

F1	Netzkonzeption Fuß	
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Während zum Beispiel mit der Radverkehrsstrategie und dem Nahverkehrsplan verkehrsträgerspezifische Konzepte vorliegen, fehlt zur dauerhaften und systematischen Förderung des Fußverkehrs eine solche Strategie. Dabei ist ein strategisches Vorgehen zur Förderung des Fußverkehrs von besonderer Wichtigkeit. Ziel der Netzkonzeption ist es daher, den Fußverkehr effizient und zielgerichtet zu fördern.</p> <p>Sowohl in den gesamtstädtischen Beteiligungsformaten als auch in den Quartierswerkstätten spielte der Fußverkehr insbesondere mit Hinweisen zu unzureichenden Flächenverfügbarkeiten und mangelnder Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle. Auch die Bestandsanalyse bestätigte große Nutzungskonflikte im Seitenraum und ein häufiges Unterschreiten von Mindestbreiten.</p>	Bestandsanalyse ■ ■ ■ ■	
	Beteiligung ■ ■ ■ ■	
	Emissionen ■ ■ ■ ■	
	Verkehrssicherheit ■ ■ ■ ■	
	Erreichbarkeit ■ ■ ■ ■	
	Flächengerechtigkeit ■ ■ ■ ■	
	Teilhabe ■ ■ ■ ■	
	Zeit ■ ■ ■ ■	
	Kosten ■ ■ ■ ■	

Beschreibung

Eine für die Gesamtstadt geltende Netzkonzeption für den Fußverkehr muss sich an den Erfordernissen und Bedürfnissen ihrer Bewohner:innen und Besucher:innen ausrichten. Als Grundlage baut die Netzkonzeption dabei auf den vorhandenen Richtlinien und Regelwerken auf. Eine Charakteristik des Fußverkehrs ist die flächendeckende Erschließung und die hohe Umwegeempfindlichkeit. Daher tritt der Fußverkehr im Vergleich zum Rad- oder Kfz-Verkehr weniger stark gebündelt auf. In der Folge ist daher neben der linienhaften Betrachtung durch Fußverkehrsachsen ein flächenhafter Ansatz zur ganzheitlichen Erschließung notwendig.

Achsen bündeln dabei den Fußverkehr, übernehmen eine Sammelfunktion und garantieren eine attraktive Verbindung aus den Quartieren ins Zentrum sowie zwischen wichtigen Zielorten (z. B. Innenstadt, Bahnhof, ärztliche Versorgung/Krankenhaus, Kitas und Schulen, Nahversorgung, Universität), sodass auch einzelne Abschnitte auf diesen Wegen zurückgelegt werden können. Daraus abgeleitet ergeben sich **Haupttrouten** des Fußverkehrs, die hohe Potenziale für den Fußverkehr aufzeigen und entsprechend hohe Qualitätsstandards erfordern.

Eine planerische Betrachtung von Bereichen unterstützt eine flächendeckende Erschließung unter der Beachtung der hohen Umwegeempfindlichkeit und werden je nach Bedeutung für den Fußverkehr in **Hauptfußverkehrsbereichen**, **Nebenfußverkehrsbereichen** und das Basisnetz unterteilt. In den **Hauptfußverkehrsbereichen** weisen die Straßenräume ein hohes Fußverkehrspotenzial auf und sind daher auf entsprechend hohe Fußverkehrsstärken hin zu dimensionieren. Hohe Qualitätsstandards und eine umfassende Barrierefreiheit haben hier einen besonders hohen Nutzen. **Nebenfußverkehrsbereichen** weisen ein moderates Fußverkehrspotenzial auf. Alle übrigen Straßenräume innerhalb der Siedlungsbereiche bilden das **Basisnetz**.

Folgende Mindestmaße sollten für die genannten Fußverkehrsachsen und -bereiche angestrebt werden (nach FGSV EFA 2002/E Klima 2022):

Tabelle 2: Mindestmaße Fußverkehr

Hauptroute	Hauptbereiche	Nebengebiete	Basisnetz
<i>z. B.: vom Bahnhof über die Lünernerstraße bis zur Fußgängerzone</i>	<i>Überwiegend Kernstadt und Stadtteilzentren z. B. Universitätsumfeld, Schulumfelder und Stadtteilzentrum Kaltenmoor</i>	<i>Überwiegend reine Wohnquartiere z. B. Wilschenbruch und Oedeme</i>	<i>Quartiersverbindende Siedlungs- und Freiflächen im Wohn- und Arbeitsumfeld</i>
Durchgehend mindestens Regelmaß (2,5m); in der Regel sind breitere Fußwege zu planen, da von einer erhöhten Frequenz ausgegangen wird	Regelmaß (2,5m) <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß Unterschreiten in Ausnahmefällen (<10%) In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1m) 	Großteil Regelmaß (>70%) <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß Unterschreiten in geringem Umfang (<30%) In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1m) Engstellen maximal 25m lang 	Regelmaß soweit möglich <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß ist grundsätzlich anzustreben. Wo nötig, kann dies unterschritten werden Mindestmaß nicht unterschreiten Engstelle maximal 50m
Querungsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> Alle 100-150m Bevorzugt bevorzugt 	Querungsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> Alle 100-150m Bevorzugt bevorzugt 	Querungsanlagen wenn: <ul style="list-style-type: none"> beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV 	Querungsanlagen wenn: <ul style="list-style-type: none"> beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV
Bei Arbeitsstellen sollte immer ein Notweg eingerichtet werden; bei längeren Arbeitsstellen (> 50m) sollte das Mindestmaß für den Begegnungsfall gewährleistet werden.		Bei Arbeitsstellen ist die Einrichtung eines Notweges anzustreben. Ist dies nicht möglich, ist eine barrierefreie Querungshilfe notwendig.	Sofern an Arbeitsstellen kein Notweg eingerichtet wird, sind barrierefreie Querungshilfen einzurichten.
Deutliche Trennung vom fließenden Verkehr (Kfz- und Rad); gute Beleuchtung und Einsehbarkeit		-	-

Umsetzungshinweise

- In einem ersten Schritt ist es erforderlich, dass im Rahmen des NUMP entwickelte Fußverkehrsnetz (siehe Abbildung 5), das sich auf die wichtigsten Achsen fokussiert, umzusetzen. Die Gesamtlänge der im Netz enthaltenen Haupttrouten beläuft sich nachzeitigem Planungsstand auf rund 12 Kilometer und die Kosten pro Kilometer Routenverlauf zur umfassenden Mängelbeseitigung belaufen sich auf ca. 250.000 €. Die entsprechenden Routen sollen nacheinander und ggf. in Abschnitten umgesetzt werden. Hierfür müssen sukzessive in den kommenden Jahren rund 3 Millionen Euro bereitgestellt werden.
- Im Anschluss an den Ausbau des oben genannten Fußverkehrsnetzes ist die Erstellung von stadtteilbezogenen Nahmobilitätskonzepten erforderlich, um in diesen engmaschige Fußverkehrsnetze festzulegen und an das übergeordnete Haupttroutennetz anzuknüpfen. Dabei müssen die Bewohner:innen aktiv in den Prozess miteinbezogen werden und das jeweils betrachtete Quartier mitgestalten. Folgende Aspekte sollten dabei betrachtet werden:
 - Festlegung von engmaschigen Fußverkehrsnetzen für die Stadtteile

- Sicherstellung regelmäßiger Querungsmöglichkeiten und Sichtbeziehungen an Knoten- und Querungssituationen
- Sicherstellung der Zu- und Abgangssituation an ÖPNV-Haltestellen (insb. mit Blick auf die Barrierefreiheit)

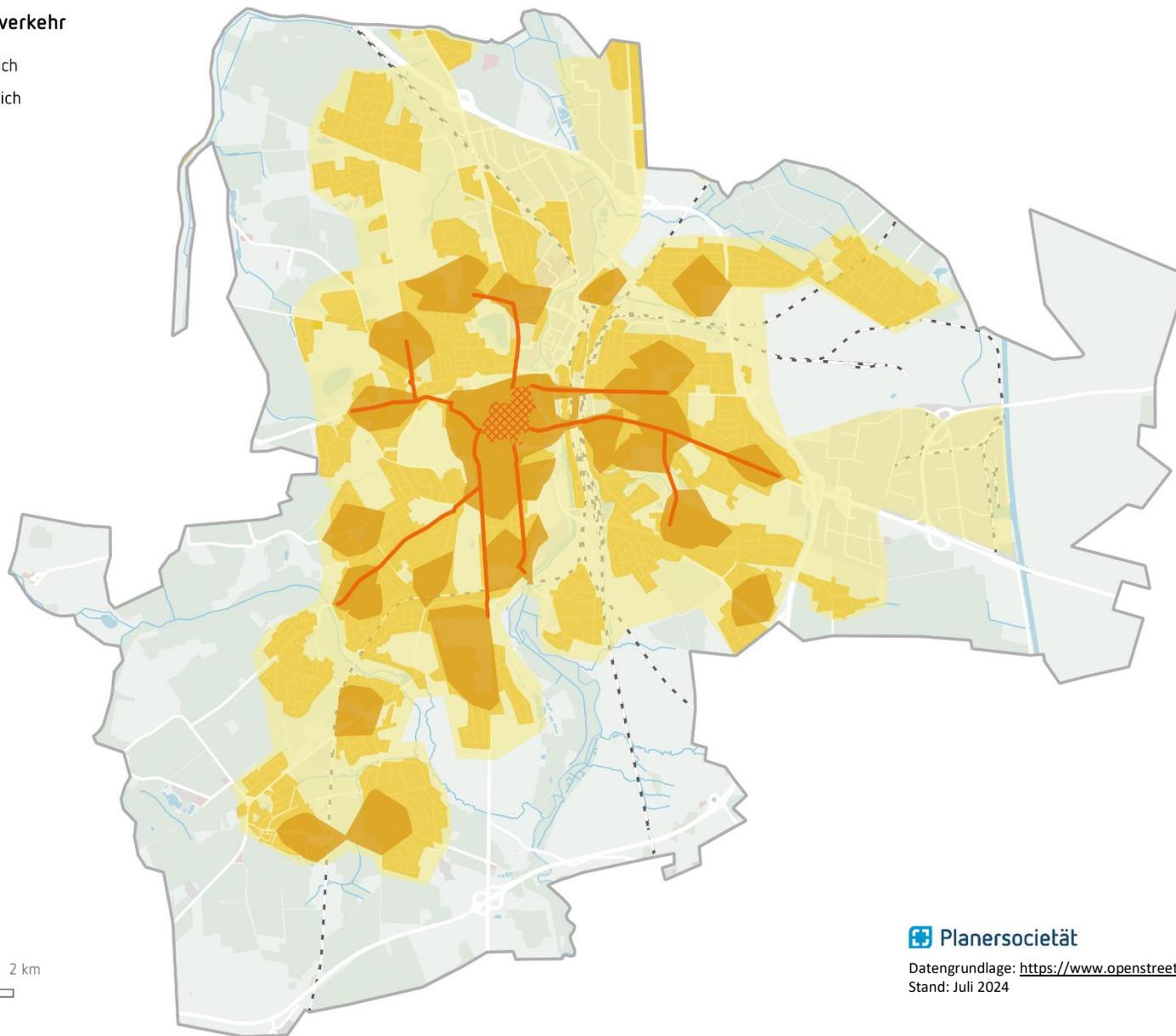
Die Kosten belaufen sich pro stadtteilbezogenem Nahmobilitätskonzept auf rund 150.000 Euro (Beteiligungsprozess und Erstellung des Konzeptes) und entsprechend Kosten für die Umsetzung des daraus resultierenden Feinerschließungsnetzes im Umfang von ca. 200.000 Euro pro Kilometer.

- Bei allen zukünftigen Planungen sind die in Tabelle 1 aufgeführten Mindestmaße durch die Planenden und Bauende grundsätzlich einzuhalten.
-

Abbildung 8: Anspruchsbereiche Fußverkehr

Anspruchsbereiche Fußverkehr

-  Hauptfußverkehrsbereich
-  Nebenfußverkehrsbereich
-  Basisnetz
-  Fußgängerzone
-  Hauptroute



 Planersocietät

Datengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/copyright>
Stand: Juli 2024

F2

Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum

**Ausgangslage & Zielbezug**

Öffentliche Räume wie Plätze in den Zentren oder Wohnquartieren sind Aufenthaltsorte, die wesentlich zur Lebensqualität einer Stadt beitragen. Unabhängig von den umliegenden Strukturen sind es wichtige Orte der Teilhabe. Belebte Plätze erhöhen das Miteinander innerhalb der Quartiere und dienen als Treffpunkt. Ebenso kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes bei der Klimafolgenanpassung in Städten eine besondere Bedeutung zu (siehe auch Maßnahme D2 und D6 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg). Besonders vor dem Hintergrund einer Mobilitätswende stellen dies wichtige Themen dar.

Zahlreiche konkrete Maßnahmenideen gingen in den unterschiedlichsten Beteiligungsformaten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und im Hinblick auf eine Stärkung der Klimaresilienz ein. Themen sowohl für die Innenstadt als auch für die Stadtteilzentren waren dabei insbesondere Begrünungsmaßnahmen, Sitz- und Spielmöglichkeiten sowie die Schaffung von Schattenplätzen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten

**Beschreibung**

Um die Funktionen öffentlicher Räume bestmöglich zu erfüllen, sollten diese möglichst attraktiv gestaltet sein, d. h. über sichere Wege, ausreichend Sitzmöglichkeiten, Spielgelegenheiten, eine barrierefreie Gestaltung, schattige und sonnige Bereiche sowie eine attraktive Begrünung und Mülleimer verfügen. Des Weiteren ist der Umgebungslärm zu berücksichtigen, der der Erholungsfunktion entgegenstehen kann. Ebenso sollten sie von allen Nutzenden als sicher empfunden werden und barrierefrei zugänglich sein. Folgende Kriterien sind für attraktive öffentliche Räume anzustreben:

- Sichere Wege und Umgebung
- Barrierefreie Zugänglichkeit
- Ausreichend Sitzgelegenheiten (teilw. Überdacht bzw. Verschattet)
- Spielgelegenheiten
- Schattige und sonnige Bereiche
- Attraktive Begrünung
- Ausreichend Mülleimer
- Berücksichtigung des Umgebungslärms
- Beleuchtung

Umsetzungshinweise

Zielsetzung ist es, pro Jahr im Rahmen der finanziellen Ressourcen der Stadtplanung einen Platz um- bzw. neuzugestalten. Ergänzend wird im Bestand nach entsprechenden Bedarfen das vorhandene Angebot ergänzt bzw. erweitert. Aus den Beteiligungsformaten sowie der Bestandsanalyse abgeleitete Bedarfe für Um- bzw. Neugestaltungen ergeben sich für folgende Orte:

Tabelle 3: Bedarfe für Um- bzw. Neugestaltungen des öffentlichen Raums

Elemente	optional	Kostenhinweis	Verortung
Generelle Aufwertung/Attraktivierung bestehender Plätze			
Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Entsiegelung, Spielelemente, Beleuchtung, Mülleimer	Öffentliche Toiletten, Wasserelemente, Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angebote, Trinkwasserbrunnen	Gesamtkosten variieren stark je nach Ausgestaltung; Straßenbaum: ca. 6.000 € Entsiegelung: ca. 50€/m ² Trinkwasserbrunnen: ca. 15.000 €	Bahnhofsvorplatz, St. Stephanus-Platz (Kaltenmoor)
Neugestaltung von Plätzen (auch als Pocket-Park)			
Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Entsiegelung, Spielelemente, Beleuchtung, Mülleimer	Öffentliche Toiletten, Wasserelemente, Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angebote, Urban Gardening	Pocket-Park: ca. 50.000€ (kann je nach Ausgestaltung stark variieren)	Innenstadt - Ilmenau, Stadtteilzentren
Schaffung/Erweiterung der Sitzmöglichkeiten			
Erhöhung der Anzahl bestehender Sitzmöglichkeiten	Sitzgruppen, Tische, Mülleimer	Je Sitzbank: ca. 1.500 €	Hanseplatz, Kurpark
Schaffung/Erweiterung von Beschattung und Begrünung			
Erhöhung der Begrünung und Beschattung	Beschattung durch bauliche Elemente (z. B. Sonnensegel, Schirme)	Straßenbaum: ca. 6.000€	Innenstadt – insb. Fußgängerzone
Schaffung/Erweiterung der Spielmöglichkeiten			
Spielelemente für unterschiedliche Altersgruppen, Sitzmöglichkeiten	Wasserelemente	Kleinstspielgerät: ca. 1.500 €, Balancier- und Kletteranlage: klein ca. 10.000 €, groß ca. 30.000 €	Baugebiet Am Pilgerpfad, Skatepark Häcklingen

F3

Historische Stadt für alle

**Ausgangslage & Zielbezug**

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe, da die Ausübung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Bildung, Versorgung und Erholung) und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eng mit der Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität verknüpft sind. Das ist in der Hansestadt Lüneburg, insbesondere in der Altstadt, nicht überall möglich. Besonders durch den hohen Wert des Denkmalschutzes bestehen für viele Personen eingeschränkte Bewegungsräume und direkte Zugangsbarrieren.

Der besondere Stellenwert der Barrierefreiheit im Zusammenhang mit der historischen Altstadt, wurde im Rahmen der Beteiligung des NUMP in einem themenspezifischen Spaziergang diskutiert. Dabei wurden generelle Einschränkungen besonders durch die Oberflächen in der Innenstadt sowie die häufigen Stufen im Einzelhandel und der Gastronomie deutlich. Diese Problemlage konnte mit Bezug auf den hohen Stellenwert des Denkmalschutzes bisher nur in Einzelfällen behoben werden.

Bestandsanalyse ■ ■ ■ ■ ■Beteiligung ■ ■ ■ ■ ■Emissionen ■ ■ ■ ■ ■Verkehrssicherheit ■ ■ ■ ■ ■Erreichbarkeit ■ ■ ■ ■ ■Flächengerechtigkeit ■ ■ ■ ■ ■Teilhabe ■ ■ ■ ■ ■Zeit ■ ■ ■ ■ ■Kosten ■ ■ ■ ■ ■**Beschreibung**

Ziel der Maßnahme ist es, die Barrierefreiheit und den Denkmalschutz in ein angemessenes Verhältnis zu setzen. Dennoch steht das Ziel der Zugänglichkeit der historischen Innenstadt für alle im Vordergrund. Das bedeutet, dass auch für mobilitätsbeeinträchtigte Personen (unabhängig davon, ob Rollstuhlfahrende, Sehbeeinträchtigte, Personen mit Kinderwagen, schwerem Gepäck, Rollatoren oder ähnlichem) jeder Weg nutzbar und jedes Ziel zugänglich sein sollte.

Umsetzungshinweise

Um die Ziele zu erreichen, erfordert es im Umgang mit dem Denkmalschutz einzel-fallbezogene Abwägungsprozesse und differenzierte Lösungsoptionen:

Erarbeitung von Gestaltungsgrundsätzen zur Förderung der Barrierefreiheit im Denkmal als Leitfaden, z. B. Zusammenstellung von Optionen barrierefreier Zugangsmöglichkeiten zu Einzelhandel und Gastronomie (mindestens temporäre Möglichkeiten). Für die Erstellung eines solchen Leitfadens inklusive einer denkmalschutzrechtlichen und verkehrsrechtlichen Prüfung sind mindestens 100.000 Euro zu veranschlagen.

Erarbeitung von Prüfschritten zur Abwägung, z. B.:

- Beschreibung der Maßnahmen → z. B. Ziele, Nennung betroffener Bauteile
- Feststellung der denkmalspezifischen Betroffenheit → Welche „Denkmalwerte“ sind betroffen?
- Erörterung: Wie erheblich ist der Eingriff in die Denkmalwerte? → irreversibel oder reversibel?
- Abwägung/Möglichkeiten der Eingriffsminimierung → sollte die Maßnahme mit den Denkmalwerten unvereinbar sein, sind mit allen Beteiligten Alternativlösungen zu erarbeiten, die den Eingriff minimieren und einen vertretbaren Aufwandsrahmen darstellen

Handlungsfeld K | Kommunikation

K1	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Entscheidend für den Erfolg der Mobilitätswende ist insbesondere die mit der Umsetzung von Maßnahmen einhergehende Einbeziehung der Menschen in Lüneburg. Hier gilt es, den Menschen die Mobilitätswende in erlebbarer, sichtbarer und verständlicher Form näherzubringen, sie an den damit verbundenen Prozessen zu beteiligen und so eine neue Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft aber auch bei Gästen zu etablieren. Dies spielt auch bei der Erreichung der Klimaschutzziele (Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg, 2021) eine wichtige Rolle.</p> <p>Bereits heute und unter anderem auch im NUMP-Prozess zeigt sich, dass auf Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in Lüneburg großer Wert gelegt wird und dies die Bürger:innen auch stetig einfordern. Somit gilt es, auch den Prozess der Umsetzung der Maßnahmen aus dem NUMP kontinuierlich zu kommunizieren und die Bevölkerung mitzunehmen.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Bestandsanalyse</td> <td>■ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung</td> <td>■ ■ ■ □</td> </tr> <tr> <td>Emissionen</td> <td>■ ■ □ □</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>■ ■ □ □</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit</td> <td>■ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Flächengerechtigkeit</td> <td>■ □ □ □</td> </tr> <tr> <td>Teilhabe</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Zeit</td> <td>■ □ □</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>■ □ □ □</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ □ □ □	Beteiligung	■ ■ ■ □	Emissionen	■ ■ □ □	Verkehrssicherheit	■ ■ □ □	Erreichbarkeit	■ □ □ □	Flächengerechtigkeit	■ □ □ □	Teilhabe	■ ■ ■ ■	Zeit	■ □ □	Kosten	■ □ □ □	
Bestandsanalyse	■ □ □ □																			
Beteiligung	■ ■ ■ □																			
Emissionen	■ ■ □ □																			
Verkehrssicherheit	■ ■ □ □																			
Erreichbarkeit	■ □ □ □																			
Flächengerechtigkeit	■ □ □ □																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ □ □																			
Kosten	■ □ □ □																			
<p>Beschreibung</p>	<p>Kommunikative und partizipative Maßnahmen sind Maßnahmen, die in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Beteiligung von Einwohner:innen fallen und der Information und der Einbindung dieser dienen. Beteiligung ist somit eine Querschnittsaufgabe, die bereits während der Erstellung des NUMP im Vordergrund stand und auch in die Umsetzungsphase transportiert werden muss.</p>																			
<p>Umsetzungshinweise</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jährliche Berichterstattung über den Umsetzungsstand des NUMP über Presseberichte, auf der kommunalen Webseite sowie über soziale Medien (ca. 5.000 Euro pro Jahr) • Initiierung bzw. Fortführung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende z. B. Fortführung der Teilnahme am STADTRADELN (ca. 10.000 Euro pro Jahr) • Mängelmelder „Sag’s uns einfach“ (Abfrage zu Mängeln im öffentlichen Raum zur besseren Instandhaltung der Stadt) ausweiten und stärker bewerben <ul style="list-style-type: none"> ○ Hinterlegung eines Budgets für Sofortmängelbehebung im Umfang von pro Woche 1.000 Euro • Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche und Erweiterung des Programms seitens der Hansestadt Lüneburg (ca. 10.000 Euro pro Jahr) • Je nach personellem und finanziellem Aufwand Durchführung weiterer Aktionen zu Mobilitätsthemen wie z. B. die bereits 2024 durchgeführte Cargobike Roadshow mit der Möglichkeit verschiedene Lastenräder auszuprobieren 																			

K2

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement



Ausgangslage & Zielbezug

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen oder besondere Verkehrsinfrastrukturangebote, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. In erster Linie sollen dabei Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

Ausgehend von den bereits bestehenden Bestrebungen, die Verkehrssicherheit stetig zu verbessern und den Umweltverbund zu stärken, ergibt sich aus der Bestandsanalyse der Bedarf, dies weiterhin zu verfolgen und auf weitere Zielgruppen auszubauen. In den Beteiligungsformaten stand dabei besonders im Fokus, Schüler:innen und Senior:innen eine eigenständige und sichere Mobilität zu ermöglichen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen erzielen Erfolge bei Verkehrsverlagerungen, wenn die Änderungen bekannt sind und wahrgenommen werden. Öffentlichkeitsarbeit muss die Mobilitätswende vermitteln, indem Mobilitätsangebote durch Kampagnen bekannt gemacht werden. Sie soll das Verständnis für infrastrukturelle Maßnahmen erhöhen und Sympathien wecken, idealerweise auch eine Identifikation mit den Veränderungen fördern.

Mobilitätsmanagement entwickelt attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote mit begleitender Kommunikation, um Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder auch (Mitfahr-)Angebote zu verlagern. Dabei bietet es insbesondere kontinuierliche Information, Beratung und Motivation zusammen mit verschiedenen Akteuren. Auch wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen von einzelnen Unternehmen, Betrieben oder Einrichtungen umgesetzt werden müssen, kommt der Hansestadt Lüneburg eine wesentliche regulierende, koordinierende und informierende Rolle zu. Mobilitätsmanagement ist somit eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Überschneidungspunkten mit den weiteren Handlungsfeldern des NUMP aufweist, gerade deshalb wird ein professioneller und koordinierter Ansatz benötigt.

Wichtige Zielgruppen für ein spezifisches Mobilitätsmanagement mit Steuerungs-/Koordinierungsunterstützung seitens der Stadtverwaltung sowie geeignete Ansatzpunkte sind:

- **Kinder und Jugendliche/Schüler:innen (Schulisches Mobilitätsmanagement)**
Die Zielsetzung ist die Förderung der eigenständigen Mobilität auf den Schul- und Freizeitwegen. Wichtige einzubeziehende Akteure sind hier unmittelbar die Schulen, die auch bei der Erstellung von Schulwegeplänen beteiligt sind.
- **Senior:innen/mobilitätseingeschränkte Personen**
Zur Förderung des eigenständigen Unterwegsseins von Senior:innen und mobilitätseingeschränkten Personen bieten sich Unterstützungsangebote an (z. B. Bustrainings für Senior:innen ähnlich der bereits durchgeführten Bustrainings der KVG und Verkehrswacht für Schüler:innen, Fahr- und Sicherheitstrainings oder E-Bike-Kurse für ältere Menschen). Anzusprechende und zu koordinierende Akteure sind hier das Verkehrsunternehmen, Verkehrswacht und beispielsweise die Polizei.
- **Neubürger:innen**
Umzüge können dazu beitragen, dass sich das Mobilitätsverhalten (im besten

Fall zugunsten des Umweltverbundes) verändert. Gemeinsam mit dem Stadtmarketing kann über ein Neubürger:innenpakete Mobilität oder als Beigabe bei der Anmeldung beispielsweise ein Fahrradstadtplan, Informationen zum ÖPNV-Angebot sowie Tickets zur Verfügung gestellt werden und der Umweltverbund beworben werden. Einzubeziehende Akteure sind hier beispielsweise Einwohnermeldeamt, Stadtmarketing, Verkehrsunternehmen, Fahrradeinzelhandel.

- **Unternehmen und Betriebe sowie deren Beschäftigte (Betriebliches Mobilitätsmanagement)**

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels in Lüneburg auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen zum Ziel hat. Die Unterstützung emissionsarmer Mobilität für Betriebe richtet sich dabei an alle in Lüneburg ansässigen Betriebe und umfasst auch das kommunale Mobilitätsmanagement. Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber:innen zu rücken, beispielsweise über Informationsveranstaltungen der IHK oder der Handwerkskammer. Beide sind wichtige (Ansprech-)Partner für die Unterstützung und Bewerbung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Hansestadt. Die Stadtverwaltung sollte angesichts ihrer Vorbildfunktion das eigene betriebliche Mobilitätsmanagement weiter ausbauen. Um Beschäftigte innerhalb der Hansestadt oder auch kreisweit oder als Zielgruppen zu gewinnen, müssen infrastrukturell multimodale Angebote vorhanden sein, um Pkw-Alleinfahrten zu reduzieren. Damit bestehen enge Verbindungen zu weiteren Maßnahmen des NUMP, deren Wirkungen und Erfolge durch betriebliches Mobilitätsmanagement verstärkt werden.

- **Touristische Dienstleister, Gäste (Touristisches Mobilitätsmanagement)**

Der Tourismus in Lüneburg stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Lüneburg ist bekannt für seine Altstadt, die Heide und weitere Attraktionen. Entsprechend kommen viele Tourist:innen in die Stadt. Diese nutzen vorrangig die Individualmobilität zur Anreise. Damit darf sich die Mobilitätswende in Lüneburg nicht nur auf die Einwohnenden beziehen, sondern auch auf ihre Gäste. Wichtigste Multiplikatoren, neben dem Stadt- und Tourismusmarketing, sind hierbei die Übernachtungsbetriebe und touristischen Dienstleister:innen in der Stadt. Eine Bewerbung von umweltverträglichen Mobilitätsangeboten vom Leihrad bis zum Abholservice ist heute ein wichtiges Kriterium und kann die Attraktivität von Unterkünften deutlich steigern. Daher sind Unternehmensgespräche sinnvoll, um eine enge Kooperation für die Mobilitätswende auch im Tourismus voranzubringen, womit gleichzeitig der Standort Lüneburg gestärkt wird.

Für ein touristisches Mobilitätsmanagement gilt es die Bestrebungen der Metropolregion Hamburg miteinzubeziehen, die aktuell verschiedene Freizeitprojekte vorantreibt.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg unterstützt Akteure wie Schulen, Verkehrswacht, Polizei und VCD bei der Erstellung von Maßnahmen zum Thema Mobilitätsbildung und der Schaffung von sicheren Schulwegen.
 - Angebote von Dritten (z. B. Schulen, Initiativen, Unternehmen), die der Förderung der nachhaltigen Mobilität von Schüler:innen, Senior:innen/mobilitätseingeschränkten Personen, Neubürger:innen, Betrieben oder Tourist:innen dienen, werden durch die Hansestadt Lüneburg in Aktionen wie das Stadtradeln oder in Mobilitätstage eingebunden bzw. im Rahmen dessen beworben.
 - Die Hansestadt Lüneburg gibt den Impuls zur Etablierung eines Neubürger:innen-Marketings, das Informationen zur Mobilität in Lüneburg und den bestehenden Mobilitätsangeboten beinhaltet.
-

- Die Stadtverwaltung baut angesichts ihrer Vorbildfunktion das eigene betriebliche Mobilitätsmanagement weiter aus. Bereits bestehende Angebote wie Zuschüsse für Job-Ticket und Fahrrad-Leasing sollten fortgeführt werden. Weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind u.a. die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstfahrten/-reisen, des jeweiligen Fuhrparks und dessen Management, Fahrzeugpooling; die Unterstützung und Vernetzung von Mitfahrmöglichkeiten innerhalb der städtischen Verwaltung, das Parkraummanagement und Installation von E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrrad (ca. 50.000 Euro pro Jahr, ggf. anteilig aus Klimaschutzmitteln). Die Hansestadt Lüneburg gibt Impulse zur Bewerbung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten durch das Tourismusmarketing und die Beherbergungsbetriebe (jeweils in Verantwortung der Unternehmen)
-

K3

Digitale Hansestadt



Ausgangslage & Zielbezug

Die Datenerhebung und Datenverfügbarkeit im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg ist von zentraler Bedeutung für die Erhebung des Status Quos. Zudem braucht es für die Verkehrsplanung kontinuierlich verlässliche, aussagekräftige Daten.

Diese Notwendigkeit wurde sowohl in der Bestandsanalyse als auch in Diskussionen mit den Bürger:innen deutlich. Zu unterschiedlichsten Themen wurde eine bessere und öffentlich zugängliche Datenverfügbarkeit gefordert. Unter anderem waren dies digitale Anzeigen zu Parkplatzauslastungen und Busverspätungen sowie eine breite freizugängliche und aktuelle Informationsmöglichkeit zur Barrierefreiheit.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Mit dem OpenData-Portal im Landkreis Lüneburg besteht bereits eine erste Grundlage für ein kreisweites Datenmanagement. Auf städtischer Ebene ist ein solches Datenmanagement noch nicht etabliert. Es bedarf einer zukunftsgerichteten Ausweitung sowie einer vollständigen Umsetzung der Open-Data-Richtlinien. Es sollte dabei sichergestellt werden, dass Mobilitätsdaten und Echtzeitdaten unter Berücksichtigung des Datenschutzes, soweit möglich, offen zugänglich sind und nutzbar gemacht werden können. Als Sekundärnutzende sind vor allem die zahlreichen Initiativen und Verbänden sowie die Universität zu nennen, aber auch private Anbieter:innen. Open-Data-Plattformen bieten bei der entsprechenden Erfassung und Bereitstellung von Daten auch der Hansestadt viele Vorteile: Effizienter Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund von Echtzeitdaten sowie auf Nutzer:innenbedürfnisse abgestimmt, Information für die Einwohner:innen und damit Transparenz und Stärkung des Vertrauens, Analyse von Verkehren, Identifikation von Engpässen sowie Förderung umweltfreundlicher Alternativen.

Mit dem Mobilitätsdashboard auf der Internetseite der Hansestadt können Echtzeitdaten und statistische Informationen nicht nur gesammelt, sondern direkt analysiert und nutzendenfreundlich visualisiert werden. Hierzu gibt es bereits einige Beispiele in Deutschland mit Informationen u.a. zu Verkehrslage, Echtzeitfahrplänen, Verspätungen, Baustellen, Fahrplänen, Fahrradzahlstellen, Fahrradverleihstationen, Auslastungen von Parkplätzen und E-Ladestationen, aber auch Informationen zu Luftqualitäten oder Lärmbelastungen. Über entsprechende Schnittstellen können die Daten dann als GIS-Daten oder in anderen Formaten abgerufen werden.

Insbesondere im Umweltverbund sollten perspektivisch die Mobilitätsangebote auch zusammengeführt werden. Ziel muss es sein, multimodale Mobilitätsangebote aus einer Hand zu bekommen. Hierzu ist es zunächst erforderlich offene Schnittstellen zu schaffen, die auch von weiteren Akteuren genutzt werden können. Darüber hinaus sollten die bestehenden Melde- und Informationsportale besser kommuniziert und gebündelt werden. In Lüneburg gibt es den Mängelmelder, Barrieremelder, RADAR, Gefahrenstellen.de, Sag's uns einfach, Sozialhelden/wheelmap.org – Ziel ist die stärkere Sichtbarmachung der Portale sowie die Prüfung von gemeinsamen Lösungen.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg richtet ein Mobilitäts-Dashboard ein, das es ermöglicht, wichtige Informationen und Geodaten dynamisch auf der städtischen Webseite einzubinden. Die jährlichen Kosten eines Dashboards (Bsp. Aachen) liegen bei rund 20.000 Euro. Hinzu kommen weitere Kosten, wenn Schnittstellen neu eingerichtet werden sollen. So ist die Einbindung des digitalen Parkleitsystems in das Dashboard zu berücksichtigen.
 - Um insbesondere im ÖPNV den Fahrgästen vor Ort verlässlichere Informationen anbieten zu können, setzt sich die Hansestadt Lüneburg im Dialog mit dem Landkreis für eine zeitnahe Installation der dynamischen Fahrgastinformationssysteme ein.
 - Die Hansestadt Lüneburg arbeitet gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg und der Gesellschaft für Mobilitätsinfrastruktur (MOIN) hinsichtlich der Einrichtung einer gemeinsamen Schnittstelle zur Bereitstellung von Echtzeitdaten des ÖPNV zusammen.
-

Handlungsfeld M | Motorisierter Verkehr

M1	Netzkonzeption Kfz																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Während auf der einen Seite der Wunsch besteht, die Stadt erreichbar und effizient zu gestalten, sollen auf der anderen Seite Kfz-Wege im Sinne einer Veränderung des Modal Split hin zum Umweltverbund vermieden werden (siehe auch Maßnahme C9 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg). Vor diesem Hintergrund gilt es in Bezug auf den MIV abzuwägen, wo vorhandene Infrastrukturen notwendig sind und ob diese teilweise auch zugunsten anderer Verkehrsmittel umgestaltet werden können. Hierzu wird das bestehende Straßennetz geprüft.</p> <p>Die gutachterliche Bestandsanalyse zeigt, dass die Lüneburger Straßen überwiegend Kfz-orientiert gestaltet sind. Auch die Mehrheit der Einwohner:innen bemängelte dies im Rahmen der zahlreichen Beteiligungsformate und wünscht sich weniger Kfz-geprägte Straßenräume. Die Netzkonzeption Kfz bildet die Grundlage dafür.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Bestandsanalyse</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Emissionen</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Flächengerechtigkeit</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Teilhabe</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Zeit</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■ ■	Beteiligung	■ ■ ■ ■ ■	Emissionen	■ ■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■ ■	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■ ■	Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■	Zeit	■ ■ ■ ■ ■	Kosten	■ ■ ■ ■ ■
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■ ■																			
Beteiligung	■ ■ ■ ■ ■																			
Emissionen	■ ■ ■ ■ ■																			
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■																			
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■ ■																			
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■ ■																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ ■ ■ ■ ■																			
Kosten	■ ■ ■ ■ ■																			

Beschreibung

Mit dem vom Rat der Hansestadt am 20.12.1990 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan wurde eine erste verkehrsträgerübergreifende Grundlage als verkehrsplanerisches Maßnahmenbündel mit einem entsprechenden datenbasierten Analyseteil erstellt. In den Jahren 2008 und 2013 wurde mit dem Schwerpunkt der Verkehrsanalyse und -prognose eine im Schwerpunkt erhebungsbasierte Fortschreibung dieses Analyseteils vorgenommen; darüber hinaus gab es über die Jahre hinweg anlass- und einzelfallbezogene sowie räumlich begrenzte Aktualisierungen der Verkehrsprognose, die in der Regel mit konkreten Bauleitplanungen bzw. Baumaßnahmen im Zusammenhang standen. Seit der letzten Erstellung eines maßnahmenbezogenen Verkehrsentwicklungsplanes haben sich die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen und rechtlichen Grundlagen weiterentwickelt, sodass vor dem Hintergrund des aktuellen Stands der Technik der NUMP für Lüneburg als strategische verkehrsplanerische und verkehrsträgerübergreifende Grundlage – quasi als Fortschreibung des verkehrsplanerischen Maßnahmenbündels aus dem Jahr 1990 – erarbeitet wird. Bei einer umfassenden Verkehrsentwicklungsplanung sind zusätzlich die Verkehrsinfrastruktur und -steuerung, die Kapazitäten, Verkehrsflüsse und Engpässe und deren Beseitigung sowie das Aufkommen einzelner Verkehrsmittel in Form einer Verkehrserhebung, -analyse und -prognose einzubeziehen. Die im Rahmen des NUMP aufgezeigten Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft, Gesundheit oder Soziales sind damit noch zu ergänzen um eine datenbasierte Analyse, um eine vollwertige und verlässliche Verkehrsentwicklungsplanung zu erhalten. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es deshalb einer Neuaufstellung der letztmals in 2012/2013 erfolgten Verkehrserhebung, der die oben genannten Schwerpunkte des NUMP gesamtstädtisch analysiert, mit qualifizierende Verkehrszahlen hinterlegt und so auch weitere Planungsinstrumente wie den Zonengliederungsplan und die gesamtstädtische Verkehrssteuerung den Anforderungen entsprechend aktualisiert.

Lüneburg ist für die Planung und den Aus- bzw. Umbau eines Großteils der Straßen im Stadtgebiet verantwortlich. Der bestehende Verkehrsentwicklungsplan und der Zonengliederungsplan 2020 der Hansestadt Lüneburg liefern hierfür eine planerische Grundlage, Straßen in ein übergeordnetes Netz und ein untergeordnetes Netz zu kategorisieren. Über das übergeordnete Netz wird der Verkehr zwischen den Stadtteilen und der in die Stadt hinein- bzw. herausfließende Verkehr abgewickelt. Diese Straßen wickeln somit den größten Teil des innerstädtischen Verkehrs ab und sind dementsprechend belastet. Das übergeordnete Straßennetz wird in der Regel mit Tempo 50 befahren und ist entsprechend ausgebaut.

Im Rahmen des NUMP wurden die Straßen des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger geprüft und ein Zielnetz abgeleitet. Die Zielsetzung der Hansestadt, den Umweltverbund deutlich auszubauen, führt zu einem höheren Flächenbedarf des Umweltverbunds. Bei gleichbleibendem zur Verfügung stehenden Flächenangebot macht dies Diskussionen um die Priorisierung von Verkehrsarten und die Aufteilung des Straßenraums erforderlich. Die anstehenden Diskussionen und Abwägungsprozesse machen daher auch ein perspektivisches Kfz-Zielnetz notwendig, dass die zukünftigen Ansprüche des Kfz-Verkehrs für die einzelnen Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes definiert. Dieses zielt zum einen darauf ab, die langfristige Kfz-Erreichbarkeit von Innenstadtbereichen und von Gewerbestandorten zu sichern, zum anderen Kfz-Verkehre auf weniger sensible Straßenabschnitte zu lenken und so Flächenkapazitäten für den Umweltverbund auf anderen Straßenabschnitten zu schaffen sowie die Qualitäten des Wohnumfelds und des Aufenthalts zu erhöhen. Je nach Verbindungstyp der Straße resultieren unterschiedliche Ansprüche im Kfz-Zielnetz, die es abzuwägen gilt.

Tabelle 4: Verbindungstypen und Ansprüche im Kfz-Zielnetz

Verbindungstyp	Verbindungsfunktion	Ansprüche
Überörtliche Verbindungen	Schnelle, überörtliche Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend anbaufreie Gestaltung • Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten • eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten
Gesamtstädtische Verbindungen	Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen genutzt	<ul style="list-style-type: none"> • Trennung von anderen Verkehrsarten • kurze Wartezeiten an Knotenpunkten • i.d.R. Tempo 50, Prüfung der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO
Örtliche Verbindungen	Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich • längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich • i.d.R. Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich
Weitere Verbindungen	Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordneten Straßen); weitere Ausdifferenzierung kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich • kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten • Tempo 30 oder weniger

Insgesamt ist es das Ziel, den Umweltverbund stärker im Straßenraum zu berücksichtigen. Dies ist auf Straßen, die zum untergeordneten Netz zählen, einfacher umzusetzen. Kernfragestellungen lauten daher:

- Welche Straßen sind Teil des übergeordneten Netzes, erfüllen jedoch keine gesamtstädtisch übergeordnete Funktion und können daher abgestuft und in das untergeordnete Netz kategorisiert werden? Hierunter könnte z. B. der Heidkamp und der Ochtmisser Kirchsteig fallen.
- Welche Straßen erfüllen momentan eine gesamtstädtische Funktion, sind aber Teil einer Mehrfacherschließung? Betreffen könnte dies z. B. den Straßenzug Deutsch-Evern-Weg/Blümchensaal/Am Schwalbenberg sowie die Uelzener Straße. Diese Straßen sind dadurch gekennzeichnet, dass in unmittelbarer Nähe Hauptverkehrsstraßen parallel verlaufen, die die Hauptverkehrsstraßenfunktionen und Kapazitäten der genannten Straßen übernehmen könnten. Daher ergibt sich die Möglichkeit, die genannten Straßen abzustufen und ggf. für andere Nutzungen umzugestalten (Wohnqualität, Raum für Nahmobilität, Aufenthalt etc.) und generell die Quartiere dadurch aufzuwerten.
- Welche Straßen erfüllen eine zentrale Funktion für die Aufenthaltsqualitäten in den innerstädtischen Lagen und sollten daher vorrangig für andere Verkehrsmittel gestaltet werden? Ein Beispiel, das hier zu prüfen wäre, ist die Lüner Straße und der Marktplatz.

Umsetzungshinweise

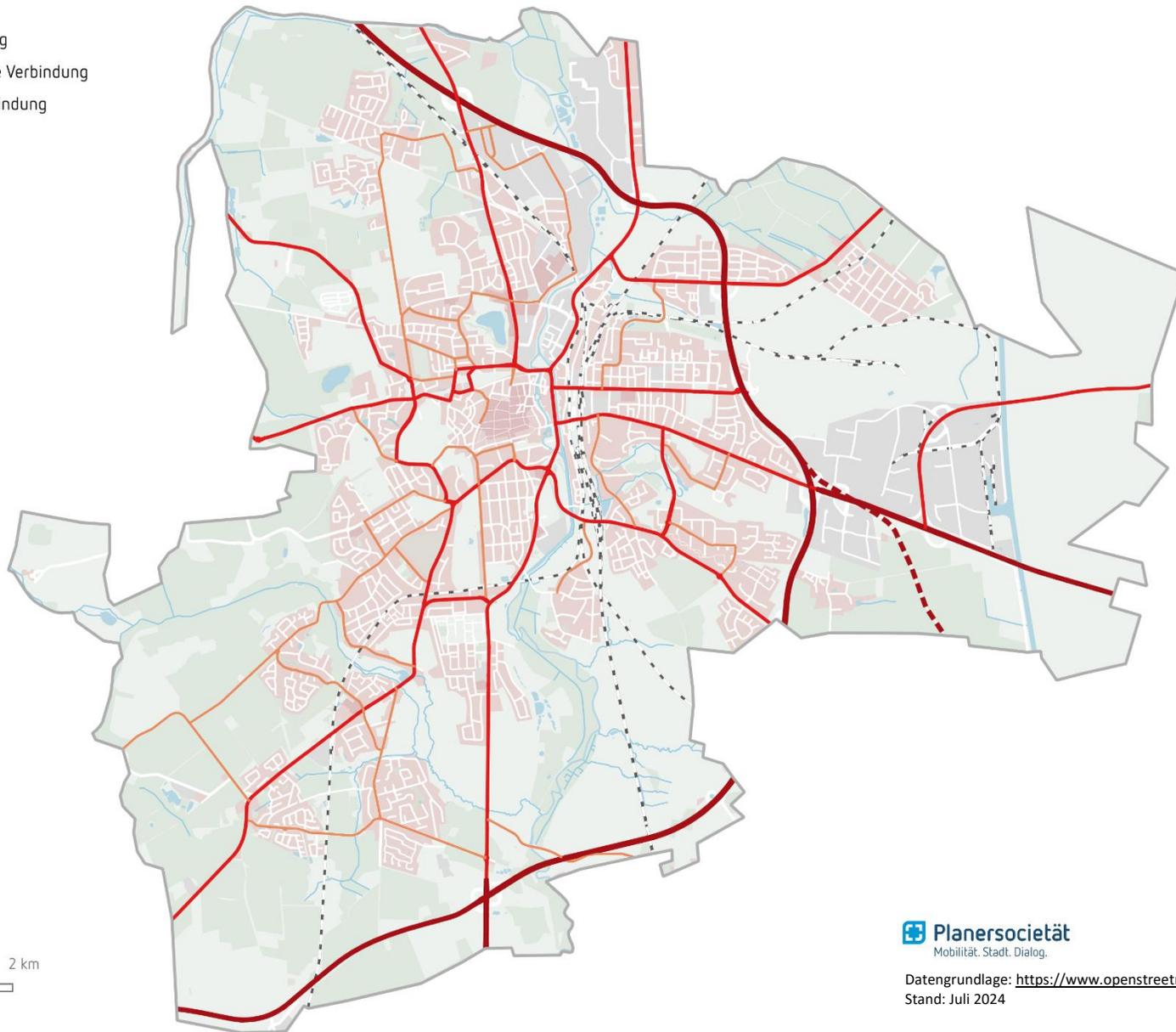
- Die aus dem übergeordneten Netz genommenen Straßen (vgl. Tabelle 4) müssen im Hinblick auf Querschnitte und Flächenneuverteilungen für den Umweltverbund bzw. Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten umgestaltet werden. Dies beinhaltet Maßnahmen in Bezug auf Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeiten oder Straßenraumverteilungen. Im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung werden Ansätze aufgezeigt, wie die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum durch eine integrierte Straßenraumgestaltung besser aufeinander abgestimmt werden können. Entsprechende Kostenschätzungen müssen im Rahmen der jeweiligen Planungsprozesse erstellt werden.
- Die gesamtstädtische Verkehrszählung, -prognose und -entwicklung für Lüneburg ist neu aufzustellen, da die o.g. bisherigen primär anlass- und einzelfallbezogenen sowie räumlich begrenzten Aktualisierungen des Analyseanteils des Verkehrsentwicklungsplans den heutigen vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Verkehrsraum, wie im NUMP erarbeitet, nicht mehr gerecht werden. Dies erfordert eine ganzheitliche Betrachtung der städtischen Verkehre und Erarbeitung einer neuen Verkehrsanalyse, die u.a. auf einen dann bereits aktualisierten Nahverkehrsplan des Landkreises aufbauen kann. Hierfür sind für die Jahre 2026-2028 Haushaltsmittel vorzusehen, der interne Verwaltungsprozess setzt mit Abschluss des NUMP ein.

Tabelle 5: Abstufung von Straßen im Kfz-Zielnetz

Straße(n)	Abstufung	von, bis	Begründung
Im Dorf, Oedemer Weg	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Hauptstraße, Soltauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise Tempo 30 und keine Trennung der Verkehrsarten • Schulverkehr • Radhauptroute
Deutsch-Evern- Weg, Blümchens- aal, Am Schwalben- berg	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Bleckeder Land- straße, Konrad-Ade- nauer-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrfacherschließung durch Theodor- Heuss-Straße • Teilweise Radhauptroute
Uelzener Straße	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Munstermanns- kamp, Sülztor- straße/ Soltauer Straße/ Linden- straße	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrfacherschließung durch Soltauer Straße und Willy-Brandt-Straße • Bus- und Radhauptroute • Raum für alternative Nutzung, Erhöhung der Wohnqualität
Heidkamp	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Oedemer Weg, Soltauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Keine gesamtstädtische übergeordnete Funktion • DTV < 1.400
Ochtmisser Kirch- steig, Brücken- steig, Bernstein- straße	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	b. Mönchsgarten/ Dörnbergstraße/ Lauensteinstraße, Hamburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Keine gesamtstädtische übergeordnete Funktion • Senkungsschäden • Rad Netzergänzung • Bernsteinstraße tlw. Für MIV gesperrt
Lüner Straße	örtliche zu weiterer Verbindung	Schießgrabenstraße, Bardowicker Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Durchlässigkeit für MIV • Fahrradrिंग • Raum für alternative Nutzung, vorhandene Nutzungsmischung, Querungsbe- darf Fußverkehr
Marktplatz, Am Ochensmarkt	örtliche zu weiterer Verbindung	Bardowicker Straße, Am Marienpl.	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Durchlässigkeit für MIV • Raum für alternative Nutzung, vorhandene Nutzungsmischung, Querungsbe- darf Fußverkehr

Abbildung 9: Zielnetz Kfz-Verkehr (Anpassungen siehe Tabelle 4)

- Überörtliche Verbindung
- - - Zukünftige überörtliche Verbindung
- Gesamtstädtische Verbindung
- Örtliche Verbindung
- Weitere Verbindung



M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder	
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Das Ziel dieser Maßnahme ist es, Lüneburg attraktiv und sicher zu gestalten. Dies kann erreicht werden, indem der Straßenverkehr in bestimmten Bereichen beruhigt und bestimmte Orte in der Stadt zu Orten des Verweilens umgestaltet werden.</p> <p>Bereits die zu Beginn des NUMP-Prozesses stattfindende Onlinebeteiligung verdeutlicht, dass die Bürger:innen sich über das ganze Stadtgebiet verteilt verkehrsberuhigende Maßnahmen wünschen. Dies betrifft sowohl Hauptverkehrs- als auch Nebenstraßen. In den ortsspezifischen Beteiligungsformaten (NUMP on Tour und Werkstätten Quartiersmobilität) wurden diese Forderung dann vertieft an Beispielen diskutiert, u. a. im Roten Feld und in Kaltenmoor. In der Bestandsanalyse spiegelt sich die Thematik ebenfalls wider.</p>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■ □
	Beteiligung	■ ■ ■ ■ ■
	Emissionen	■ ■ ■ □ □
	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■
	Erreichbarkeit	■ □ □ □ □
	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■ □
	Teilhabe	■ ■ ■ □ □
	Zeit	■ □ □ □ □
	Kosten	■ ■ ■ ■ □
	<p>Beschreibung</p> <p>Eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung ist die Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Das kann durch die Implementierung von Elementen sowie angepasste verkehrsrechtliche Regelungen und entsprechende Beschilderung erreicht werden, die automatisch zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen. Dies soll sowohl auf Hauptstraßen als auch in Wohngebieten durchgeführt werden.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen haben einen bedeutenden Einfluss auf die Häufigkeit und Schwere von Verkehrsunfällen. Wenn die Geschwindigkeit reduziert wird, verringert sich gleichzeitig auch die Brems- und Reaktionszeit. Zudem wird auch die kinetische Energie eines sich bewegenden Körpers mit abnehmender Geschwindigkeit kleiner, wodurch Unfallfolgen, insbesondere bei Zusammenstößen mit ungeschützten Fußgänger:innen und Radfahrenden, stark reduziert werden können. Außerdem ist es wichtig, dass die Hansestadt Lüneburg Ausweitungsmöglichkeiten für Geschwindigkeitsbegrenzungen prüft, insbesondere in Bereichen vor sensiblen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Schulen und Seniorenheimen, oder zur Integration des Radverkehrs nach dem bereits anwendbaren Rechtsrahmen und unter Berücksichtigung der jüngsten StVO-Änderungen.</p> <p>Neben der Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen ist es auch notwendig, Elemente zu integrieren, die die Geschwindigkeit in den Stadtteilen reduzieren. Hierzu könnten zum Beispiel Verkehrsinseln, Engstellen, hochgezogene Bordsteine, Fahrbahnmarkierungen und Verengungen der Fahrspur gehören.</p> <p>Ein weiterer Bestandteil dieser Maßnahme ist die Schaffung von Quartieren mit reduziertem Verkehr, zum Beispiel in Anlehnung an die „Superblocks“ in Leipzig oder Berlin. In diesen Gebieten gibt es eine deutlich reduzierte Höchstgeschwindigkeit und das Fahren mit dem Auto ist auf bestimmte Routen beschränkt (häufig als Schleifenerschließung). Solche Konzepte sollen in bestimmten Stadtteilen von Lüneburg ebenfalls umgesetzt werden (z. B. Rotes Feld, Mittelfeld, Kreideberg).</p> <p>Schließlich gehört zu der Maßnahme auch das Anbringen von Hilfsmitteln zur Straßenquerung, die ebenfalls zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen können, insbesondere an Ortseingängen Diese können zum Beispiel in Form von Verkehrsinseln in der Mitte der Straße umgesetzt werden. Implementierungsbeispiele sind die verkehrsberuhigte Gestaltung in Moorfeld, Rettmer, Rotes Feld, Kreideberg, Mittelfeld usw.</p>	

Tabelle 6: Beispielhafte Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme	Beispielfoto	Kosten	Beispielhafte Verortung
(Teil-)Aufpflasterung		5.000 € bis 30.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Bergstraße • Kunkelberg • Eulenweg • Klosterkamp • Am Galgenberg
Gehwegnasen bzw. vorgezogene Seitenräume		5.000 € bis 10.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Hasenburger Weg • Schillerstraße • Auf d. Höhe • Graf-Schenk-von-Staufenberg-Straße • Brandheider Weg • Am Wienbütteler Weg
Verschwenkungsinseln bzw. Fahrbahneinengung		5.000 € bis 10.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Stöteroggestraße • Brückensteig • Hasenburger Weg • Eulenweg • b. Mönchsgarten
Fahrbahnmarkierung		ca. 500 €	<ul style="list-style-type: none"> • Schnellenberger Weg • Sülztorstraße • Tüner Berg • Zeltberg • Landwehrweg
Modaler Filter		5.000 € (Poller und Beschilderung) bis 500.000 € (baulicher Filter, versenkbare Poller)	<ul style="list-style-type: none"> • Barckhausenstraße • Scharnhorststraße • Thorner Straße • Graf-Schenk-von-Staufenberg-Straße <p>Hinweis: Für die Innenstadt siehe gesonderte Maßnahme M4</p>

Fotos: Planersocietät

Umsetzungshinweise

- Im Rahmen der Verkehrsschauen, deren Durchführung Aufgabe der Hansestadt Lüneburg als Straßenverkehrsbehörde ist, wird künftig auch die Möglichkeit einer entsprechenden Verkehrsberuhigung in den jeweiligen Verkehrsräumen mitbetrachtet und ggf. abgewogen.
 - Die Hansestadt Lüneburg analysiert pro Jahr ein (Wohn-)Quartier im Hinblick auf Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung. Dies ist beispielsweise in der Vergangenheit bereits im Wasserviertel durchgeführt worden.
 - Darauf aufbauend sind diese Maßnahmen dann entsprechend eines rechtlichen und baulichen Rahmens umzusetzen (Aufwand je nach Quartier und Maßnahmen, siehe Tabelle 5).
-

M3

Ein Rahmen für die E-Mobilität



Ausgangslage & Zielbezug

Beim Blick auf den Status quo und die Entwicklung von Ladeinfrastruktur müssen regionale Siedlungsstrukturen sowie die Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt werden. Alternative Antriebe bieten die Möglichkeit, den motorisierten Verkehr umweltverträglicher zu gestalten. Da die Anzahl der zugelassenen Elektroautos in Lüneburg stetig steigt, muss auch die Ladeinfrastruktur entsprechend mitwachsen. Dies ist auch im Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg (Maßnahme C3 Ladeinfrastruktur) formuliert.

Mit dem kommunalen Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg steht bereits eine erste Grundlage für die künftige Planung zur Verfügung.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung spielt das Thema E-Mobilität eher eine untergeordnete Rolle und wurde von den Bürger:innen lediglich vereinzelt adressiert. Gerade vor dem Hintergrund der Umweltfreundlichkeit wurde es aber in der gutachterlichen Bestandsanalyse als nicht zu vernachlässigendes Handlungsfeld identifiziert.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Die EU hat 2023 das Ende der Produktion von Verbrennungsmotoren für 2035 beschlossen. Umso wichtiger ist es, die Wirtschaft und Bevölkerung zu unterstützen und geeignete Infrastrukturen zu bieten, um einen Wechsel der Antriebsart im MIV zu erleichtern. Der Blick auf die Klassifizierung der Hansestadt Lüneburg in Zonen zeigt, dass sich die großen Ballungsgebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte vor allem auf die Innenstadt und die Mischnutzungsgebiete konzentrieren (Altstadt, Schützenplatz, Rotes Feld, Mittelfeld, Kreideberg). Mit der Siedlungsstruktur einhergehen auch die unterschiedlichen Bedarfe an die Ladeinfrastruktur. In dichter besiedelten Gebieten sollte das Ladenetz auch deshalb engmaschiger sein, da Menschen dort häufiger in Mehrparteienhäusern leben und seltener über einen eigenen Stellplatz mit Lademöglichkeit verfügen. Die Hansestadt Lüneburg verfügt bereits über ein grundsätzliches Angebot an öffentlichen und halböffentlichen E-Ladestationen, welches sich vor allem auf das Stadtzentrum konzentriert. Darüber hinaus sind sowohl für private Fahrzeuge, Sharing-Fahrzeuge als auch für Dienstwagen- oder Betriebsfahrzeugflotten neue Infrastrukturen erforderlich.

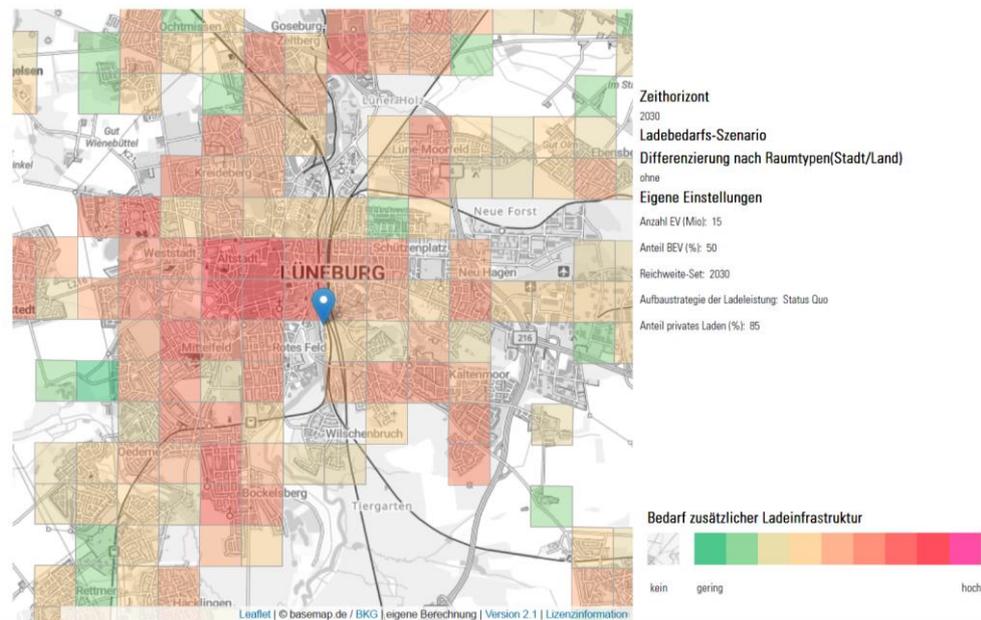
Die öffentliche Ladeinfrastruktur ist systematisch auszubauen und am wachsenden Bestand der E-Fahrzeuge zu orientieren. Die Durchführung von Potenzialanalysen und strategischen Standortplanungen unter Berücksichtigung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) ist ein wichtiger Schritt. Das Standort-TOOL des BMDV verdeutlicht, in welchen Bereichen der Hansestadt bis 2030 Bedarfe für zusätzliche Ladeinfrastruktur erwartbar sind (vgl. Abbildung 10). Die Bedarfe fokussieren sich größtenteils auf die Quartiere mit hoher Dichte.

Zur flächendeckenden Ausweitung der Ladeinfrastruktur sind v. a. Lademöglichkeiten in Straßenräumen mit Wohnungsbestand ohne eigene Abstellmöglichkeiten relevant, aber auch die konsequente und bedarfsgerechte Ausstattung aller Parkbauten und P&R-Plätze mit Elektroladeinfrastruktur ist entscheidend. E-Carsharing Angebote, die an den städtischen Mobilitätsstationen genutzt werden können, schaffen zusätzliche Anreize, auf das eigene Kfz zu verzichten. Im besten Fall wird auch das ÖPNV-Angebot entsprechend elektrifiziert.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg entwickelt kurzfristig einen verwaltungsinternen Leitfaden zur strukturierten Bearbeitung der Sondernutzungsanträge und Standortbewertungen im Rahmen des stetigen Ausbaus der Ladeinfrastruktur. Dieser muss den Antrags- und Genehmigungsprozess im Sinne der Ladenetzbetreiber deutlich beschleunigen.
- Parallel etabliert die Hansestadt Lüneburg ein Standorttool für bereits vorhandene Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet.
- Langfristig wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und Pflichten eine ggf. gebietsweite Flächenausschreibung geprüft, um auch weniger attraktive Standorte für die Ladenetzbetreiber anbieten zu können.
- Im Hinblick auf die Ladenachfrage durch Bewohner:innen am Wohnort muss bei Planungen von Neubauvorhaben eine ausreichende Versorgung mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden. Stellplätze in Tiefgaragen sind mit einem Leerrohr für einen zukünftigen Anschluss zu versehen. Hierbei ist auch zu beachten, dass der Hausanschluss für eine zukünftig deutlich höhere Anzahl an Elektroautos vorbereitet wird.

Abbildung 10: Ladebedarfe bis 2030 nach StandortTOOL des BMDV



Quelle: StandortTOOL BMVD <https://standorttool.de/>

M4

Wirksame Modalfilter in der Innenstadt



Ausgangslage & Zielbezug

In der Lüneburger Innenstadt existieren bereits an mehreren Stellen Zufahrtsbeschränkungen für den privaten Kfz-Verkehr. Bislang werden diese Beschränkungen lediglich durch entsprechende Verkehrszeichen verdeutlicht. Es besteht ein ordnungsrechtliches Durchsetzungsdefizit. Um eine bessere Einhaltung der Zufahrtsbeschränkungen zu erreichen, plant die Hansestadt Lüneburg den Einsatz von Pollern.

Im Zuge der zahlreichen Forderungen nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen (vgl. M2) wurden von den Bürger:innen häufig Regelverstöße durch den Kfz-Verkehr bemängelt, insbesondere in Bezug auf die Lüneburger Innenstadt. Vor allem bei der Onlinebeteiligung, der Auftaktveranstaltung, dem Innenstadtformat und dem Planungsspaziergang wurde dazu Poller als mögliche Lösung diskutiert. Dies unterstützt das in der Bestandsanalyse identifizierte Erfordernis, dem bestehenden Durchsetzungsdefizit entgegenzuwirken.

Bestandsanalyse



Beteiligung



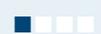
Emissionen



Verkehrssicherheit



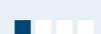
Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Mithilfe von Polleranlagen werden die Zufahrtsbeschränkungen in der Lüneburger Innenstadt stärker durchgesetzt. Als Beispiel für die Umsetzung eines innerstädtischen Pollerkonzepts ist die Stadt Trier zu nennen. Damit sich dort die Fußgänger:innen in der Fußgängerzonen störungsfrei und sicher bewegen können, wurde der Kfz-Verkehr reduziert. Hierzu tragen feste installierte und versenkbare Poller bei, die vom Kfz-Verkehr nur mit entsprechenden Ausnahmegenehmigung passiert werden können. Eine Genehmigung erhalten Personen, die einen privaten Stellplatz in der beschränkten Zone besitzen, die aufgrund ihrer Tätigkeit mit absoluter Notwendigkeit oder Dringlichkeit darin einfahren müssen oder bei denen ein begründeter und zeitlich begrenzter Einzelfall vorliegt. Davon ausgenommen sind Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge sowie Krankenwagen. Von 6 bis 11 Uhr täglich sind die Polleranlagen in Trier nicht aktiv und Lieferverkehre können stattfinden. Ab 11 Uhr beginnt dann die Sperrzeit.

Technisch ist es möglich, die Polleranlagen mit Videokameras auszustatten. Dabei handelt es sich um spezielle Sicherheitskameras zur Erkennung, Erfassung und Protokollierung von Fahrzeugkennzeichen. Diese Kameras erkennen die Kennzeichen der registrierten Fahrzeuge und sorgen dafür, dass nicht zugelassene Fahrzeuge erkannt und ggf. Verwarngelder verhängt werden. Dabei wird das Kennzeichen mit einer Datenbank abgeglichen, in der die Zufahrtszulassung geprüft wird und automatisch Park- und Zulassungsgebühren erhoben werden. Schranken und ähnliche Vorrichtungen können somit langfristig entfallen. Eine weitere Möglichkeit, die Zufahrt zu beschränken, ist der Einsatz von Fernbedienungen.

Umsetzungshinweise

- In der ersten Stufe werden die Zufahrtsbeschränkungen in der Lüneburger Innenstadt durch Polleranlagen verdeutlicht. Standorte für die ersten Polleranlagen in der Innenstadt sind: Bardowicker Straße, Rote Straße, Bei der St. Johanniskirche/Am Sande, Neue Sülze/Salzstraße, Am Berge
- In einer zweiten Stufe ist zu prüfen, ob um die Innenstadt herum weitere Zonen gebildet und hier die entsprechenden Regelungen erprobt werden sollen (z. B. westliche Altstadt, Rotes Feld).

M5

Parkraummanagement



Ausgangslage & Zielbezug

Das Parken ist immer wieder ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und innenstadtnahen Bereichen, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier treten typischerweise Nutzungskonflikte auf, die sich auch in Diskussionen zum Parken manifestieren. Daher steht dieses Handlungsfeld vor der Herausforderung, zum einen Potenziale zu eröffnen, Zentren, Stadtteile und Quartiere verkehrlich zu entlasten sowie Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen und andererseits ihre allgemeine Erreichbarkeit zu erhalten und zu stärken.

Das Thema Parken spielte in allen Beteiligungsformaten des NUMP eine Rolle und wurde kontrovers diskutiert. Der Großteil der Bürger:innen spricht sich dafür aus, das Parken im öffentlichen Raum zu reduzieren und besser zu ordnen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Kfz weiterhin gewährleistet werden, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen oder Mitarbeitende.

Beschreibung

Dieses Handlungsfeld zielt darauf ab, die dringend erforderliche verkehrliche Entlastung der stark frequentierten Verkehrswege in Abwägung einer entsprechenden Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu bewerkstelligen. Solch eine Bewertung ist entscheidend für Gebiete, in denen öffentlicher Raum begrenzt und stark beansprucht ist. Die Herausforderungen dieses Handlungsfeldes beziehen sich auf die Teilhabe, Flächengerechtigkeit, Emissionen und die Verkehrssicherheit. Durch gezielte Maßnahmen werden Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern reduziert und unnötiger Kfz-Parksuchverkehr minimiert bzw. unterbunden. Das Ziel ist, den ruhenden Verkehr, insbesondere das Kfz-Parken, in der Fläche gering zu halten und dabei eine ausreichende Anzahl an Behindertenstellplätzen, insbesondere an Fußgängerzonen, anzubieten.

Die Hansestadt Lüneburg wird ein effizientes Parkraummanagement einführen (siehe Parkraumbewirtschaftungskonzept). Bewirtschaftung, Tarifzonen und die Beschilderung sollen angepasst werden, um die Belastung durch Parksuchverkehre zu verringern. Bestehende Parkplätze sind hinsichtlich ihrer Effizienz zu prüfen und möglichst multifunktional zu nutzen. Weiterhin sollten Parkplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert und stattdessen in vorhandene Parkhäuser verlagert werden. Durch Nutzungsgespräche und Tarifierpassungen lässt sich eine Verlagerung von Straßenraumparken zu Parkhäusern und damit privaten Flächen, bewerkstelligen. Dafür muss eine Anpassung der Gebührenstruktur erfolgen: Straßenparken muss langfristig teurer sein als Parken in Parkhäusern. Zudem kann ergänzend die Umnutzung von Parkplätzen in andere Nutzungsarten wie Straßengrün, Fahrradabstellplätze oder Gastronomie erreicht werden.

Zudem wird die Verträglichkeit der Zufahrtswege geprüft. Die An- bzw. Abfahrt zu dem Q-Park City Parkhaus führt beispielsweise entweder durch die schmalen Gassen der Lüneburger Altstadt oder über die Neue Sülze, die als Teil des Fahrradrings eine hohe Bedeutung für den Radverkehr besitzt und auch Busverkehr verzeichnet. Ein anderes, kontrovers diskutiertes Thema stellt das Karstadt-Parkhaus Am Berge dar. Auch hier verlaufen die An- bzw. Abfahrten durch schmale Straßenräume, die eine hohe Dichte an Nutzungen aufweisen. Zudem sind die Parkstände in dem Parkhaus mit Blick auf die aktuellen Durchschnittsmaße von Kfz als schmal einzustufen. Da das Parkhaus in privater Hand ist, sind die Handlungsspielräume derzeit allerdings gering.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



**Umsetzungs-
hinweise**

- Die Stellplatzsituation in der Innenstadt wird sich durch verschiedene Planungen und Anpassungen im Bestand verändern (siehe Parkraumbewirtschaftungskonzept). In der Innenstadt wird eine jährliche Prüfung des öffentlichen Parkraums durch die Hansestadt Lüneburg auf den zwingenden Bedarf hin durchgeführt und evaluiert, inwieweit die öffentlichen Parkstände im Straßenraum ggf. reduziert werden können. Um den Parksuchverkehr zielgerichtet zu den Parkhäusern zu lenken, erfolgt eine technische Überholung und wo sinnvoll eine Modernisierung und Ausweitung des bestehenden Parkleitsystems.
 - Die Hansestadt Lüneburg prüft die Schaffung von zentralen Parkanlagen für Anwohnende in Kombination mit Sammelanlagen für den Radverkehr (siehe Maßnahme R4 Radabstellanlagen).
-

M6	Citylogistik																		
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Vor dem Hintergrund des stetigen Wachstums im KEP-Sektor (Kurier-, Express- und Paketdienst) und komplexen Lieferanforderungen (z. B. bedingt durch Frischelogistik oder Same-Day-Delivery) entstehen neue Herausforderungen für die Citylogistik. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten kommt es immer wieder zu Konflikten mit dem Lieferverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden. Das mindert die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr, die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, vor allem in Kombination mit hohem Parkdruck. Fehlende Lieferzonen erhöhen die Probleme zusätzlich, führen zum Parken in zweiter Reihe sowie zu weiteren Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Mit einem Zukunftsprogramm für die urbane Logistik können mögliche Maßnahmen für verträglichere Logistikverkehre aufgezeigt werden.</p> <p>Insbesondere bei dem Innenstadtformat und dem Planungsspaziergang in der Innenstadt wurde das Thema Citylogistik auch von den Bürger:innen adressiert. Es besteht bei der breiten Mehrheit der Wunsch, die innerstädtischen Lieferzeiten stärker zu begrenzen und dies auch konsequent durchzusetzen. Zudem werden sich neue Lösungen für die Distribution von Waren gewünscht. Deren Einführung wurde auch im Rahmen der gutachterlichen Bestandsanalyse als sinnvoll erachtet.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Bestandsanalyse</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Emissionen</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Flächengerechtigkeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Teilhabe</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Zeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■	Beteiligung	■ ■ ■ ■	Emissionen	■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■	Teilhabe	■ ■ ■ ■	Zeit	■ ■ ■ ■	Kosten	■ ■ ■ ■
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■																		
Beteiligung	■ ■ ■ ■																		
Emissionen	■ ■ ■ ■																		
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■																		
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■																		
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■																		
Teilhabe	■ ■ ■ ■																		
Zeit	■ ■ ■ ■																		
Kosten	■ ■ ■ ■																		
<p>Beschreibung</p>	<p>Vor dem Hintergrund des steigenden Sendungs- und Liefervolumens der KEP-Dienstleister und der daraus resultierenden wachsenden Rolle im (inner-)städtischen Verkehrsgeschehen gilt es, für die urbane Logistik in Lüneburg Lösungen verträglicher Anlieferverkehre umzusetzen. Die Erarbeitung eines Zukunftsprogramms für die urbane Logistik in der Hansestadt zielt zum einen auf eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung der Innenstadt sowie auf die Belieferung des lokalen Einzelhandels ab. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandel und Wohnen, insbesondere innerhalb der Fußgängerzonen, ist die Nachfrage groß. Lieferverkehr wird hier als besonders störend wahrgenommen.</p> <p>Neben der Belieferung des lokalen Einzelhandels gilt es auch, Lösungen für das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den Online-Handel, umzusetzen. Konflikte entstehen hier insbesondere in Quartieren mit engen Straßenräumen, in denen die Fahrzeuge der diversen Logistikdienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen des Fußverkehrs sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen der Sicht sind die Folge. Auch wird eine effiziente und damit ressourcenschonende Auslieferung durch Mehrfachzustellungen bei Abwesenheit des Empfängers erheblich gestört.</p> <p>Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ebenfalls ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen zu mindern. Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr bereits vonstattengeht, zeigen bspw. die aktuellen Entwicklungen bei der Deutschen Post, die mit elektrobetriebenen Lieferfahrzeugen sukzessive ihre Last-Mile-Logistikflotte auf umweltfreundliche Antriebe umstellt.</p>																		

Auch alternative Fahrzeuge werden in der innerstädtischen Logistik vermehrt eingesetzt. Einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Flächeneinsparung leisten Lastenfahrräder, die in einigen Städten auch in City-Logistik-Konzepten für die letzte Meile eingesetzt werden (z. B. Mikrodepots und Cargobikes in Hamburg, Velo-Lieferdienste in der Schweiz, die Initiative CargoBike der IHK und der Wirtschaftsförderung Dortmund). Zunehmend kommen auch (wieder) Handkarren zum Einsatz – in Kombination mit einem Lieferwagen als temporärer Zustellstützpunkt. Auf die Wahl der Antriebsart bzw. generell der Lieferfahrzeuge hat die Hansestadt Lüneburg keinen Einfluss, sie kann jedoch Anreize zur Nutzung nachhaltiger Antriebsformen setzen. Mit Hilfe der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen können verträglichere Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen bevorzugt werden. So können bspw. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge und spezielle Ladezonen für Lieferfahrzeuge ausgewiesen oder vorgeschriebene Lieferzeiträume in den Fußgängerzonen für E-Fahrzeuge/Lastenräder erweitert werden. Ebenso können weitere Rahmenbedingungen in Form von Lademöglichkeiten (insbesondere Schnellladesäulen) geschaffen werden.

Des Weiteren ist die Einrichtung von Logistikhubs bzw. Mikrodepots stadtweit zu prüfen. Ein solcher Logistik-Hub kann von KEP-Dienstleistern als Umschlagsort genutzt werden, um Warenlieferungen im innerstädtischen Bereich auf „der letzten Meile“ mit alternativen Antrieben oder mittels (elektrischen) Lastenrädern durchzuführen. Eine enge Abstimmung mit den großen KEP- und Logistikunternehmen ist zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Einrichtung von weiteren Lieferzonen zu prüfen. Dabei werden Stellplätze dem Lieferverkehr vorbehalten. Hierdurch werden Verkehrsbehinderungen durch das Parken in der zweiten Reihe vermieden. Der am stärksten kooperativ angelegte Ansatz des Mikro-Hubs ist die Verknüpfung mit einer White-Label-Belieferung (z. B. Velocarrier, seit 2017 in mehreren Städten aktiv), bei der eine gebündelte Zustellung vom Mikro-Hub auf der letzten Meile durch einen neutralen Transportdienstleister erfolgt. Hoher Konkurrenzdruck in der KEP-Branche mit jeweils eigenen optimierten Logistiksystemen erschwert jedoch oftmals die Zusammenarbeit und die Bereitschaft, Infrastrukturen gemeinsam zu nutzen. Mit dem Ziel einer minimalen Verkehrsbelastung im Quartier kann eine solche Bündelung aus Sicht der Hansestadt Lüneburg jedoch äußerst wünschenswert sein, sodass die Stadt hier als Impulsgeber die IHK sowie die jeweiligen in der Umsetzung beteiligten Unternehmen belagern kann.

Umsetzungshinweise

Zur Förderung verträglicher Logistikverkehre in der Hansestadt und ihrer Reduzierung werden die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Ausweitung der Lieferzeitenbegrenzung in der Fußgängerzone und Durchsetzung dieser (siehe Maßnahmen M2 und M4).
 - Prüfung und schrittweise Implementierung von Null-Emissions-Zone (NEZ) in der Innenstadt.
 - Unterstützung durch die Hansestadt Lüneburg als Impulsgeber für die IHK und Einzelhändler:innen bei der Umsetzung eines Mikrodepots der lokalen Wirtschaft. Dies sollte in Abstimmung mit den großen KEP- und Logistikunternehmen als Umschlagsort für die gebündelte Zustellung auf der letzten Meile durch Lastenräder erfolgen.
 - Förderung von Anschaffungskosten für betriebliche Lastenräder für kleine Unternehmen, z. B. für Handwerksbetriebe, lokale Lieferungen aus Klimaschutzmitteln o.Ä. im Umfang von ca. 50.000 Euro pro Jahr.
-

Handlungsfeld Ö | ÖPNV & Vernetzte Mobilität

Ö1

Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg



Ausgangslage & Zielbezug

Das Ziel, den ÖPNV als Rückgrat der Mobilität zu weiterzuentwickeln, sollte aus Sicht der Hansestadt Lüneburg das Handeln des Landkreises Lüneburg als Aufgabenträger bestimmen. Dies ist vor dem Hintergrund der Kapazitätsprobleme (Fahrer:innenmangel, Finanzierungslücken) eine Herausforderung. Daher gilt es auch, strategisch in die Zukunft gerichtet zu betrachten, wie den künftigen Ansprüchen an den ÖPNV in Hansestadt und Landkreis begegnet werden kann und welche ÖPNV-Verkehre wie abgewickelt werden können.

Die Analyse des NUMP hat gezeigt, dass das Busnetz des Landkreises im Stadtgebiet eine grundsätzlich angemessene räumliche Grundversorgung aufweist und die Stadt akzeptabel, wenn auch nicht flächendeckend, erschlossen ist. Der ÖPNV unterliegt grundsätzlich der Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg als Aufgabenträger. In den Beteiligungsformaten gab es sowohl auf gesamtstädtischer als auch Quartiersebene zahlreiche Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV, insbesondere bezüglich des Umfangs, der Zuverlässigkeit sowie hinsichtlich der Angebotsqualitäten. Dies spielte vor allem bei den Werkstätten in den Quartieren und bei dem Workshop mit Schüler:innen eine große Rolle.

Beschreibung

Die Hansestadt begleitet die Aktivitäten des Landkreises Lüneburg in Form der neuen Impulse durch die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Lüneburg (MOIN) und die seitens des Landes Niedersachsen angestellten Untersuchungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke 12110/12111 konstruktiv und erwartet eine bessere Erfüllung der zukünftigen Bedarfe eines attraktiven ÖPNV im Stadtgebiet durch diese Entwicklungen. Diese eröffnen die Chance, den ÖPNV und SPNV zukünftig sowohl infrastrukturell als auch finanziell auf neue Beine stellen zu können. Aus Sicht des NUMP ist es für den Landkreis Lüneburg und die Hansestadt Lüneburg von zentraler Bedeutung, Weichen zu stellen, wie der ÖPNV zukünftig aufgestellt sein kann.

- Die bestehende Betriebsleistung auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg muss zunächst erhalten, aber in den kommenden Jahren ausgeweitet werden (Bedienzeiten, Takt, Qualität), um den Ansprüchen der Mobilitätswende an den ÖPNV gerecht zu werden.
- Der Fokus sollte dabei langfristig auf einer flächendeckenden Erschließung des Stadtgebietes in Kombination mit Achsen hoher Bedienungshäufigkeit liegen. Eine hohe Erschließungswirkung kann perspektivisch durch flexible Mobilitätslösungen als fester Bestandteil des ÖPNV ergänzt werden (siehe Ö3). Diese und weitere Anpassungsbedarfe sind über das Mobilitätsgutachten und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch den hierfür zuständigen Aufgabenträger, den Landkreis Lüneburg, zu berücksichtigen.

Grundlage ist das definierte ÖPNV-Anspruchsnetz (siehe Abbildung 8), welches zentrale Achsen definiert und hierarchisiert. Auf diesem sollte dem ÖPNV ein Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zugestanden werden. Das bedeu-

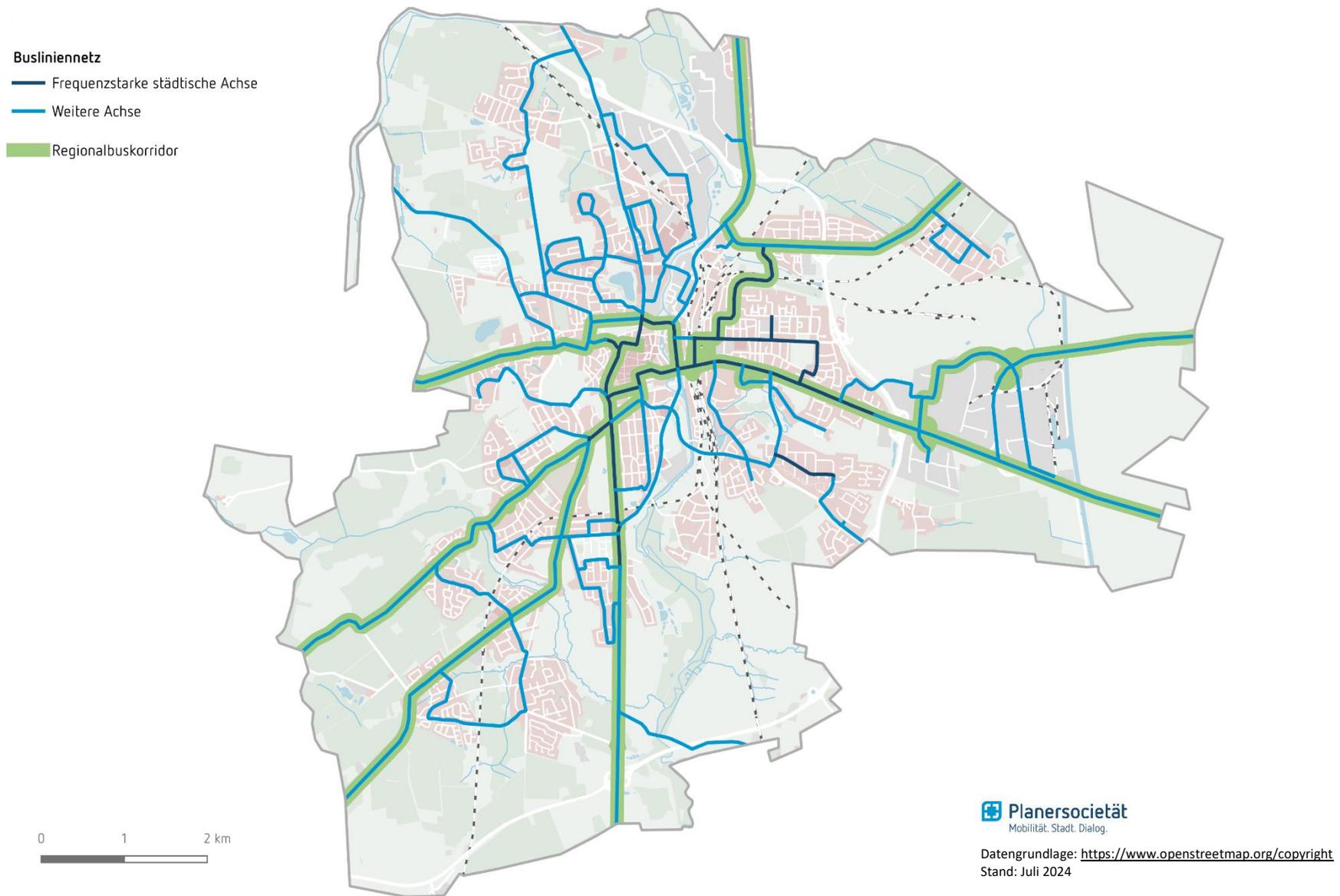
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

tet, dass diese Verkehrsströme bspw. an Lichtsignalanlagen bevorzugt geführt werden oder der Bus als sog. Pulkführer geführt wird. Es wird deutlich, dass viele Hauptverkehrsachsen derzeit auch eine regionale Bedeutung haben. In Kombination mit Beschleunigungsmaßnahmen sind hier perspektivisch Anpassungen der Linienwege sinnvoll.

Umsetzungshinweise

Um die Ziele zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg, Landkreis Lüneburg und Land Niedersachsen sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich. Im Rahmen der Einführung der MOIN und den damit verbundenen Umstrukturierungen des ÖPNV unterstützt die Hansestadt Lüneburg den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger bei der Einforderung der erforderlichen umfassenden Mittel zur Attraktivierung des ÖPNV im Stadtgebiet.

Abbildung 11: ÖPNV-Anspruchsnetz





Ausgangslage & Zielbezug

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises ist das zentrale Planungsinstrument zur Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV in der Hansestadt Lüneburg. Entsprechend sind die Belange der Hansestadt bei zukünftigen Fortschreibungen zu benennen, mit in den Prozess einzubringen und umzusetzen.

Darüber hinaus hat die Bestandsanalyse auch verschiedene Mängel herausgestellt, deren Beseitigung im nächsten NVP prioritär aus Sicht der Hansestadt aufgenommen werden sollten. Diese genannten Mängel wurden auch häufig durch Teilnehmer:innen in den Beteiligungsformaten genannt (z. B. Erschließungsdefizite Wilschenbruch, Alt Hagen, Gewerbegebiete, Situation am Bahnhof-Umstieg in den Metronom oder auch schlechte Reisezeitverhältnisse).

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Die Hansestadt Lüneburg arbeitet bei der Erstellung des Mobilitätsgutachtens des Landkreises eng mit dem Landkreis zusammen, um Handlungserfordernisse für die zukünftige Ausrichtung des ÖPNV einzubringen und diese entsprechend zu priorisieren. Ein Schwerpunkt ist dabei die Optimierung der städtischen Verkehre als zentralen Kontenpunkt des ÖPNV im Landkreis Lüneburg.

Optimierung der Regionalverkehre – Die Mobilitätswende in Lüneburg und der Region kann nur gelingen, wenn städtische und regionale Verkehre auf umweltfreundliche Alternativen verlagert werden, indem diese konkurrenzfähige Alternativen zum MIV darstellen. Dies bedeutet vor allem, dass das Reisezeitverhältnis zwischen MIV/ ÖV im gesamten Verflechtungsraum angeglichen werden muss (<1,5, Angebotsqualität B). In der Stadt sollen die Regionalverkehre zukünftig möglichst umwegfrei (direkte Führung zu Knotenpunkten) zu regional bedeutsamen Zielen geführt werden (siehe Ö5).

Optimierung und Neuordnung der Stadtbuslinien – Im parallel zum NUMP erstellten Mobilitätsgutachten des Landkreises Lüneburg wurden die Stadtbuslinien neu bewertet und anhand von Wegerelationen mögliche Optimierungsbedarfe erkannt.

Anpassung der ÖPNV-Bedarfe nach der Reaktivierung von Bahnstrecken – Das Betriebskonzept für die konkret geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau sieht mindestens fünf Haltepunkte ab Lüneburg Westbahnhof vor, davon zwei auf dem Lüneburger Stadtgebiet (Lüneburg-Uelzener Straße, Lüneburg-Rettmer am alten Bahnhof). Damit wird der Lüneburger Süden eine Angebotsverbesserung im SPNV erhalten. Die ÖPNV-Angebote sind entsprechend der dann umgesetzten Planungen deutlich anzupassen indem z. B. die neuen Bahnhalte auch als zentrale Umsteigeknoten qualifiziert werden und Linien neu geführt werden müssen. Neben den aktuell im Reaktivierungskonzept vorgesehenen Bahnhalten wäre eine Verbesserung des SPNV in Lüneburg durch weitere Bahnhalte und Bahnlinien möglich.

Aufhebung der Erschließungsdefizite in der Hansestadt Lüneburg – Die Erschließungsdefizite in Wilschenbruch, Häcklingen, Baugebiet „Am Wienebütteler Weg“, Baugebiet „Brockwinkler Weg“ inkl. Teile des Klinikums sowie Hagen sind mit der Neuaufstellung des ÖPNV-Angebotes zu beheben.

Auflösung der Taktung an den vorhandenen SPNV zugunsten stärkerer Streckentaktungen bei Stadtlinien – Die Fahrpläne aller Linien auf den vorhandenen SPNV (aktuell Metronom und erixx) auszurichten, ist aus Sicht des Stadtverkehrs nicht erstrebenswert. Anzustreben ist eine Entzerrung der Ankünfte, um dichtere Streckentaktungen im Stadtgebiet zu ermöglichen. Hierzu ist eine Neuordnung der Ankünfte am ZOB zu empfehlen, die im Mobilitätsgutachten weiter vertieft werden müssen.

Verbesserung der Reisezeitverhältnisse im Stadtgebiet – Die Reisezeitverhältnisse MIV/ÖV zum Bahnhof haben sich in der Analyse als befriedigend herausgestellt. Abseits der Fahrt zum Bahnhof bzw. zum Platz Am Sande verschlechtern sich die Reisezeitverhältnisse jedoch. So betrug das Reisezeitverhältnis vom Tartuer Platz oder Lüneburg, Schlachthof zur Leuphana Universität jeweils über 3,0 zugunsten des MIV. Mit dem Rad können die Strecken doppelt so schnell zurückgelegt werden. Das Mobilitätsgutachten zielt darauf ab, die Reisezeiten zu optimieren, um diese im Verhältnis zum MIV attraktiver zu machen. Reisezeitverhältnisse sind je nach Funktion (mindestens <1,5) zu optimieren.

Optimierung der ASM-Verkehre – Das System des ASM zeigt aktuell Schwächen in der betrieblichen Zuverlässigkeit. Es kommt regelmäßig zu langen Wartezeiten, bis die gewünschte Fahrt durchgeführt werden kann. Da ASM-Verkehre wichtige Bausteine der Daseinsvorsorge in Randzeiten sind, muss auf entsprechende Angebotsverbesserungen hingewirkt werden.

Umsetzungshinweise

Um diese Ziele zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich.

- Fachliche Begleitung der Optimierung von Regionalverkehren im Rahmen des Mobilitätsgutachten in Abwägung der Bedarfe von Stadtbuslinien und vorhandenen Erschließungsdefiziten.
- In Fortsetzung des Anspruchsnetzes müssen im Rahmen der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung auch differenzierte Vorschläge für Linienweganpassungen und -erweiterungen erarbeitet werden.
- Das vorhandene ASM-Angebot ist aus Sicht der Hansestadt Lüneburg als Teil der Daseinsvorsorge unerlässlich und muss als Bestandteil des ÖPNV angesehen werden. Für einen Ausbau und die qualitative Verbesserung des ASM-Angebots sind die bisherigen Aufwendungen fortzuführen und entsprechend dem Bedarf zu erweitern. Dies sollte nach Prüfung und Abstimmung mit dem Landkreis Lüneburg möglichst über die Finanzierung des ÖPNV über den Aufgabenträger erfolgen.

Tabelle 7: Erläuterung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV)

nach FGSV (Empfehlungen für Planungen und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs)

Stufe	Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV)	Beschreibung
A	Unter 1,0	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitvorteile zum MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie • Angestrebt für Verbindungen aus der Region, den Stadtteilen und von den primären Achsen
B	1,0 bis 1,4	<ul style="list-style-type: none"> • Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen • Grenzwert für Verbindungen aus der Region, den Stadtteilen und von den primären Achsen
C	1,5 bis 2,0	<ul style="list-style-type: none"> • Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingte Alternative
D	2,1 bis 2,7	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel; Nutzung durch Wahlfreie auszuschließen • Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
E	2,8 bis 3,7	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer:innen • Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen
F	Ab 3,8	<ul style="list-style-type: none"> • Daseinsvorsorge



Ausgangslage & Zielbezug

In Lüneburg ist der ÖPNV auf den Platz Am Sande und den Bahnhof ausgerichtet. Verbindungen abseits der Hauptstränge sind mit dem ÖPNV meist unattraktiv. Teilweise erfolgt die Verbindung über einen Umstieg im Zentrum. Daher besteht der Wunsch nach Angebotsverbesserung. Zur Erhöhung der Erschließungsqualität wird daher empfohlen, zukünftig die Potenziale von On-Demand Angeboten auszuloten und entsprechende Angebote sukzessiv einzuführen und zu testen.

Insbesondere für die am Stadtrand gelegenen Stadtteile wünschen sich einige Bürger:innen flexiblere ÖPNV-Angebote wie On-Demand. Das wurde besonders bei der Werkstatt Quartiersmobilität in Rettmer und Häcklingen deutlich. Aber auch in anderen Beteiligungsformaten wurde diese Idee geäußert und in Verbindung mit kleineren ÖPNV-Fahrzeugen als geeignet angesehen.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

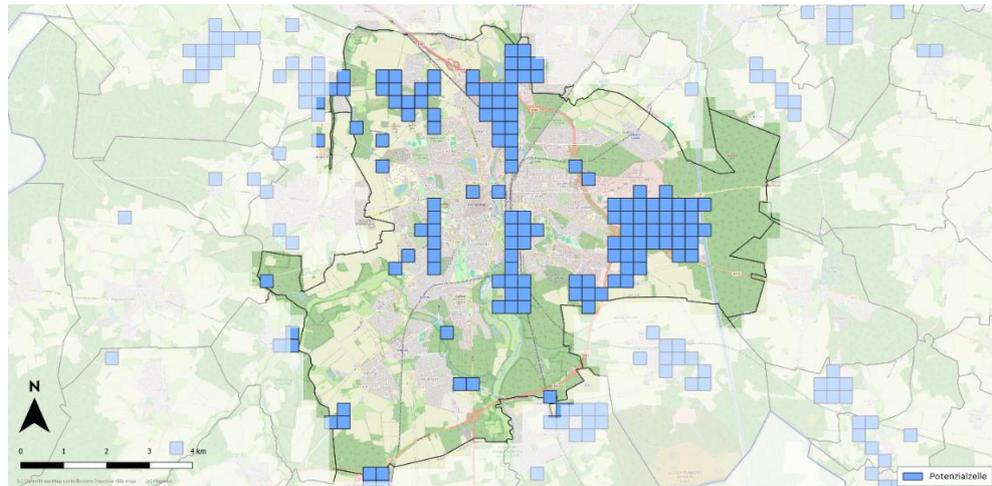
Grundsätzlich handelt es sich bei On-Demand Angeboten um ein ÖPNV-Angebot auf Abruf, bei dem Fahrten nur bei Bedarf durchgeführt werden. Das heißt Nutzende können das Angebot vorher buchen. Dafür gibt es jedoch keine Fahrplan- oder Linienwegbindung, stattdessen wird über einen Algorithmus die optimale Route für die Fahrzeuge in Echtzeit ermittelt. Die Systeme benötigen hierfür u. a. eine digitale Buchungsplattform.

On-Demand Verkehre dienen der Flächenerschließung, können aber in keiner Weise die zahlreichen nachfragestarken Achsen im Stadtgebiet versorgen. Sie dienen dazu, schlecht erschlossene Gebiete stärker in sich zu erschließen, um die Daseinsvorsorge sicherzustellen sowie ein Gebiet an starke Achsen anzuschließen. Auch die Verbindung von Nachbarstadtteilen wie z. B. Rettmer-Häcklingen kann dabei sichergestellt werden. Gleichzeitig bietet es auch eine Option, Wochenendverkehre oder Nachtverkehre flexibler zu gestalten. Die Akzeptanz des Systems innerhalb der Nutzenden ist von besonderer Bedeutung. Dies kann durch ein Modellprojekt zu On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet gelingen, ohne andere ÖPNV-Angebote zu ersetzen.

Folgende Punkte sind bei der Ausgestaltung des Angebots zu beachten:

- Umsteigeminimalität und Schnelligkeit ist Kund:innen wichtiger als Spontantät (Buchungsvorlauf) und Fußwegeminimalität (Weg zum Einstiegs-punkt).
- Grundsätzliche Tarifintegration. Ein Zuschlag ist nur akzeptiert, wenn mit dem neuen Angebot ein Zusatznutzen verbunden ist (z. B. höherer Reisekomfort).
- Es muss grundsätzlich die Möglichkeit der barrierefreien Nutzung bestehen.
- On-Demand Verkehre können neue Nutzer:innengruppen erschließen. Dazu muss ein ansprechender Kommunikationsauftritt Teil der Bewerbung sein.

Abbildung 12: Potenzialzellen Kombination On-Demand Angebote für die Hansestadt Lüneburg



(ioki-Modell- in blau: Bereiche mit einem hohem Potenzial für On-Demand Angebote auf Basis der aktuellen Bevölkerungsstruktur und des ÖPNV-Angebotes)

Umsetzungshinweise

- Zur Erprobung von On-Demand-Lösungen soll die Hansestadt Lüneburg in enger Abstimmung mit dem Landkreis Lüneburg als ÖPNV-Aufgabenträger, unter Berücksichtigung von möglichen Fördermitteln ein Modellprojekt zu On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet entwickeln, ohne andere ÖPNV-Angebote zu ersetzen. Dies bedeutet allerdings einen hohen personellen und entsprechend auch finanziellen Folgeaufwand.
- Langfristig ist ein solches Modellprojekt entsprechend durch den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger für den ÖPNV zu verstetigen. Bspw. hat sich in Hamburg das On-Demand Angebot hvv hop mit mittlerweile über einer Millionen Fahrgästen als Ergänzung etabliert.
- Die Kosten für einen On-Demand-Betrieb sind nicht konkret bezifferbar, ohne ein konkretes Betriebskonzept aufzustellen. Insofern kann nur eine grobe Orientierung in Form einer Spannweite von 2.000.000 EUR bis 8.000.000 EUR pro Jahr gegeben werden. Diese Kosten hängen von sehr vielen Faktoren ab:

○ Löhne für das Fahrpersonal	○ Kundendienst
○ Beschaffungskosten Fahrzeuge	○ Disposition und Flottenmanagement
○ Energie- und Werkstattkosten	○ Betriebszeiten und Serviceparameter
○ Plattformkosten	○ Nachfragestruktur

Ö4

Unterwegs bei Tag und Nacht



Ausgangslage & Zielbezug

Während das Angebot im ÖPNV zu Hauptverkehrszeiten in Lüneburg in der Bestandsanalyse als befriedigend bewertet wurde, sind im Rahmen der Beteiligungsformate insbesondere die Bedienzeiten kritisiert worden. Das ergänzende ASM in den Abend- und Nachtstunden wies zum Teil Unzuverlässigkeiten im Betrieb auf, die in den sensiblen Nachtzeiten als kritisch zu bewerten sind.

Insbesondere bei den Werkstätten Quartiersmobilität und dem NUMP on Tour waren die Bedienzeiten des ÖPNV ein Thema. Aber auch die Schüler:innen wünschten sich im Rahmen des gemeinsamen Workshops mit den Gutachter:innen und der Hansestadt explizit eine Ausweitung der Bedienzeiten.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■ ■

Beschreibung

Die Bedeutung von Nachtbusverkehren wird häufig unterschätzt. Nachtbusverkehre tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Mobilitätsangebot vor allem für Schüler:innen, Studierende, junge Erwachsene und Arbeitnehmer:innen zu verbessern. Aber auch Tourist:innen profitieren von einem solchen Angebot. Sie sorgen für soziale Teilhabe und reduzieren zudem den MIV zu sensiblen Zeiten. Daher ist ein attraktives und unkompliziertes Nachtangebot, insbesondere vor dem Hintergrund der soziodemographischen Zusammensetzung in der Hansestadt Lüneburg, zu empfehlen.

Im Rahmen des Mobilitätsgutachtens ist zu prüfen, ob abseits der ASM-Verkehre nicht auch ein festes Linienangebot zu Nachtzeiten etabliert werden kann. Hierfür gelten aus wirtschaftlicher Sicht dieselben Rahmenbedingungen wie im Normalverkehr (z. B. mindestens fünf dauerhafte Passagiere pro Richtung). Eine erste Analyse der Nachtverkehre offenbart, dass vor allem im nördlichen Lüneburg zusammen mit den angrenzenden Gemeinden Bardowick und Adendorf eine vierstellige Anzahl an Wegen zurückgelegt wird.

Umsetzungshinweise

Um das ÖPNV-Angebot in den Nachtstunden zu optimieren, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich.

- Das vorhandene identifizierte Potenzial ist zu Gunsten einer gelingenden Mobilitätswende zu nutzen und ein Nachtbusangebot auf ein On-Demand-Angebot abzustimmen.
- Die Kosten für eine Nachtbuslinie betragen pro Jahr ca. zwischen 300.000 und 450.000 Euro. Diese sollte ohne Nachtbusaufschläge umgesetzt werden, da sonst die Attraktivität des Angebots sinkt und somit auch die Auslastung verringert wird. Diese können ggf. den Bedarf an ASM-Leistungen (wie heute im Bestand) reduzieren.

Ö5

Busbeschleunigung



Ausgangslage & Zielbezug

Der ÖPNV in Lüneburg ist straßengebunden. Damit teilt er sich den Straßenraum mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Gerade zu Hauptverkehrszeiten ist dieses System in Lüneburg anfällig für Störungen, wie z. B. Verzögerungen. Es gilt, wie bereits in der Maßnahme C9 zur Mobilitätswende im Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg gefordert, Möglichkeiten zu finden den Busverkehr in der gewachsenen Stadt zu beschleunigen.

In den Beteiligungen wurden die Unpünktlichkeit des ÖPNV sowie die langen Reisezeiten als große Schwächen genannt. Dies wurde auch durch die Bestandsanalyse bestätigt. Fahrplanstabilität und Beschleunigung sind ein wichtiges Gut, sowohl aus betrieblicher als auch aus Fahrgastsicht.

Bestandsanalyse	■■■■■
Beteiligung	■■■
Emissionen	■■■□
Verkehrssicherheit	■□□□
Erreichbarkeit	■■■■■
Flächengerechtigkeit	■■□□
Teilhabe	■■■□
Zeit	■■□
Kosten	■■■□

Beschreibung

Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV sind insbesondere in den Spitzenzeiten des Verkehrs bedeutende Aspekte, die mitentscheidend für die Qualität des ÖPNV-Angebots sind und in hohem Maße zu Entscheidungen für bzw. gegen die Nutzung des ÖPNV beitragen. Insbesondere der Busverkehr ist im Hinblick auf diese Aspekte von den Verkehrsbelastungen und der Verkehrssituation im Stadtgebiet abhängig, da er nur in Einzelfällen auf separaten Spuren geführt wird.

Erhebliche Verzögerungen im ÖV-Netz (durchschnittlich > 3 Minuten zu spät) finden sich in der Hansestadt Lüneburg vor allem rund um den Bahnhof, im Norden sowie an der Universität. Das in Ö1 definierte Anspruchsnetz dient dabei als Grundlage für Busbeschleunigungsmaßnahmen und gibt Hinweise an welchen Orten im ÖPNV-Anspruchsnetz Verzögerungen entstehen.

Umsetzungshinweise

Um eine Busbeschleunigung zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich. Die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Lüneburg (MOIN) stellt zukünftig die busseitige Infrastruktur für Busbeschleunigung an LSA sicher und garantiert, dass diese mit der bestehenden LSA-Infrastruktur der Hansestadt Lüneburg kompatibel ist. Die in Tabelle 7 identifizierten Potenziale sind zu nutzen.

Mögliche Einzelmaßnahmen für den ÖPNV auf dem Anspruchsnetz sind dabei:

- Einrichtung von Bus- oder Umweltspuren bzw. Busschleusen an den für den ÖPNV entscheidenden Knotenpunkten und auf den Taktachsen des Busverkehrs.
- Nutzungskontrolle der eingerichteten Busspuren zur Vermeidung von Konflikten z. B. mit dem ruhenden Kfz-Verkehr.
- Fortführung des Ausbaus der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA als wichtiges Schlüsselement für die ÖPNV-Attraktivität → Prüfung und Beteiligung der Verkehrsunternehmen bei Umbaumaßnahmen an Knoten sowie bei neuen LSA oder Austausch alter Anlagen und Berücksichtigung der fahrzeugseitigen Schnittstellen
- Verzicht auf Busbuchten als Haltestellenform, Ausbau im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap (z. B. Dahlenburger Landstraße)
- Einführung von Modalfiltern zur Überwindung von Abbindungen für den MIV (z. B. Scharnhorststraße, Barckhausenstraße, Thorner Straße)

Tabelle 8: Lösungsansätze/ Prüfaufträge für bestehende Probleme

Festgestellte Stabilitätsprobleme durch stockenden Verkehr und Verzögerungen im Betriebsablauf	Mögliche Lösungsansätze/Prüfaufträge
Bockelmannstraße nach Süden auf Am Schifferwall	Überprüfung Knotenpunkt Bockelmannstraße/Am Schifferwall/Reichenbachstraße – Ausweisung einer Busspur auf der Bockelmannstraße nach Süden (statt „Linksabbieger“ Am Schifferwall), Verkürzung Linksabbieger Lise-Meitner-Straße, zusätzlich Reduzierung der Umlaufzeit durch Entnahme Linksabbieger Reichenbachstraße
Reichenbachstraße nach Süden/Norden auf Am Schifferwall/Bockelmannstraße	Überprüfung Knotenpunkt Bockelmannstraße/Am Schifferwall/Reichenbachstraße – Ausweisung einer Busspur auf der Reichenbachstraße auf dem bestehenden Linksabbieger/ Entfall der Linksabbiegemöglichkeit – dadurch Reduzierung der Umlaufzeit – Herausforderung: Im Wendischen Dorfe ggf. mit Innenliegenden Einfädelungstreifen Linksabbiegen ermöglichen.
Altenbrückertorstraße nach Süden/Norden auf Willy-Brandt-Straße/Schießgrabenstraße	Prüfung Lünedorstraße/Bleckeder Landstraße für den ÖPNV/die Nahmobilität zu aktivieren, z. B. durch Abbindung Lünedorstraße oder ÖPNV-Vorrangschaltung an der Einfahrt zum Bahnhof hierzu benötigt: Öffnung des Bahnhofes nach Norden
Willy-Brandt-Straße nach Norden zum Knoten Stresemannstraße	Prüfung der Möglichkeit einer zweiten Geradeausspur
Vor dem Bardowicker Tore nach Süden auf Reichenbachstraße	Rückstau von Reichenbachstraße – siehe Reichenbachstraße
Bögelstraße vor dem Kreisverkehr (nachmittags)	Betrifft Linie 5003, keine Handlungsoption

Ö6

Haltstelleninitiative



Ausgangslage & Zielbezug

Die Haltestellen in Lüneburg wurden sowohl in der Beteiligung als auch in der Bestandsanalyse häufig kritisiert. Grund dafür sind die fehlende Barrierefreiheit sowie die unattraktive Gestaltung. Dabei sind die Haltestellen das Aushängeschild im öffentlichen Raum.

Ziel muss es daher sein, wie auch im Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg formuliert (Maßnahmen C6 und C9), die Haltestellen schneller und großzügiger auszubauen, damit diese als Aufenthaltsräume Kund:innen positiv ansprechen.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Der Um- und Neubau von barrierefreien Haltestellen ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer barrierefreien Mobilität im ÖPNV geht. Wird der ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes und wesentlicher Bestandteil der Mobilitätswende gehandelt, so sind die Haltestellen als Einstiegspunkte der Mobilität und dementsprechend als deren Aushängeschilder zu sehen. Daher sollten in Lüneburg attraktive Haltestellen geschaffen werden.

Die Haltestellen liegen im Aufgabengebiet des Straßenbulasträgers und daher im Aufgabenbereich der Hansestadt. Haltestellen sind für den ersten Eindruck bei Nutzer:innen verantwortlich und daher von besonderer Bedeutung. Daher empfiehlt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Errichtung von Wohlfühlhaltestellen. Wohlfühlhaltestellen sind großzügig dimensioniert und möglichst einheitlich gestaltet. Folgende Elemente werden zur Ausstattung an jeder Haltestelle empfohlen:

- Vollständige Barrierefreiheit nach PbefG
- Fahrgastinformation (DFI, QR-Code zu Echtzeitinformationen, Aushangfahrplan, Tarifaushang)
- Überdachte Sitzgelegenheiten (55 cm)
- Abfallbehälter
- Beleuchtung zu Bedienzeiten
- Sichere und bestenfalls witterungsgeschützte B+R Angebote
- Gute Einsehbarkeit/Sicherheit

Die genannten Standards sind auch im VNO-Haltestellenkonzept 2022 mit konkreten Gestaltungshinweisen noch einmal detaillierter aufgeführt. Radabstellanlagen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen fördern gerade in einer radaffinen Stadt wie Lüneburg die Intermodalität, also die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges, und die Verknüpfung von Wegeketten. Alle Haltestellen in Lüneburg sind auf die oben genannten Ausstattungsmerkmale zu prüfen und je nach Möglichkeit entsprechend nachzurüsten.

In der Bestandsanalyse sowie aus den Beteiligungsformaten wurden bereits einige Haltestellen identifiziert. Eine Auswahl von 20 Haltestellen ist mit Handlungserfordernissen nachfolgend dargestellt:

Tabelle 9: Identifizierte Haltestellen mit Handlungserfordernissen

Feldstraße Universität (z. B. Witterungsschutz, Barrierefreiheit)	Rathaus (z. B. Barrierefreiheit)
Am Wischfeld (z. B. Barrierefreiheit, mehr Radabstellan- lagen)	Finanzamt (z. B. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten)
Lüneburg-Rettmer Mitte (z. B. Neuordnung, Prüfung Buskap)	Konrad-Zuse-Allee (z. B. Grundausrüstung)
Uelzener Straße/Kurzentrums (z. B. Barrierefreiheit, Prüfung Buskap)	Thorner Platz (z. B. Witterungsschutz, Gestaltung)
Städtisches Klinikum (z. B. Barrierefreiheit)	Am Bargenturm (Süzwiesen) (z. B. Grundausrüstung)
Stadttheater (z. B. Grunderneuerung, Parken/Radver- kehr)	Gellerstraße (z. B. Grundausrüstung)
Sternkamp (z. B. Zuwegung)	Schmiedestraße (z. B. Barrierefreiheit)
Hans-Steffen-Weg (z. B. Grundausrüstung)	Zeltberg (z. B. Haltestellenort)
Wielandstraße (z. B. Grünschnitt, Witterungsschutz)	Universitätsallee (z. B. Witterungsschutz)
Konrad-Adenauer Straße (z. B. Grundausrüstung)	Meisterweg (z. B. Position, Grundausrüstung)

Exkurs: Technische Standards

Der technische Standard zum Ausbau von Bushaltestellen entwickelt sich stetig weiter. Dies spiegelt sich insbesondere in der Steighöhe sowie in den taktilen Leitelementen wider. In Niedersachsen liegt dieser mittlerweile bei mindestens 22 cm Steighöhe. In Hessen ist dies sogar Voraussetzung für eine Förderung. Der hohe Steig wird durch sogenannte Kasseler Sonderbords und den fahrzeugseitigen Einsatz von Schwenkschiebetüren erreicht, wodurch ein Aufsetzen der Fahrzeuge auf den Steig verhindert wird. Die Praxistauglichkeit wurde vielerorts nachgewiesen.

Taktile Leitsysteme sind bei Haltestellen der ersten Ausbaugenerationen nicht oder nur unzureichend vorhanden. Den Stand der Technik beschreibt die DIN 18040-3.

Barrierefreie Busbuchten haben einen enormen Platzbedarf – für eine gerade Anfahrbarkeit ist für einen 12-m-Standardbus eine 88,70 m lange Busbucht erforderlich. Häufig werden Busbuchten nach wie vor zu kurz ausgebaut.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg sollte daher Anforderungen für Ausbauten im Kreis auf Basis des aktuell technischen Standards evaluieren und fortschreiben. Der Kreis sollte für ein einheitliches Erscheinungsbild die Kommunen bei der Erstellung neuer Standards beteiligen und vor Ort informieren.

Darüber hinaus spielt auch das Umfeld eine besondere Bedeutung. Der Start einer Fahrt mit dem ÖPNV beginnt überwiegend zu Fuß. Gleichzeitig sind Haltestellen oft weiter zu Fuß entfernt als der Stellplatz eines Autos; vor allem außerhalb dichter Siedlungsstrukturen. Ebenso kommen viele ÖPNV-Verbindungen nicht ohne Umstieg auf weitere ÖPNV-Angebote oder andere Verkehrsmittel (Fahrrad/Pedelec/Lastenrad (Bike-and-Ride), Auto (Park and Ride, Carsharing, Taxi)) aus. Dies ist auch wieder mit einem Fußweg verbunden. Soll der ÖPNV stärker als Alternative zum Auto etabliert werden, dann müssen ÖPNV und Fußverkehr als eine Einheit verstanden werden, bevor die Vernetzung mit weiteren Mobilitätsangeboten initiiert wird. Damit verbunden

sind auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit, deren Umsetzung vorrangig eine kommunale Aufgabe ist bzw. in die Zuständigkeit des Baulastträgers fällt. Die Entfernungen zwischen Bahnstationen bzw. Haltestellen und Zielort können durch hochwertige Fußwegeverbindungen auch emotional verkürzt werden. Mit einer Fußwegeintegration, deren Charakteristika nachfolgend erläutert werden, verfügt der ÖPNV über attraktive letzte Meter zwischen Bahnstation bzw. Haltestelle und dem Zielort.

Charakteristik der Fußwegeintegration:

- Wegweisung zwischen Bahnstation bzw. Haltestelle und Zielort
- Ebene Oberflächen
- Taktils Leitsystem
- Beleuchtung
- Vermeidung umwegiger bzw. verschlungener Wegeführungen
- Geringe Anzahl an Straßenquerungen mit Wartezeiten
- Prüfung größerer Gehwegbreite
- Sitzbänke als Pausenort
- Barrierefreie Straßenquerungen

Umsetzungshinweise

- Der kontinuierliche Ausbau von 8-10 barrierefreien Haltestellen pro Jahr ist weiter zu verfolgen.
 - Zusätzlich werden pro Jahr 150.000 Euro im städtischen Haushalt zzgl. Möglicher Fördermittel benötigt. Damit müssen ab Mittelbereitstellung pro Jahr bis zu 10 Haltestellen (je nach Aufwand) aufgewertet werden.
-



Ausgangslage & Zielbezug

Die Hansestadt Lüneburg setzt, wie auch im Klimaschutzplan gefordert (Maßnahme C8), an mehreren Standorten Mobilitätsstationen um. Die Verknüpfungspunkte sollen sich an den in Hamburg bereits etablierten „hvv switch-Punkten“ orientieren (siehe VO/10266/22, 27.09.2022). Mobilitätsstationen bieten eine öffentlichkeitswirksame Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, eine Flächenbündelung von u. a. ÖPNV, Car- und Bike-Sharing sowie ein verkehrsträgerübergreifendes Ticketing. Gleichzeitig erzielen sie eine Verbesserung der sozialen Teilhabe. Ziel ist es, möglichst vielen potenziellen Nutzer:innen eine Stationsnähe anzubieten und so dabei zu motivieren, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten oder den Zweitwagen im Haushalt abzuschaffen.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wurde das Thema vernetzte Mobilität auch in den Beteiligungsformaten abgefragt und hat viel Zuspruch von den Bürger:innen bekommen. In den quartiersbezogenen Formaten wurde über konkrete Verortungen und Ausstattungen gesprochen. Zudem wurde deutlich, dass die Wünsche der Bürger:innen über die bereits bestehenden Planungen der Hansestadt hinausgehen.

Beschreibung

Mit den Planungen zu den Mobilitätsstationen möchte die Hansestadt den Umweltverbund stärken und in einem ersten Schritt mindestens zehn Mobilitätsstationen aufbauen. Die derzeitigen Planungen sollen unterschiedliche Angebote am Bahnhof, im Zentrum sowie in den Quartieren umfassen. Mit dem StadtRAD-Lüneburg-Angebot ist bereits ein attraktives Fahrradverleihsystem etabliert. Zahlreiche Lastenräder stehen bereits für eine Buchung zur Verfügung. Ebenfalls bereits etabliert ist das stationsgebundene Angebot Cambio Carsharing.

Ziel der Maßnahme ist es, die vorhandenen Angebote von StadtRAD und Cambio weiter zu stärken und punktuell auszubauen. Dabei gilt es vor allem die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen. Mit Blick auf die Außenwahrnehmung sollten die potenziellen Standorte neben den Mobilitätsangeboten (insb. ÖPNV, Sharing, Radabstellanlagen) über eine gemeinsame Grundausrüstung verfügen. Je nach Standort können ergänzende Angebote hinzukommen.

Grundausrüstung:

- Barrierefreie Gestaltung
- Einheitliches Design
- Informations-Stelen und Wegweisung
- Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz
- Beleuchtung

Ergänzende Ausstattung (Einzelfallprüfung):

- Packstation
- Lademöglichkeit
- Taxistand
- Reparatursäule
- Gesicherte Radabstellanlagen

Im Vordergrund der Maßnahme steht der Ausbau des StadtRAD-Angebots sowie Aufbau und Bewerbung von Mobilitätsstationen. Dabei geht es zum einen um einen punktuellen Ausbau in bisher nicht/unzureichend erschlossenen Gebieten und zum anderen um die Erhöhung der Verfügbarkeit in der Gesamtstadt.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Umsetzungshinweise

- Die Kosten für die Umsetzung der bereits beschlossenen Mobilitätsstationen im Stadtgebiet liegen bei ca. 44.000 Euro (siehe VO/11148/24, 28.05.2024). Diese sind zeitnah durch die Stadtverwaltung einzurichten.
- Eine künftige Erweiterung des StadtRAD-Angebots ist entsprechend der Anregungen und Vorschlägen in Tabelle 9 zu prüfen. Für einen Ausbau der Standorte sind jeweils 10.000 bis 30.000 Euro vorzusehen.
- Für künftige Projekte sind auch umfassendere Mobilitätsstationen denkbar. Für ergänzende Ausstattungsmerkmale können deutlich höhere Kosten entstehen, weshalb die Kosten für eine Mobilitätsstation dann zwischen 20.000 Euro und 200.000 Euro variieren.

Tabelle 10: Mobilitätsstationen, Bike-Sharing und Carsharing-Bedarfe

Standort	Anmerkung
Mobilstationen (16 Stationen in Planung)	
<ul style="list-style-type: none"> • Am Graalwall (finanziert durch den Landkreis) • St.-Stephanus-Platz (Kaltenmoor) • Anna-Vogeley-Heim • Dörnbergstraße • Ginsterweg • Kefersteinstraße/Universität • Konrad-Zuse-Allee • Rathaus • Reichenbachplatz • Tartuer Platz • Thorner Platz • Universität/ Zentralgebäude (Universitätsallee) • Wallstraße • ZOB Lüneburg • Teufelsküche • Städtisches Klinikum 	<i>Aufgeführt sind die zur Mobilitätsstation dazugehörigen Bushaltestellen (exakter Stations-Standort weicht ggf. leicht ab)</i>
Bike-Sharing – StadtRAD	
<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt – Lambertiplatz • Innenstadt – Am Sande • Innenstadt – Bürgeramt • Ilmenaugarten • Rotes Feld/Am Kurpark • Wilschenbruch • Studierendenwohnheime • Oedeme • Rettmer • Hanseviertel (Ost) • Goseburg 	<i>An den genannten Standorten ist die Einrichtung weiterer StadtRAD-Stationen zu prüfen; die Standortvorschläge wurden im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zum NUMP eingebracht</i>
Car-Sharing – Cambio	
<ul style="list-style-type: none"> • Kaltenmoor • Ilmenaugarten • Ochtmissen • Häcklingen 	<i>An den genannten Standorten ist die Einrichtung weiterer Cambio-Stationen zu prüfen; die Standortvorschläge wurden im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zum NUMP eingebracht</i>



Ausgangslage & Zielbezug

Neben der Nutzung von Fahrradabstellanlagen als Verknüpfungspunkte zum ÖPNV kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein. Ziel ist es, die Verknüpfungsangebote zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr zu stärken, auszubauen und zu attraktiveren, indem sowohl das Abstellen (siehe auch Maßnahme C2 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg) als auch die Mitnahme bei der Nutzung von Bus und Bahn komfortabel möglich ist.

Aus der Bestandsanalyse ging hervor, dass das bestehende Bike & Ride Angebot am Lüneburger Bahnhof und anderen Haltestellen Ausbaubedarf aufweist. Die Rückmeldungen der Bürger:innen im Rahmen der zahlreichen Beteiligungsformate bekräftigten diese Annahme. Auch das Thema Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wurde diskutiert, beispielsweise bei der Werkstatt Quartiersmobilität in Rettmer.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Für einen attraktiven Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV bedarf es der ausreichenden Schaffung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen. Diese gilt es insbesondere an allen Bushaltestellen, vermehrt an den zentralen Umstiegspunkten sowie am Bahnhof sowohl qualitativ als auch quantitativ auszubauen (vgl. R5). Auch an potenziell entstehenden neuen Bahnhaltspunkten sind hochwertige Radabstellanlagen von Beginn an mitzudenken.

Neben dem Abstellen des Fahrrads an ÖPNV-Haltestellen stellt auch die verlässliche Fahrradmitnahme ein entscheidendes Kriterium zur Vernetzung dar. Grundsätzlich ist die Mitnahme von Fahrrädern im Mehrzweckbereich eines Busses vorgesehen. Diese Flächen sind oftmals klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z. B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck). Gleichzeitig soll der Beförderungsvorrang anderer Fahrgäste erhalten bleiben.

Umsetzungshinweise

Bike & Ride-Anlagen sind je nach Standort unterschiedlich auszustatten – an weniger frequentierten Haltestellen sind entsprechende Anlehnbügel zu installieren, an zentralen Umstiegspunkten (u. a. Bahnhof, Am Sande) sollten zusätzlich witterungsgeschützte und zutrittsgesicherte Anlagen vorhanden sein. Ziel sollte sein, an allen ÖPNV-Haltestellen mindestens Anlehnbügel im näheren Umfeld zur Verfügung zu stellen.

An ÖPNV-Haltestellen sind für die Einrichtung von Fahrradbügel ca. 350 € und für das Aufstellen von einer Fahrradbox ca. 1.500 € vorzusehen.

Handlungsfeld R | Radverkehr

R1	Netzkonzeption Rad																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Mit der Radverkehrsstrategie 2025 und der Radverkehrspolitik 2030+ liegen der Hansestadt Lüneburg bereits verkehrsträgerspezifische Konzepte vor, welche die Zukunft für den Radverkehr vorzeichnen. Damit beschlossen wurden auch Ziele für den Radverkehr bezüglich Sicherheit, Verkehrsmittelwahl und Komfort. Daraus ergibt sich die Verlagerung eines relevanten Anteils der Wege in Lüneburg zum Verkehrsträger Fahrrad (mindestens 35 %) als Handlungsschwerpunkt. Das bestehende Zielnetz wird in den NUMP übernommen und durch weitere verbindende Routen ergänzt, die vorrangig im Nebenstraßennetz oder abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen. Ein rein konzeptionelles Netz allein führt jedoch noch nicht zu einer Förderung des Radverkehrs oder Erreichung der Radverkehrsziele. Dies erfolgt erst mit der Qualifizierung der im Netz festgelegten Routen zu leistungsstarken Achsen. Die verschiedenen Kategorien des Netzes dienen dabei der Auswahl von Richtwerten sowie Priorisierung der Umsetzung.</p> <p>Bereits bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung und der Onlinebeteiligung im Rahmen des NUMP wurde deutlich, welchen hohen Stellenwert der Radverkehr bei den Lüneburger:innen einnimmt. Er spielte auch in jedem weiteren Beteiligungsformat und bei jeder Altersklasse eine große Rolle. Insbesondere in der verkehrsträgerspezifischen Planungsradtour wurden die in der Analyse identifizierten Handlungsbedarfe im Radverkehr adressiert und Lösungen diskutiert. Die Netzkonzeption Rad bildet die Grundlage für die weitere Radverkehrsförderung in der Hansestadt.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Bestandsanalyse</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Emissionen</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Flächengerechtigkeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Teilhabe</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Zeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■	Beteiligung	■ ■ ■ ■	Emissionen	■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■	Teilhabe	■ ■ ■ ■	Zeit	■ ■ ■ ■	Kosten	■ ■ ■ ■
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■																			
Beteiligung	■ ■ ■ ■																			
Emissionen	■ ■ ■ ■																			
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■																			
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■																			
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ ■ ■ ■																			
Kosten	■ ■ ■ ■																			
<p>Beschreibung</p>	<p>Das Zielnetz des Radverkehrs setzt sich aus drei unterschiedlichen Netzkategorien zusammen. Die Hauptrouuten und Netzergänzungen stammen aus der beschlossenen Radverkehrsstrategie 2025. Sie fokussieren den Alltagsradverkehr und werden demzufolge möglichst direkt, zeitsparend und umwegfrei geführt. Deshalb verlaufen sie zum großen Teil entlang von Hauptverkehrsstraßen. Die Hauptrouuten bilden nicht nur das Grundgerüst für den städtischen Radverkehr, sondern verbinden den Radverkehr auch auf größere Entfernungen und knüpfen auf regionaler Ebene an. Aus diesem Grund wurde auch der zukünftige Radschnellweg nach Hamburg als Hauptroute ergänzt. Die Qualifizierung dieser Strecken wurde nach Beschluss der Strategie angestoßen und ist zukünftig weiter fortzuführen. Dabei wird stets der aktuelle Stand der Technik eingehalten und die Wegeinfrastruktur im Bestand kontinuierlich aufgewertet. Dafür sind für die Routen individuelle Lösungen zu finden. Liegt ein breiter Straßenquerschnitt vor, ist eine Umverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs zu prüfen. Ist der vorhandene Straßenraum begrenzt, ist eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu gewährleisten. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Einrichtung von Fahrradstraßen, das Markieren von Rad-Piktogrammen, das Anbringen von Hinweisschildern und weitere sensibilisierende Öffentlichkeitsarbeit tragen hierzu bei.</p>																			

Die **Verbindungs- und Radschönrouen** ergänzen das Netz der Radverkehrsstrategie 2025. Sie dienen als Verdichtung des Netzes, als Zubringer zum Hauptrouennetz und als radiale Alternativrouen. Somit stellen sie die tangentielle Verbindung von Stadtteilen untereinander sicher, erschließen die Wohnquartiere der Hansestadt und führen zusätzlich in das Umland. Die Verbindungs- und Radschönrouen werden vornehmlich im Nebenstraßennetz oder auf Wegen abseits des Kfz-Verkehrs geführt. Im Gegensatz zu den Hauptrouen und Netzergänzungen sind die zu erwartenden Radverkehrsbelastungen geringer, sodass hier weniger hohe Reisegeschwindigkeiten, sondern vielmehr eine begreifbare und sichere Führung im Vordergrund stehen. Vor diesem Hintergrund gilt es, prioritäre Verbindungen aufzuwerten und deren Anschlussstellen an die Hauptrouen zu qualifizieren. Im Netz der Wohnstraßen wird in der Regel eine Führung auf der Fahrbahn ausreichend sein. Auf den Verbindungs- und Radschönrouen abseits des Kfz-Verkehrs ist hingegen die Oberfläche, Beleuchtung und Beschilderung zu prüfen. Hier sollte mindestens eine wassergebundene Decke vorhanden sein. Damit die vom Kfz-Verkehr getrennten Rouen ganztäglich und ganzjährig gut und sicher befahrbar sind, ist außerdem der Ausbau der Beleuchtung zu prüfen. Um Störungen von Bewohner:innen und Natur zu vermeiden, sind der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen und/oder indirekter Beleuchtung zu prüfen und die Maßnahmen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Beispielsweise ermöglicht eine adaptive Beleuchtung einen hohen Radkomfort und hält zeitgleich die Lichtverschmutzung so gering wie möglich.

Das Zielnetz des Radverkehrs sorgt für die Anbindung der einzelnen Stadtteile. Damit das Fahrrad aber auch in der gesamten Fläche eine attraktive Option darstellt, sind zukünftig Nahmobilitätskonzepte für die einzelnen Lüneburger Stadtteile zu erstellen. Diese Konzepte widmen sich der netzergänzenden Feinerschließung der Stadtteile und Quartiere sowie deren Anknüpfung an das übergeordnete Zielnetz.

Zur gezielten Förderung wird das Instrument **Fahrradstraße** eingesetzt. Fahrradstraßen haben sich seit ihrer Einführung 1997 als probates Instrument zur Bündelung und priorisierten Führung des Radverkehrs im Wohn- und Nebenstraßennetz erwiesen. In der Unfallforschung zeigen diese ein hohes Sicherheitsniveau gegenüber dem restlichen Netz der Erschließungsstraßen. Der Gesetzgeber hat durch die Novelle der StVO 2020 die Anordnungsvoraussetzungen reduziert, sodass Fahrradstraßen nun vermehrt eingesetzt werden können und sollten. Neben der verbesserten Sicherheit und der höheren Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr, haben Fahrradstraßen auch einen starken Werbeeffekt für die Mobilitätsoption Fahrrad. Durch die Gestaltung und Markierung nimmt das Fahrrad einen prominenten Platz im Straßenraum ein, Radverkehrsförderung wird bei der Einrichtung von Fahrradstraßen wahrnehmbar. In Lüneburg gibt es neben der Wallstraße und Haagestraße im Innenstadtbereich bislang keine weiteren Fahrradstraßen. Aufgrund der guten Wirksamkeit sollen weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden, sowohl im Rahmen des innerstädtischen Fahrradings als auch in den weiteren Stadtteilen der Hansestadt. Mögliche Straßen wären z. B. die Barckhausenstraße, Scharnhorststraße, Schützenstraße, Schomakerstraße, Thorner Straße. Elementar für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist die wiedererkennbare und konsequente Gestaltung, da die Regelungen einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden noch nicht ausreichend bekannt sind, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des NUMP verdeutlicht.

Abbildung 13: Beispiel für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025

(links: Wallstraße, rechts: Uelzener Straße)



Quelle: Hansestadt Lüneburg



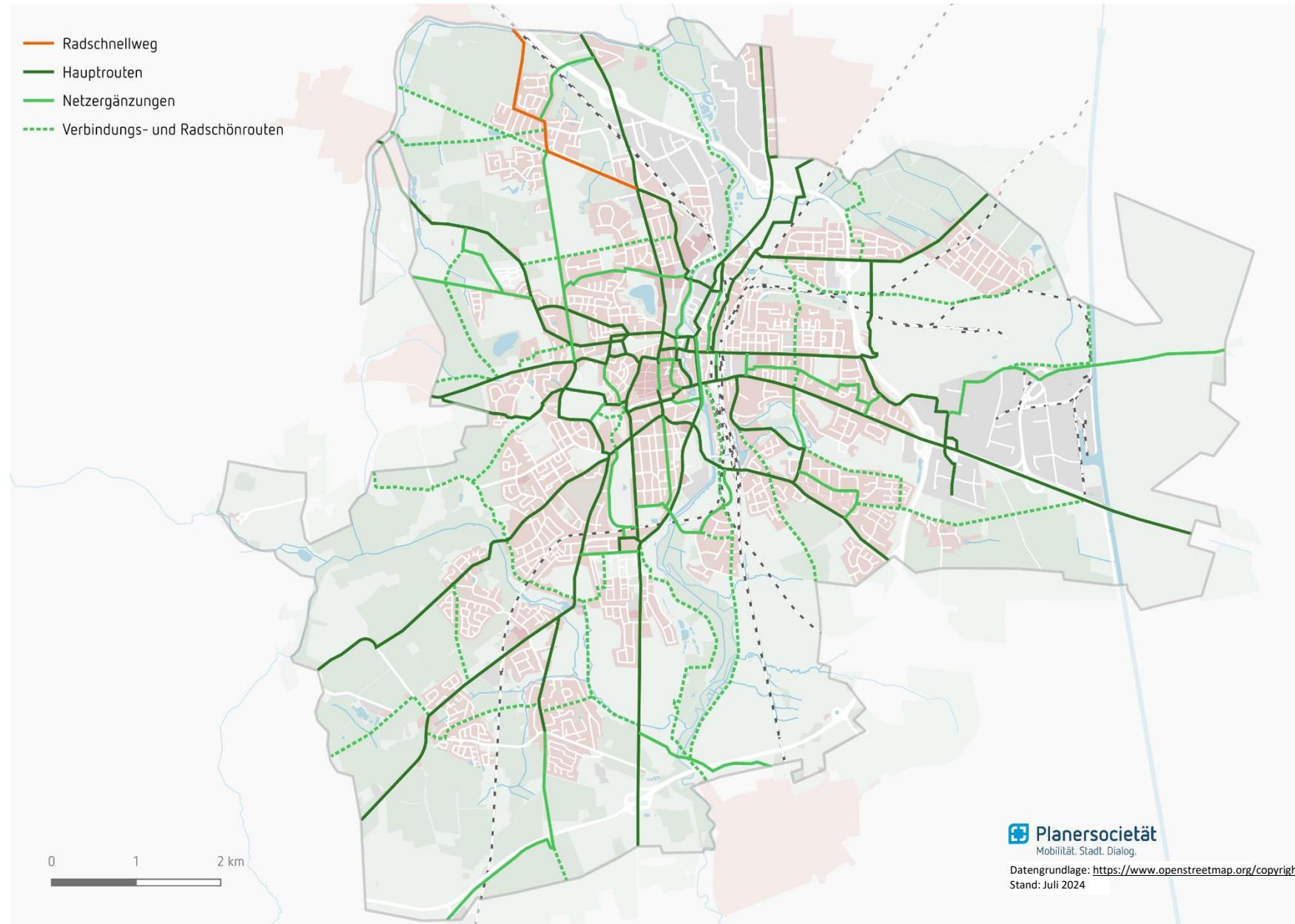
Quelle: Planersocietät

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg schafft entlang der Haupttrouten in ihrer Baulast je Kalenderjahr mindestens 3 km Radinfrastruktur neu. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden. Die Radwege sind vom Fuß- und Kfz-Verkehr weitestgehend baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind grundsätzlich an jeder Straßenseite herzustellen und entsprechend der ERA und E Klima (FSGV) zu dimensionieren. Die Radwege sind durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen und an potenziellen Gefahrenstellen rot zu markieren.
- Die Hansestadt Lüneburg gestaltet pro Jahr 3 km Nebenstraßen oder Wege abseits des Kfz-Verkehrs so um, dass sie für den Radverkehr attraktiver werden. Die Straßen bzw. Wege sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Achsen verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden.
- Kostensätze für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 (nach Stand Sommer 2024):

○ Neubau einer Radverkehrsanlage:	200 € je m ²
○ Ausbau einer Radverkehrsanlage im Bestand:	150 € je m ²
○ Fahrradstraße einrichten (Beschilderung, Markierung):	75 € je m
○ Temporeduktion prüfen:	1.800 € pauschal
○ Markierungslösung Schutz-/Radfahrstreifen:	30 € je m
○ Markierungslösung Piktogrammreihe (wo rechtlich möglich):	15 € je lfdm.
○ Beschilderung Radfahren auf der Fahrbahn:	500 € pauschal
○ Oberfläche asphaltieren:	120 € je m ²
○ Oberfläche sanieren:	80 € je m ²
○ Baulich gesicherte Einfädelung auf die Fahrbahn:	3.500 € pauschal
○ Beleuchtung verbessern (ggf. dynamisch):	180 € je m
○ Bau Querungshilfe/Gehwegüberfahrt:	35.000 € pauschal
○ Rotmarkierung Furt:	1.000 € pauschal

Abbildung 14: Zielnetz Radverkehr



R2	Störungsarmes Radfahren	
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Hindernisse im Netz stellen ein relevantes Hemmnis zur Nutzung des Fahrrades für einen Großteil der Bevölkerung dar. Dabei gilt es zu beachten, dass dieses Hemmnis für die gesamte Wegekette besteht, sodass bereits wenige Hindernisse ausreichen, um den ansonsten fahrradfreundlich gestalteten Weg negativ zu bewerten. Mit der Beseitigung von Hindernissen wie Umlaufsperrern, unzureichender Beschilderung oder temporären Störungen wird der Radverkehr weiter gefördert und ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Im Rahmen der Radverkehrsförderung 3.0 kümmert sich die Hansestadt Lüneburg bereits um die Beseitigung von Hindernissen. Dies soll fortgeführt und als künftige Selbstverwaltungsaufgabe integriert werden.</p> <p>Welche Auswirkungen Hindernisse im Radverkehr haben können, wurde zusammen mit den Bürger:innen bei einer Planungsradtour untersucht. Zudem gingen im Rahmen aller Beteiligungsformate derartige Hinweise ein und auch die Leuphana Universität hat sich bereits intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt. Die daraus gesammelten Erkenntnisse im Rahmen der Bestandsanalyse sind in diese Maßnahme miteingeflossen.</p>	Bestandsanalyse ■ ■ ■ ■	
	Beteiligung ■ ■ ■ ■ ■	
	Emissionen ■ ■ ■ ■ ■	
	Verkehrssicherheit ■ ■ ■ ■ ■	
	Erreichbarkeit ■ ■ ■ ■ ■	
	Flächengerechtigkeit ■ ■ ■ ■ ■	
	Teilhabe ■ ■ ■ ■ ■	
	Zeit ■ ■ ■ ■ ■	
	Kosten ■ ■ ■ ■ ■	
	<p>Beschreibung</p> <p>Umlaufsperrern</p> <p>Umlaufsperrern werden zur Absicherung von Wegen des Fuß- und Radverkehrs aufgestellt, wenn diese auf Straßen münden, die hohe Verkehrsbelastungen und/oder eine hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit aufweisen. Eingesetzt werden die Sperren insbesondere bei schlechten oder nicht vorhandenen Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Gehwegen einerseits und der zu kreuzenden Straßen andererseits. Für Bahnübergänge nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gelten gesonderte Bedingungen. Umlaufsperrern sind für den Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende häufig mit Einschränkungen und Nachteilen verbunden.</p> <p>In Lüneburg finden sich an einigen Orten Umlaufsperrern, die nicht den geltenden Gestaltungsgrundlagen entsprechen und somit ein Hemmnis für den Radverkehr darstellen. Die Umlaufsperrern sollte nur als letztes Mittel und unter Einhaltung der Richtlinien eingesetzt werden. Das bedeutet, es besteht keine Überlappung der Gitter, der Abstand zwischen den Gittern beträgt mindestens 1,50 m und es werden Aufstellflächen und ausreichende Einfahrbreiten berücksichtigt (vgl. Abbildung 16). Im Einzelfall ist zu prüfen, ob alternative Gestaltungsmöglichkeiten anstelle der Umlaufsperrern in Frage kommen. Hierunter fallen die Umkehrung des Vorrangs, die Sicherung durch Lichtsignalanlagen, die Aufpflasterung, erhöhte Absperrpoller mit ergänzender Bodenmarkierung oder Piktogramme (vgl. Abbildung 15).</p>	

Abbildung 15: Alternative Gestaltungsmöglichkeiten für Umlaufsperrn aus anderen Städten



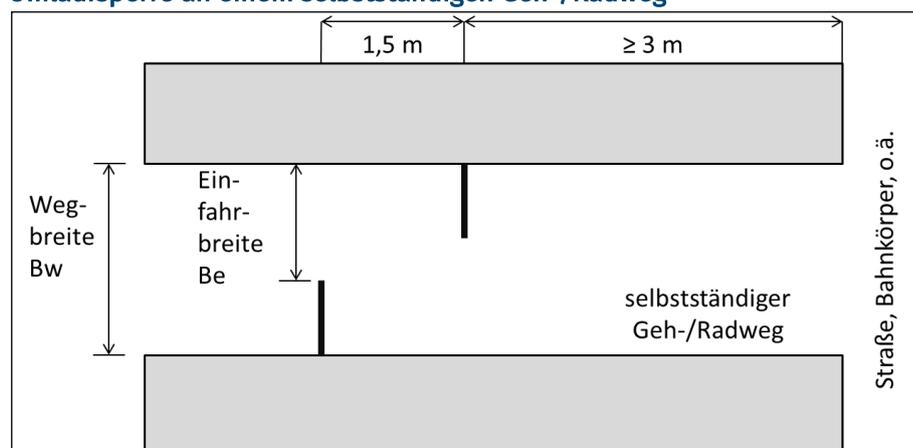
Quelle: Planersocietät

Abbildung 16: Qualitätsstandard für Umlaufsperrn

Abmessung an Umlaufsperrn (Gitter ohne Überlappung anordnen)

Wegbreite B_w [m]	Einfahrbreite B_e [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50

Umlaufsperrre an einem selbstständigen Geh-/Radweg



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2010: 81

Beschilderung

An einigen Stellen in der Hansestadt wird der Radverkehr durch die bestehende Beschilderung behindert. Dies betrifft die Beschilderung von Sackgassen, von Wirtschaftswegen, von EinbahnstraÙen, von Abbiegerichtungen sowie von straÙen- und quartiersverbindenden Wegen. Bei einigen Sackgassen im Stadtgebiet fehlt bislang

das Zusatzzeichen VZ 357-50 „Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ oder VZ 357-52 „Für Radverkehr durchlässige Sackgasse“, das die Durchlässigkeit für diese Verkehrsarten verdeutlicht. Bei Wirtschaftswegen fehlt teilweise die Aufhebung des Durchfahrtsverbots für den Radverkehr und in Einbahnstraßen die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Noch nicht freigegebene Straßen (siehe Umsetzungshinweise) sollten hinsichtlich einer möglichen Freigabe geprüft werden und die Beschilderung im Anschluss entsprechend angeordnet und umgesetzt werden. Bei der Freigabe von straßen- und quartiersverbindenden Wegen für den Radverkehr ist im Einzelfall zu prüfen, ob diese ohne Gefährdung des Fußverkehrs erfolgen kann und ob ggf. Hinweisschilder auf Rücksichtnahme anzubringen sind.

Temporäre Hindernisse

Neben den Umlaufsperrern und der verbesserungsfähigen Beschilderung sorgen temporäre Hindernisse für eine Einschränkung des Radverkehrs. Hierzu zählt zum einen die Platzierung von Werbe- und Wahlplakaten. Dabei ist zukünftig ein größerer Fokus darauf zu legen, dass die Platzierung (auch durch Dritte), die Breiten und Sichtfelder nicht den Radverkehr einschränken.

Zum anderen gehört hierzu auch die konsequente Instandhaltung und Pflege der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Im Herbst sind die Radverkehrsanlagen von Laub zu befreien und im Winter von Schnee. Ganzjährig ist außerdem auf einen regelmäßigen Grünschnitt zu achten. Das Erhaltungsmanagement ist dementsprechend zu optimieren.

Umsetzungshinweise

- Kosten für den Abbau einer Umlaufsperrung ca. 2.000 bis 3.000 €
- Kosten für den Erwerb und die Montage eines neuen Verkehrszeichens ca. 1.000 €

Nach erster planerischer Prüfung werden die folgenden Standorte zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen empfohlen:

- Beispiele für Prüfung von Umlaufsperrern:
 - Sandwehe
 - Quickbaumweg
 - Dachstiege
 - Wilhelm-Leuschner-Straße
 - Kurt-Schuhmacher-Straße
 - Beispiele für Aufhebung des Durchfahrtsverbots durch entsprechende Beschilderung für Radfahrende:
 - Auf der Saline
 - An der Buchholzer Bahn
 - Kossenweg
 - Margeritenweg
 - Düvelsbrog
 - Verbindung zw. Ebensberg und Industriegebiet Ost
 - Beispiele für Freigabe von Einbahnstraßen:
 - Unter der Burg
 - Töbingstraße
 - Von-Dassel-Straße
-

R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs 

Ausgangslage & Zielbezug

Die streckenbezogene Radverkehrsinfrastruktur ist die notwendige Bedingung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils, jedoch allein nicht ausreichend, um in Städten das Fahrrad als vorrangiges Verkehrsmittel für alltägliche Wege zu etablieren. Hierfür muss das Radfahren im Stadtbild und in der Kommunikation einen großen Raum einnehmen und sichtbar werden.

In den Beteiligungsformaten äußerten die Bürger:innen wiederkehrend, dass sie sich eine stärkere Präsenz des Radverkehrs im Straßenraum wünschen. Dazu trägt diese Maßnahme bei und sorgt dafür, dass der Radverkehr als System verstanden wird, welches sich aus Infrastruktur, Service und Kommunikation zusammensetzt. Die Bestandsanalyse verdeutlicht, dass diese Maßnahme auf bereits bestehenden Aktionen der Hansestadt aufbaut.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■ ■

Beschreibung

Radzählstationen

In der Hansestadt Lüneburg erfolgen bereits erste Radfrequenzmessungen. Um diese öffentlichkeitswirksamer zu gestalten, sind weitere Standorte z. B. durch Radzählstationen umzusetzen. Durch Radzählstationen wird der Radverkehr im Verkehrsgeschehen direkt vor Ort sichtbar. Zum einen stellt die Zählstation selbst bereits Aufmerksamkeit für den Radverkehr her. Die Anzeige der Radfahrenden je Tag motiviert die vorbeifahrenden Radfahrenden. Zum anderen werden durch die Zählstationen quantitative Daten über den Radverkehr gewonnen, die für die Verkehrsplanung relevant sind. Die Zählstationen sind an hochfrequentierten Radverkehrsachsen des Zielnetzes, bspw. an den Haupttrouten Lüneburger Straße, Uelzener Straße, Dahlenburger Landstraße, Hamburger Straße, Lüner Weg und Sülzweg vorzusehen.

Fahrradreparaturstationen

Einen besonderen Service für den Radverkehr stellen Fahrradreparaturstationen dar. An einer Stele befestigtes Werkzeug für grundlegende Reparaturen sowie z. B. fest installierte Luftpumpen ermöglichen es den Radfahrenden, einfache Defekte direkt vor Ort kostenlos und eigenständig zu beheben. In der Hansestadt Lüneburg existieren bereits an fünf Orten solche Stationen. Weitere Reparaturstationen werden künftig dort installiert, wo der Radverkehr gebündelt auftritt, bestenfalls an Knotenpunkten des Radnetzes bzw. an den geplanten Mobilitätsstationen.

Grünphasenprojektion

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs ist die bereits in Lüneburg stellenweise installierte Grünphasenprojektion zu erhalten. Sie motiviert zum Radfahren und leistet einen Beitrag zu dessen Sichtbarkeit in der Hansestadt. Sie kann auf weitere große und hochfrequentierte Knotenpunkte des Radnetzes ausgeweitet werden.

Abbildung 17: Grünphasenprojektion



Quelle: Hansestadt Lüneburg

Umsetzungshinweise

- Kosten für eine Radzählstelle: 30.000 € pauschal
- Kosten für eine Fahrradreparaturstation: 3.000 € pauschal

R4

Radabstellanlagen



Ausgangslage & Zielbezug

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Der für Lüneburg angestrebte steigende Radverkehrsanteil von mindestens 35 % bis 2025 wird die entsprechende Nachfrage zusätzlich erhöhen. Zudem nutzen immer mehr Verkehrsteilnehmende Lastenräder und weitere Spezialräder (Handbikes, Fahrradanhänger, etc.), die eine an die jeweiligen Nutzungsansprüche angepasste Infrastruktur benötigen. Diese steigende Nachfrage erfordert einen stetigen Ausbau von Radabstellanlagen (vergleiche auch Maßnahme C2 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg).

Die Bestandsanalyse zeigte, dass vielerorts in Lüneburg die Radabstellanlagen gut bzw. voll ausgelastet sind, vor allem in der Innenstadt und am Bahnhof. Dies wurde auch von den Bürger:innen in den einzelnen Beteiligungsformaten bestätigt. Es werden sich an vielen Stellen weitere Radabstellanlagen gewünscht, teilweise mit zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen. Bei der Planungsradtour und dem Innenstadtfomat wurde beispielsweise die Idee eines Fahrradparkhauses in der Lüneburger Innenstadt diskutiert. Die Bestandsanalyse zeigt zusätzlich auf, dass sich der Bedarf an Radabstellanlagen auch auf andere Stadtteile bezieht und auch am Wohnort mitgedacht werden sollte.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten



Beschreibung

Radabstellanlagen sind an die steigenden Ansprüche anzupassen und weiter mit Anlehnbügel auszustatten, um ein sicheres, schonendes und komfortables Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit zu erwartender höherer Standzeit, wie Schulen, Verwaltungsgebäuden oder Einzelhandelsstandorten, sind weitere Ausstattungsmerkmale zu ergänzen. Ein witterungsgeschützter Unterstand ist, wo baulich möglich und der Nachfrage entsprechend, herzustellen, ebenso ein Kontingent an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort (öffentlich zugänglich). An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten werden Radabstellanlagen in die geplanten Mobilitätsstationen integriert, die auch Wartungsmöglichkeiten bieten.

In Lüneburg bestehen an einigen Zielorten bereits qualitativ höherwertige Radabstellanlagen (z. B. Bahnhof). Gesamtstädtisch betrachtet ist das Angebot an Radabstellanlagen hinsichtlich der Quantität und Qualität jedoch ausbaufähig, wie die Analyse bestätigte. Auch die Teilnehmer:innen äußerten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vermehrt den Wunsch nach einer höheren Anzahl an Radabstellanlagen sowie eine Erhöhung derer Qualität, um das Fahrrad sowohl bei kurzen als auch bei längeren Erledigungen sicher abstellen zu können. Am Lüneburger Bahnhof bspw. sind bereits eine Vielzahl an überdachten Radabstellanlagen vorhanden, dennoch stellen diese keine ausreichende Abdeckung des Bedarfs dar und sind in ihrer Zugänglichkeit eingeschränkt. Auch an vielen Stellen der Innenstadt besteht großer Bedarf, welcher zukünftig sowohl quantitativ als auch qualitativ ausreichend abzudecken ist (z. B. Neue Sülze, Schrankenplatz, Katzenstraße/An der Münze/Apothekenstraße/ Schröderstraße, Am Sande/Grapengießerstraße, Bei der St. Johanniskirche, An den Brodbänken), wo dies ohne Einschränkung sonstiger Verkehrsbedürfnisse und weiterer Sicherheitsaspekte wie z. B. Brandschutz möglich ist.

Zur täglichen Nutzung müssen Fahrräder auch am Wohnstandort sicher abzustellen und gleichzeitig leicht zugänglich sein (siehe § 48 NBauO). In Neubauquartieren muss eine frühzeitige Berücksichtigung der Abstellanlagen erfolgen, vorzugsweise in Form einer ebenerdigen Unterbringung in einem Gebäude. Im besten Fall sind in der Nähe der Hauseingänge zusätzlich oberirdische Stellplätze herzustellen. Für dichte, urbane Bestandsquartiere mit Mehrfamilienhäusern sind flächeneffiziente Fahrradhäuser eine geeignete Möglichkeit. Sie können in Wohnquartieren in kleineren Baulücken, auf Parkflächen (vgl. Maßnahme 5 Parkraummanagement) oder bei ausreichender Flächenkapazität im Seitenraum eingesetzt werden und Anwohner:innen sichere Abstellmöglichkeiten bieten.

Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil für ein dichtes und attraktives Netz. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw. an die zu entwickelnden Kriterien angepasst werden.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg richtet im gesamten Stadtgebiet mindestens 100 Radabstellplätze pro Jahr neu ein (entsprechend Radentscheid Beschluss VO/8218/19-1), die nicht zu Lasten des Fußverkehrs gestaltet werden. Die Abstellplätze sind entsprechend der aktuellen Vorgaben „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) gestaltet.
 - Pro Jahr ist an zwei Standorten oder mehr ein witterungsgeschützter Unterstand herzustellen. Wo möglich werden die Kontingente an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort (öffentlich zugänglich) erweitert. Hierbei sind die städtebaulichen Rahmenbedingungen sowie im Innenstadtbereich das Thema des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.
 - Kostensätze für den Neubau von Radabstellanlagen:
 - Bügel ca. 250-300 €/Stück
 - Doppelstockparker ca. 450-600 €/Stellplatz
 - Überdachung ca. 550-800 €/Stellplatz
 - Parkhäuser/Sonderlösungen ca. 3.100 €/Stellplatz
 - Mietplatz in Sammelschließanlagen ca. 1.900 €/Stellplatz
-

Handlungsfeld S | Straßenraumgestaltung

S1

Optimierung der Verkehrsströme in der östlichen Innenstadt



Ausgangslage & Zielbezug

Es hat im Zuge des NUMP-Prozesses eine kontroverse Diskussion zu den Hauptverkehrsstraßen zwischen Bahnhof und Innenstadt stattgefunden. Dabei sollen die Verkehrsströme des MIV bestenfalls verflüssigt werden, der ÖPNV beschleunigt und Infrastrukturen für die Nahmobilität geschaffen werden.

Zur derzeitigen Verkehrssituation in der östlichen Innenstadt wurden in den unterschiedlichen Beteiligungsformate eine Vielzahl an Herausforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel deutlich. Unter anderem bei der Planungsradtour wurde die fehlende Radverkehrsführung an der Schießgrabenstraße diskutiert. In der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde die hohe Verkehrsbelastungen durch den MIV auf dieser bemängelt (häufiger Rückstau, mangelnde Aufenthaltsqualität). Die Bestandsanalyse zeigte besonders für diesen Bereich erhöhte Verspätungsdaten im Busverkehr, welcher zusätzlich auch in der Bevölkerung als häufig unzuverlässig eingestuft wurde. Eine generell unzureichende Verknüpfung für die Nahmobilität zwischen Bahnhof und Innenstadt wurde sowohl in der Onlinebeteiligung als auch in den Innenstadtformaten angemerkt.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

Eine Adressierung aller Nutzungsansprüche ist in den betrachteten Räumen nicht umsetzbar. Weder in der Schießgrabenstraße und Am Schifferwall noch an den östlichen Hauptverkehrsstraßen (Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße) können alle Belange der Verkehrsträger umgesetzt werden.

Unter Bezugnahme der aktuellen Ziele der Hansestadt Lüneburg (u.a. 35 % Radverkehrsanteil, Klimaneutralität, Maßnahme D6 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg) und der Anforderungen durch die E Klima („Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“) zielen die Maßnahmen darauf ab, die Situation entsprechend der gesetzten Zielvorgaben zu optimieren.

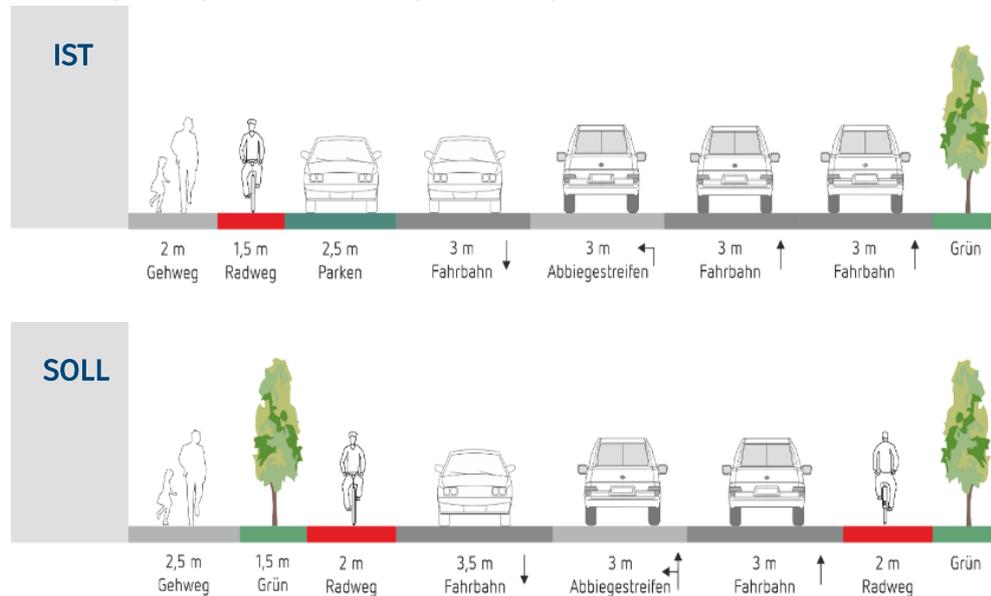
Schießgrabenstraße für den Radverkehr

Die Schießgrabenstraße ist aus unterschiedlichen Gründen von großer Bedeutung für die Hansestadt. Zunächst ist sie eine zentrale Verbindungsachse für den Individualverkehr. Zugleich ist sie aber auch durch Mischnutzung geprägt (Gastronomie, Ärzte, Arbeitsplatzstandorte mit Besucher:innenverkehren). In den Beteiligungsformaten wurde aus diesem Grund auch die fehlende Befahrbarkeit der Schießgrabenstraße nach Norden mit dem Fahrrad kritisiert. Auch die hohen lokalen Emissionen (Luft und Lärm) wurden kritisch gesehen. Aktuell fahren ca. 2.500 – 3.000 Fahrzeuge in der Spitzenstunde auf der Schießgrabenstraße.

Hier soll ein Radverkehrsstreifen entstehen, um den Anforderungen der Ziele der Hansestadt gerecht zu werden. Möglich wäre eine dreispurige Lösung für den MIV, die einen Radfahrstreifen in beide Richtungen ermöglicht. Ein Multifunktionsstreifen für Grün oder auch einzelne Parkplätze könnte an den breiteren Stellen erhalten bleiben.

Zu betonen ist, dass dies kurzfristig zu Verkehrsstörungen führen kann. Mit dem Verweis auf die E Klima kann dies aber durch die Stärkung des Umweltverbundes begründet werden. Mit dem Umbau der Knoten im nördlichen Verlauf (siehe unten) ist zudem zu erwarten, dass die Nord-Süd-Verkehre auch beschleunigt werden. Die Leistungsfähigkeit von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wird maßgeblich von den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten bestimmt und weniger von der Anzahl der Spuren.

Abbildung 18: Mögliche Neuaufteilung der Schießgrabenstraße (Querschnitt IST und SOLL)



Quelle: Planersocietät

Einrichtung von Busspuren Am Schifferwall, Bockelmannstraße, Reichenbachstraße

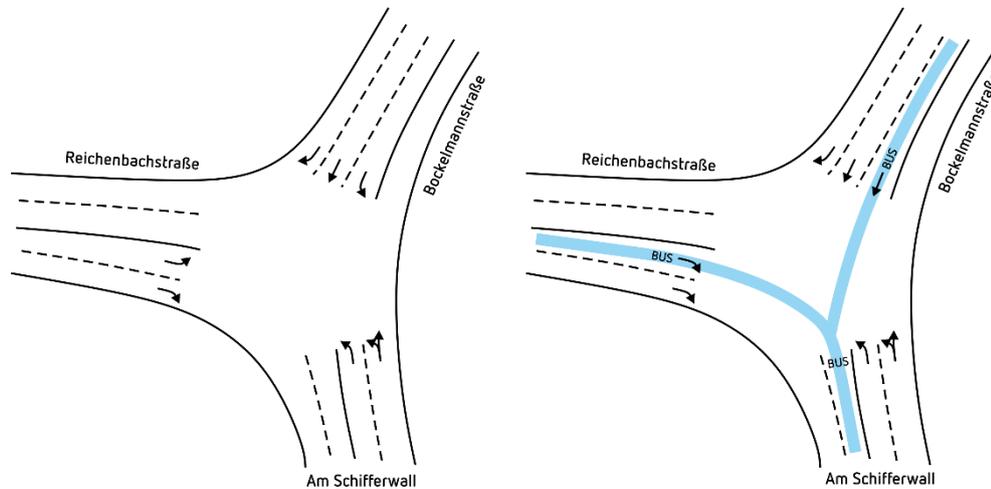
Der nordöstliche Bereich des Stadtrings ist in Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze. Hinweise darauf gibt es bspw. durch die Staubelastungen sowie aus den Verspätungsdaten im ÖPNV. Dies betrifft den MIV und den ÖPNV. Angesichts der Ziele der Hansestadt sind daher Änderungen vor allem zugunsten ÖPNV anzustreben, um die Verlässlichkeit und somit die Qualität des ÖPNV zu erhöhen. Die Maßnahme fokussiert sich auf den Knoten Reichenbachstraße/Am Schifferwall/Bockelmannstraße.

Ein Schritt zur Beschleunigung des MIVs und des ÖPNVs ist die Reduzierung der Knotenwiderstände am genannten Knoten. Dies kann durch eine Reduzierung von Fahrtbeziehungen entlang der MIV/ÖV-Hauptachsen gelingen (Umlaufzeitenreduzierung durch Wegfall von Ampelphasen). Durch einen Wegfall des Linksabbiegers der Reichenbachstraße sowie die Umnutzung des Linksabbiegers an der Bockelmannstraße werden einerseits Fahrbeziehungen reduziert, andererseits Räume für den Busverkehr freigespielt. So kann eine rechtsabbiegende Busspur auf dem bestehenden Linksabbieger Reichenbachstraße realisiert werden. Auch kann in der Bockelmannstraße/Am Schifferwall eine Busspur bis zum Knoten Lünertorstraße/Schießgrabenstraße durchgehend geführt werden.

Diese Maßnahme würde erhebliche Änderung an den Verkehrsströmen auslösen, da Fahrzeuge nach Adendorf zukünftig aus Westen kommend bereits über die hauptsächlich gewerblich genutzte Straße Vor dem Bardowicker Tore abfließen müssten und Folgemaßnahmen ggf. nötig werden (Verkehrsberuhigung Auf d. Hude, Lösung für die Straße Im Wendischen Dorfe (Innenliegender Einfädeltstreifen)).

Abbildung 19: Prinzipskizze zur Einrichtung von Busspuren

(Knoten Reichenbachstraße/Am Schifferwall/Bockelmannstraße) (links: vorher; rechts: nachher)



Quelle: Planersocietät

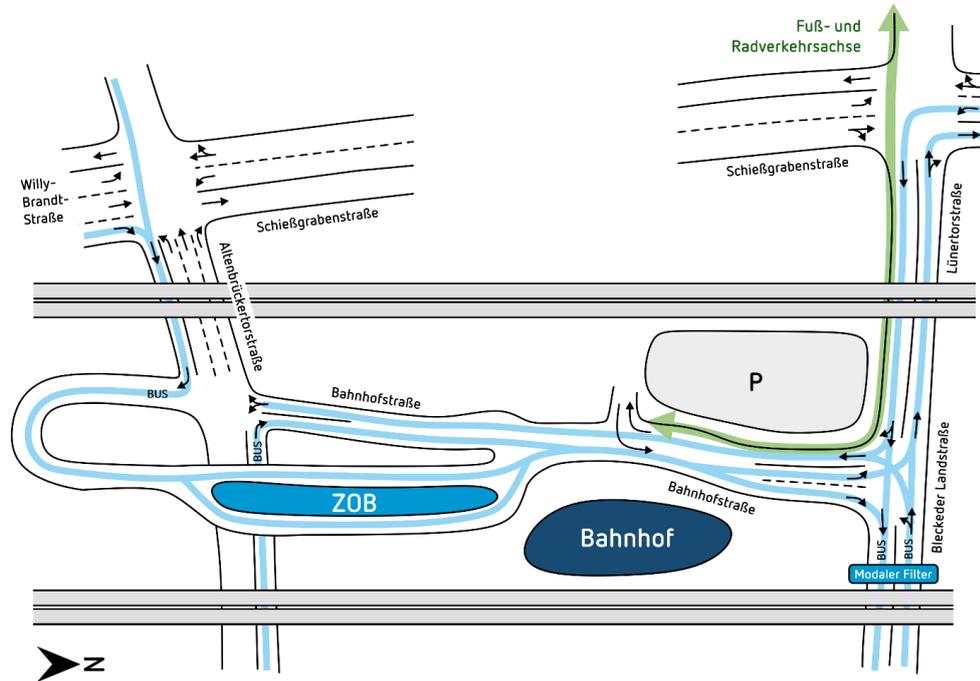
Entzerrung der Busverkehre in der östlichen Innenstadt

Eine weitere Herausforderung stellt die Führung der Buslinien am Bahnhof dar. Diese werden aktuell mit wenigen Ausnahmen über die Dahlenburger Landstraße zum Hauptbahnhof geführt. Insbesondere am Knotenpunkt Altenbrückertorstraße/Schießgrabenstraße/Willy-Brandt-Straße kommt es immer wieder zu Verzögerungen. Eine Stärkung der Bleckeder Landstraße/Lünertorstraße für den Busverkehr ist eine sinnvolle Möglichkeit, um MIV und ÖPNV stärker zu entzerren.

Durch die Einrichtung eines modalen Filters an der Lünertorstraße für den ÖPNV erhält der Busverkehr einen störungsfreien Zugang zum Innenstadtring. Durch eine stärkere Öffnung des Bahnhofs Richtung Norden könnten hier die ÖV-Verkehre Richtung Norden zukünftig über einen modalen Filter in beide Richtungen geführt werden. Dies beinhaltet eine Stärkung der ÖV-Achse Bleckeder Landstraße sowie ein Rückgang an Busverkehren auf der Altenbrückertorstraße. Darüber hinaus kann über die Lünertorstraße eine durchgängige Nahmobilitätsachse zwischen Bahnhof und Innenstadt geschaffen werden.

Nicht unberücksichtigt darf dabei bleiben, dass die rund 13.000 Fahrzeuge (Querschnittsbelastung) der Bleckeder Landstraße sich auf die umliegenden Achsen umverteilen werden. Damit wird es vor allem zu Mehrbelastungen für den Kfz-Verkehr auf der Dahlenburger Landstraße kommen, wodurch die Straße zu Spitzenzeiten an die Kapazitätsgrenze kommen könnte (2.200 Kfz/Spitzenstunde). Allerdings wurden bei Bauarbeiten bereits Erfahrungen mit der Sperrung der Lünertorstraße/Bleckeder Landstraße gemacht, bei der es zwar zu temporären Stauungen kam, sich langfristig der Verkehr aber normalisierte. Hingegen profitieren die Kfz-Verkehre auf dem Innenstadtring von dieser Maßnahme, da die Nord-Süd Verkehre durch geringere Knotenwiderstände am Knotenpunkt Lünertorstraße/Schießgrabenstraße durch die veränderten Abbiegebeziehungen abnehmen werden.

Abbildung 20: Prinzipskizze des Busverkehrs rund um den Bahnhof



Quelle: Planersocietät

Beschleunigung Willy-Brandt-Straße

Die Willy-Brandt-Straße bietet eine schnelle Verbindung für Regionalbusse. Am Knotenpunkt Willy-Brandt Straße und Stresemannstraße sind hier Verzögerungen im Verkehrsablauf zu beobachten. Zur Beschleunigung des MIV/ÖV soll eine zweite Geradeauspur auf der Willy-Brandt-Straße aus Süden (Gestaltung ähnlich der nördlichen Zufahrt) eingerichtet werden, um eine höhere Durchflussgeschwindigkeit am Knoten zu erreichen. In diesem Zuge muss geprüft werden, ob eine weitere LSA-Phase eingeführt werden kann, um eine nördliche Querungsmöglichkeit der Willy-Brandt-Straße für die Nahmobilität zu realisieren.

Abbildung 21: Prinzipskizze der Beschleunigung Willy-Brandt-Straße

(links: vorher; rechts: nachher)



Quelle: Planersocietät

Umsetzungshinweise

- Für die Öffnung der Schießgrabenstraße für den Radverkehr in zwei Richtungen muss die Hansestadt Lüneburg zunächst eine konkrete Vorplanung erstellen (ca. 50.000 Euro). Auf Basis dieser Betrachtung kann dann ein verbindlicherer Kostenaufwand eingeschätzt werden, der dieses umfassende Maßnahmenpaket im weiteren Verlauf in eine konkrete bauliche Maßnahme überführt (grobes Volumen 2.000.000 Euro).
 - Die drei weiteren Maßnahmen stellen große Eingriffe in die Hauptverkehrsachsen dar. Diese konnten mit den bestehenden Verkehrszählungen im Zuge des NUMP zwar beleuchtet werden, eine Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert jedoch aufwändige Einzelbetrachtungen. Die Vorplankosten sind mit mindestens 50.000 Euro je Maßnahme zu beziffern. Hinzu kommen daraus resultierende ggf. bauliche Eingriffe an den Knoten sowie Änderungen an den Lichtsignalanlagenregelungen. Auch die Öffnung des Bahnhofes nach Norden wird einen baulichen Eingriff erfordern. Die Kosten der Maßnahmen sind dahingehend im Rahmen des NUMP noch nicht konkret schätzbar.
 - In einem ersten Schritt müssen diese vier Maßnahmenansätze durch die Verwaltung konkret analysiert und bewertet werden. Danach können diese im Rahmen des politischen Diskurses im Hinblick auf mögliche Umsetzungshorizonte fixiert werden.
-

S2

Optimierung der Verkehrsströme Soltauer und Uelzener Straße

**Ausgangslage & Zielbezug**

Im Zuge des NUMP-Prozesses wurden die parallel verlaufenden Straßen Uelzener Straße und Soltauer Straße umfassend untersucht. Dabei sollen der ÖPNV beschleunigt und bessere Infrastrukturen für die Nahmobilität geschaffen werden. Unter Bezugnahme der aktuellen Ziele der Hansestadt Lüneburg und der Anforderungen durch die E Klima werden daher Vorschläge gemacht, wie die Situation entsprechend den gesetzten Zielvorgaben optimiert werden kann.

Die Umgestaltung der beiden Straßenzüge war in vielen der Beteiligungsformate Thema. Bereits bei der Auftaktveranstaltung und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dies adressiert und auf die bestehenden Ideen der Leuphana Universität hingewiesen (Einbahnstraßenregelungen, Bussonderfahrstreifen). Im Rahmen der Werkstatt Quartiersmobilität im Roten Feld wurde mit den Anwohnenden vertieft über die Gestaltung der Uelzener Straße diskutiert und Wünsche nach einer Verkehrsberuhigung geäußert.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■ ■

Beschreibung

Folgende Herausforderungen wurden im Rahmen der Bestandsanalyse des NUMP-Prozesses identifiziert und in der Öffentlichkeitsbeteiligung von den Bürger:innen häufig geäußert:

- Radhaupttrouten mit unzureichender Radverkehrsinfrastruktur (den neugebauten Radweg in der Uelzener Straße stadteinwärts ausgenommen)
- Hohe Verkehrs- und Lärmbelastungen zu Spitzenzeiten
- Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen (ggf. mit Bussonderfahrstreifen)

Die Einrichtung von Einbahnstraßen für den MIV verbessert zwar den Busverkehr, kann für den Kfz-Verkehr allerdings enorme Umwege bedeuten. Darüber hinaus wird der Busverkehr dadurch in erster Linie nur in einer Richtung verbessert. Zudem ist die Einrichtung von einem ausreichend breiten Bussonderfahrstreifen und einem Fahrstreifen mit Linienverkehr (jeweils 3,25 Meter) in der Soltauer Straße nicht möglich, ohne die Fahrbahn zu verbreitern. Damit Fuß- und Radverkehr dadurch nicht eingeschränkt werden, hätte diese Verbreiterung den Wegfall von Bäumen und Parkplätzen zur Folge. Auch in der Uelzener Straße müssen die Nebenflächen stadtauswärts erheblich umgestaltet werden, wenn sich die Situation für den Bus- und den Radverkehr verbessern soll. Die Eingriffsintensivität wäre dementsprechend sehr hoch und der bestehende Alleecharakter der Straßen würde verloren gehen. An den Straßen befinden sich relevante Zielorte, beispielsweise das Krankenhaus oder die Salztherme. Demnach wäre im Falle von Einbahnstraßenregelungen mit Verlagerungseffekten in die umliegenden Straßen zu rechnen. Da viele der umliegenden Straßen Nebenstraßen mit reiner Wohnnutzung sind, sind diese i.d.R. nicht für Mehrverkehre ausgelegt und könnten überlastet werden. Vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung von Einbahnstraßen mit Bussonderfahrstreifen nicht weiterverfolgt bzw. empfohlen.

Neben der Einbahnstraßenbetrachtung kann durch eine Umgestaltung dieser Straßenräume eine maßgebliche Aufwertung erreicht werden. Zum einen, um ihrer Funktion als Radhaupttroute gerecht zu werden und zum anderen, um ein lebenswerteres Umfeld für die Anwohnenden zu schaffen. Im Kfz-Zielnetz (vgl. Maßnahme M1) wird die Uelzener Straße von einer gesamtstädtischen zu einer örtlichen Ver-

bindung abgestuft. In diesem Zuge ergeben sich neue Möglichkeiten für den Straßenraum. So ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine geeignete Maßnahme, um den Verkehr hier zu beruhigen und die Lärmbelastung zu reduzieren. Der Radverkehr kann dann stadtauswärts verträglicher im Mischverkehr geführt werden. Ergänzend ist die Umgestaltung der Barckhausenstraße als Fahrradroute zu verfolgen, bspw. durch die Einrichtung einer Fahrradstraße mit modalen Filtern. Analog zur Uelzener Straße wird die Umgestaltung der Soltauer Straße geprüft. Auch hier wird eine Temporeduktion empfohlen. Langfristig könnte Prüfung einer Flächenumverteilung auch dort erforderlich sein.

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg prüft nach einer Neubewertung der Uelzener Straße von einer gesamtstädtischen zu einer örtlichen Verbindung die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. auf 30 km/h). Analog wird diese Temporeduktion auch in der Soltauer Straße geprüft.
 - Wenn im Ergebnis der Temporeduktion der Uelzener Straße kein Mischverkehr für Rad und Kfz stadtauswärts geboten ist, muss der entsprechende Geh- und Radweg auf der Westseite grundlegend saniert bzw. erneuert werden (ca. 700.000 Euro).
 - Die Hansestadt Lüneburg erstellt eine Vorplanung für die Einrichtung einer Fahrradroute, ggf. als Fahrradstraße unter Einsatz von Modalen Filtern, in der Barckhausenstraße (ca. 40.000 Euro für entsprechende Vorplanung).
-

S3

Lebenswerte Quartiere

**Ausgangslage & Zielbezug**

Wohn- und Mischquartiere sind Orte des Aufenthalts, des Zusammenlebens – daher gilt es innerhalb der Quartiere nach den Regelwerken und Richtlinien den Fokus auf den Umweltverbund zu legen.

Hierzu wurden stadtteilbezogene Beteiligungsformate durchgeführt, um Herausforderungen in den Quartieren vor Ort zu erheben und die Akzeptanz verschiedener Maßnahmen zu diskutieren. Beim NUMP on Tour wurde beispielsweise über die Verkehrsberuhigung der Thorner Straße gesprochen, bei der Werkstatt in Kaltenmoor über die Graf-Schenk-von-Staufenberg-Straße und bei der Werkstatt im Roten Feld über die Barckhausenstraße. Der Wunsch nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen wurde dabei von den Anwohnenden selbst geäußert. Die Akzeptanz derartiger Eingriffe ist dementsprechend bereits bei vielen Bürger:innen gegeben. Der Modale Filter an der universitätsnahen Scharnhorststraße stammt aus bereits bestehenden Planungen und wurde in den NUMP-Prozess integriert.

Bestandsanalyse ■ ■ ■ ■ ■Beteiligung ■ ■ ■ ■ ■Emissionen ■ ■ ■ ■ ■Verkehrssicherheit ■ ■ ■ ■ ■Erreichbarkeit ■ ■ ■ ■ ■Flächengerechtigkeit ■ ■ ■ ■ ■Teilhabe ■ ■ ■ ■ ■Zeit ■ ■ ■ ■ ■Kosten ■ ■ ■ ■ ■**Beschreibung**

Einen Großteil des Tages halten sich Menschen in ihrem Wohnumfeld auf. Wohnumfelder müssen daher auf die Menschen zugeschnitten sein. Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden stehen dabei im Mittelpunkt der Planung. Autoarme Quartiere sind immer wieder Thema, wenn es um die Entwicklung der Mobilität in Städten geht. Auch in den Beteiligungen in Lüneburg wurde das Thema verstärkt eingebracht. Der Grundgedanke ist klar: störende Verkehre (z. B. Parksuchverkehre, Schwerlastverkehr, ruhenden Kfz-Verkehr) aus den zentralen Bereichen der Innenstadt bzw. aus den Quartieren herauszuhalten und die gewonnenen Flächen sowohl alternativen Verkehrsmitteln (z. B. Fußverkehr, Radverkehr), als auch anderen, bisher zu kurz gekommenen Nutzungen (Aufenthaltsbereiche, Spielflächen, kulturelle Angebote, gastronomisch nutzbare Außenbereiche etc.) zur Verfügung zu stellen.

Die Idee basiert darauf, den übergeordneten Durchgangsverkehr zu vermeiden und ausschließlich Quell- und Zielverkehre aus dem Quartier zu ermöglichen. Dies wird insbesondere dadurch erreicht, dass eine gradlinige Durchfahrung nicht mehr möglich ist (z. B. mit Unterbrechungen des geradlinigen Straßennetzes durch die Abbindung vom Verkehr oder aber auch mittels neuer Einbahnregelungen). Kurze Wege im Quartier werden durch die neu vorgeschlagenen Verkehrsführungen (siehe auch Maßnahme M2) und modalen Filter deutlich einfacher und attraktiver mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen sein.

Modaler Filter: Barckhausenstraße

Die Barckhausenstraße ist eine zentrale Durchgangsstraße im Roten Feld sowohl für den ÖPNV, MIV als auch für den Radverkehr. Um die Straße zu beruhigen und andere Nutzungen zu ermöglichen, wird empfohlen, einen Modalen Filter in der Barckhausenstraße einzurichten. Der modale Filter ist durchlässig für den Radverkehr und den ÖPNV. Dadurch kann die hochwertige Radachse gestärkt werden und die ÖPNV-Anbindung erhalten bleiben. Zusätzlich schafft die Maßnahme Raum für andere Nutzungen.

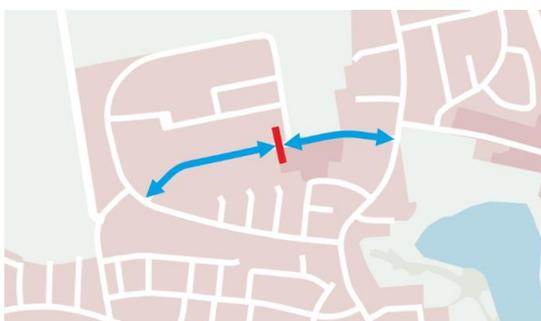
Abbildung 22: Modaler Filter Barckhausenstraße



Modaler Filter: Thorner Straße

Die Thorner Straße ist hinsichtlich der Schülerverkehre als sensibel einzustufen. Mit der IGS Kreideberg und dem Nahversorgungszentrum besteht ein Stadtteilmittelpunkt, der jedoch aktuell durch die Durchgangsverkehre in seiner Funktion beeinträchtigt ist. Ein Modaler Filter auf der Höhe des derzeitigen Supermarkts stellt die Zufahrt zum Nahversorgungszentrum sicher und ermöglicht zudem eine Aufwertung des Bereiches zwischen Schule, Kirche und Nahversorgungsbereich für die Nahmobilität. Busse und Radfahrer:innen können den modalen Filter weiter passieren. Die Durchgangsverkehre werden vom Ostpreußenring und der Schomakerstraße aufgenommen. Dies hat eine Änderung der Abbiegebeziehungen zur Folge. Zudem ist eine Abnahme der Verkehre am Ochtmisser Kirchsteig zuungunsten der Straße Vor dem Bardowicker Tore zu erwarten.

Abbildung 23: Modaler Filter Thorner Straße



Modaler Filter: Scharnhorststraße

Die Scharnhorststraße ist für die Universität von großer Bedeutung. Daher wurden vor allem von Personen der Leuphana-Universität angeregt, die Scharnhorststraße für den MIV zu unterbrechen. Da die Straße Munstermannskamp als zentrale Verbindung parallel verläuft, kann hier eine wirksame Beruhigung des fuß- und radverkehrslastigen Umfelds der Universität erreicht werden. Der modale Filter kann an der Blücherstraße/Gneisenaustraße realisiert werden. Der Fuß- und Radverkehr, der in diesem Bereich hohe Frequenzen aufweist, profitiert von der verkehrsberuhigenden Wirkung der Maßnahme.

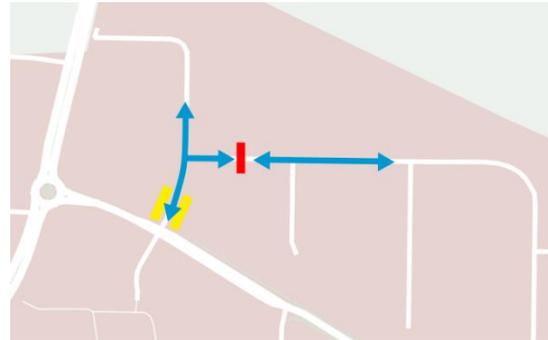
Abbildung 24: Modaler Filter Scharnhorststraße



Modaler Filter: Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße

Die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße ist eine sehr sensible Straße (Grundschule, Bücher, IGS, Spielschule, KITA). Besonders Elterntaxis und Durchgangsverkehre sind zu vermeiden. Im Sinne einer Verkehrsberuhigung wird ein modaler Filter zwischen Erwin-von-Witzleben-Straße und Kurt-Huber-Straße angestrebt. Eine Hol- und Bringzone (gelb) an der Kurt-Huber Straße kann zudem dafür sorgen, dass die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße zusätzlich entlastet wird.

Abbildung 25: Modaler Filter Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße



Quartierskonzepte

Im NUMP-Prozess wurden beispielhaft einzelne Quartiere untersucht. Die Verkehrsberuhigung in den Quartieren muss über die dargestellten Maßnahmen hinaus in den kommenden Jahren fortgeführt werden (siehe auch Maßnahme M2).

Umsetzungshinweise

- Die vier beschriebenen Modalfilter in Barckhausenstraße, Thorner Straße, Scharnhorststraße sowie Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Straße sind durch entsprechende Vorplanungen zu entwickeln (ca. 10.000 Euro pro Maßnahme). Nach einer entsprechenden Bewertung bezüglich verkehrlicher Verträglichkeit und rechtlicher Umsetzbarkeit müssen diese Vorplanungen in konkrete bauliche Maßnahmen überführt werden (je nach Ausgestaltung 5.000 bis 50.000 Euro je Maßnahme)
- Die Hansestadt Lüneburg analysiert pro Jahr ein (Wohn-)Quartier im Hinblick auf Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung. Dies ist beispielsweise in der Vergangenheit bereits im Wasserviertel durchgeführt worden (analog bereits in Maßnahme M2 aufgeführt)

S4

50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg

**Ausgangslage & Zielbezug**

Die Knotenpunkte in Lüneburg sind die Stellschrauben der Mobilität. An den vorhandenen Knotenpunkten und Querungen entscheidet sich, wie attraktiv ein Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Fehlen Querungen insbesondere für den Fußverkehr kann die Verkehrssicherheit besonders für sensible Gruppen bzw. die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen nicht gewährleistet werden.

Aus diesem Grund sollen die Knoten und Querungen nach den aufgestellten Anforderungen vor allem für die Nahmobilität in den nächsten Jahren sukzessive bewertet und optimiert werden.

Die Notwendigkeit dieser Maßnahme unterstreichen auch eine Vielzahl von Beiträgen der Bürger:innen. In nahezu allen Beteiligungsformaten wurden konkrete unzureichende Situationen für die Nahmobilität eingebracht und eine Verbesserung gefordert.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten

**Beschreibung**

Fußgänger:innen sind aufgrund des vergleichsweise hohen Wegeaufwandes sehr empfindlich gegenüber Umwegen. Daher ist eine dichte Abfolge von Querungsmöglichkeiten, insbesondere in Bereichen mit hohem Querungsbedarf (z. B. linear an Geschäftsstraßen oder punktuell an Haltestellen) wichtig für die Qualität und Sicherheit im Fußverkehr. Die Optimierung der Wartezeiten und Wege an Signalanlagen steht in der Regel im Zielkonflikt mit der Leistungsfähigkeit für die anderen Verkehrsarten sowie anderen Wegebeziehungen. Um diese Zielkonflikte integriert aufzulösen, werden signalgeregelte Anlagen für alle Verkehrsarten übergreifend in der Maßnahme betrachtet. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen weist in der aktuellen Richtlinie E Klima darauf hin, dass neben der Qualitätsstufe 2 des Kfz-Verkehrs auch die Qualitätsstufen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind und in bestimmten Fällen für eine ausreichende Qualität des Umweltverbundes auch eine nachrangige Qualitätsstufe im Kfz-Verkehr toleriert werden kann.

Grundsätzlich gilt:

- Rotmarkierungen auf Furten für eine höhere Sichtbarkeit im Radverkehr
- Abschaffung von sog. Bettelampeln
- fuß- und radverkehrsfreundliche Umlaufzeiten (keine Anforderung, ausreichend Freigabezeit)
- Abgesenkte Bordsteine, ausreichende Aufstellflächen
- Parameter für maximale Wartezeiten an großen Knotenpunkten festlegen
- Sofort-Grün-Programme für die Nachtstunden
- Progressive Schaltung (Kein Stehenbleiben auf Mittelinseln)
- Blindensignalisierung an allen Querungen

Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie der Beteiligungsverfahren wurden Straßen identifiziert, an denen ein besonderer Handlungsbedarf vorliegt.

Ergänzung fehlender Querungs-/Kreuzungsmöglichkeiten:

- Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße
- Hamburger Straße/Bernsteinstraße
- Hindenburgstraße/Langer Jammer
- Lüneburger Straße/Heiligenthaler Straße
- Soltauer Straße/Heidkamp/Hasenburger Berg

- Meisterweg/Hansestraße
- Meisterweg/Kloster-Lüne-Weg
- Munstermannskamp/Gneisenaustraße
- Ostpreußenring/Brandenburger Straße
- Reichenbachstraße/Im Wendischen Dorfe
- Scharnhorststraße/Gneisenaustraße
- Stresemannstraße/Willy-Brandt-Straße/Friedrich-Ebert-Brücke
- Theodor-Heuss-Straße/Schützenstraße
- Universitätsallee

Zu verbessernde Querungs-/Kreuzungsmöglichkeiten:

- Am Alten Eisenwerk/Auf der Hude/Lise-Meitner-Straße
- Am Schifferwall/Bockelmannstraße
- Bockelmannstr./Auffahrt B4
- Dahlenburger Landstraße/Am Schützenplatz
- Bahnhof (Umfeld)
- Lindenstraße/Barckhausenstraße
- Lüneburger Straße/Häcklinger Weg
- Lünertorstraße/Am Schifferwall/Schießgrabenstraße
- Soltauer Straße/Brauerweg (Mustermannskamp)
- Neuertorstraße/Schlöbckeweg
- Schießgrabenstraße/Willy-Brandt-Straße/Altenbrückertorstraße
- Sülztorstraße/Lindenstraße/Uelzener Straße/Soltauer Straße
- Wilhelm-Hänel-Weg/Hamburger Straße

**Umsetzungs-
hinweise**

- Die Hansestadt Lüneburg bearbeitet pro Jahr mindestens 3 Querungen oder Querungshilfen im Stadtgebiet. Für Querungshilfen ist ein jährlicher Bedarf von mindestens 200.000 Euro erforderlich.
 - Pro Jahr sind mindestens 2 Knoten zu beplanen und umzubauen, wodurch nach 25 Jahren rund 50 Knoten verbessert wurden. Die Kosten variieren je nach Maßnahme stark, für eine barrierefreie, fuß- und radverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltung werden ca. 150.000 Euro benötigt. Eine Knotenpunkt-LSA kostet zwischen 400.000 und 750.000 Euro.
 - Ergänzend muss die technische Optimierung von Lichtsignalanlagen vorangetrieben werden, u.a. bezüglich der Blindensignalisierung (pro Jahr 50.000 Euro).
-

S5

Sichere Schulumfelder

**Ausgangslage & Zielbezug**

Der Schulweg ist der zentrale Alltagsweg von Kindern und Jugendlichen. Gleichzeitig gehören diese im Verkehr zu der vulnerabelsten Gruppe. Zum einen sind sie durch ihre geringe Körpergröße im besonderen Maße von Sichtbehinderungen, zum Beispiel durch parkende Fahrzeuge, betroffen. Zum anderen ist die Aufmerksamkeit im Schulkindalter für das komplexe städtische Verkehrssystem oftmals noch nicht ausreichend. Während lange die Anpassung des kindlichen Verhaltens an das bestehende Verkehrssystem im Vordergrund der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen bzw. der Verkehrserziehung stand, sollte für eine nachhaltige und kinderfreundliche Mobilität auch die Infrastruktur den Bedürfnissen der Kinder angepasst werden.

An dieser Stelle steht insbesondere auch der Ansatz der fehlerverzeihenden Infrastruktur im Vordergrund, welcher auch durch die Teilnehmenden in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten gefordert wurde. Unter anderem in einem eigenen Workshop mit Schüler:innen wurde die Notwendigkeit des Themas weiter unterstrichen.

Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
Beteiligung	■ ■ ■ ■
Emissionen	■ ■ ■ ■
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
Teilhabe	■ ■ ■ ■
Zeit	■ ■ ■ ■
Kosten	■ ■ ■ ■

Beschreibung

Besonders im Umfeld von Schulen sollte der Fokus auf der Verkehrssicherheit liegen, um möglichst früh eine nachhaltige und kinderfreundliche Mobilität zu erzielen und die eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Mit der Erstellung von Schulwegplänen sollen gemeinsam in Zusammenarbeit mit den Schulen, der Elternschaft sowie den Kindern sichere Schulumfelder geschaffen werden. Schulwegpläne lassen sich dabei sehr gut in die Verkehrserziehung an den Schulen integrieren. Die gemeinsame Arbeit mit den Kindern sensibilisiert diese auf der einen Seite für die Gefahren im Straßenraum und zeigt den Planer:innen auf der anderen Seite besondere Ansprüche und Probleme aus Sicht der Kinder auf. Ein weiterer Vorteil von Schulwegplänen und der Optimierung dieser Wege ist, dass auch Eltern bzw. Erziehungsberechtigte eine positivere Einstellung zum zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Schulweg entwickeln. Für eine langfristige Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist die eigenständige und sichere Mobilität zu Fuß von hoher Bedeutung.

Prioritär ist für folgende Schulen ein Schulwegplan zu erstellen. Im weiteren Verlauf sollte die Erstellung für alle Schulen angestrebt werden.

- Grundschule Im Roten Feld
- Schulzentrum Kaltenmoor
- Igelschule
- Schule am Sandberg
- Hermann-Löns-Schule
- St.-Ursula-Grundschule
- Grundschule Kreideberg
- Wilhelm-Raabe-Schule
- Grundschule Häcklingen

Für die Erstellung von Schulwegplänen ist die Befragung von Eltern und Schüler:innen wichtig, um hier relevante Aussagen über die konkreten Probleme auf den Schulwegen zu erhalten. In einer Erhebung vor Ort können dann die gemeldeten Defizite begutachtet und potenzielle Schulwege identifiziert werden. Mit den gesammelten Informationen müssen dann finale Schulwegpläne erstellt und notwendige Maßnahmen erarbeitet werden. Zusätzlich wird empfohlen in begleitenden Workshops mit Schüler:innen die Ergebnisse vorzustellen und auch gemeinsam Maßnahmenideen abzuleiten.

Umsetzungshinweise

Die Hansestadt Lüneburg wird im Rahmen der Trägerschaft der städtischen Schulen pro Jahr 1-2 Schulwegplänen erstellen (ca. 40.000 Euro bis 50.000 Euro).

S6

Lebenswerte Innenstadt

**Ausgangslage & Zielbezug**

Die Innenstadt ist der Ort des Zusammenkommens in Lüneburg. Dementsprechend gab es Beteiligungsformate, die den Fokus auch auf Innenstadtthemen legten.

Der Platz Am Sande wurde in den öffentlichen Beteiligungen stark diskutiert. Eine große Mehrheit wünscht sich Barrierefreiheit, Begrünung und Beschattung sowie bessere und sicherere Wegebeziehungen. Auch unerwünschte Kfz-Verkehre wurde immer wieder als Problematik benannt.

Bestandsanalyse



Beteiligung



Emissionen



Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit



Flächengerechtigkeit



Teilhabe



Zeit



Kosten

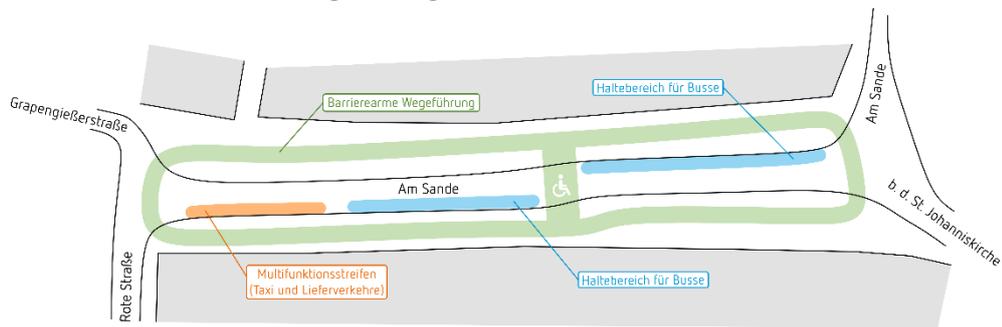
**Beschreibung**

Während die unerwünschten Kfz-Verkehre vor allem eine ordnungsrechtliche Herausforderung sind und im Handlungsfeld D betrachtet werden, handelt es sich bei den anderen offenen Punkten um planerische Anknüpfungspunkte. Hier müssen Aspekte des Denkmalschutzes (vor allem Häuser) mit der hohen Bedeutung für Qualitäten des Umweltverbundes abgewogen werden.

Grundsätzlich sollte durch die Platzgestaltung deutlich werden, dass eine generelle Querbarkeit und Nutzbarkeit für Zufußgehende im gesamten Bereich der Fußgängerzone möglich und gewünscht ist. Dennoch sind im Sinne der Barrierefreiheit, barrierearme bauliche Quermöglichkeiten und Wegeachsen durch geschnittenes Pflaster und abgesenkte Bordsteine zu schaffen. Besonders in den Randbereichen ist auf ausreichend breite und freie Wege zu achten. Mit einer Verschmälerung des befahrbaren Bereichs auf 12 m in den östlichen Bereichen (Fahrbereich und Haltebereich der Busse) erhält der Platz zusätzliche geschützte Bereiche für Gastronomie, Aufenthalt und Grün. Dazu sind die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen und weiter in die Mitte zu ziehen. Weiterhin verkürzt sich dadurch auch der Übergangsbereich für Mobilitätseingeschränkte. Im westlichen Platzbereich können in einem Multifunktionsstreifen weiterhin Taxen halten, zusätzlich kann hier auch der Lieferverkehr abgewickelt werden.

Die Maßnahme stellt im Gegensatz zu vorherigen Maßnahmen nur einen geringen Eingriff in den Platzcharakter dar, da wenige bauliche Veränderungen vorgenommen werden müssen. Es ist im Sinne der Akzeptanz geboten, den Platz in einem transparenten, städtebaulichen Gestaltungswettbewerb auszuloben. Dabei können aus verkehrlicher Sicht Prämissen für die Weiterentwicklung einfließen.

Abbildung 26: Prinzipskizze einer möglichen neuen Anordnung der Wartepositionen und einer barrierefreien Wegeführung



Quelle: Planersocietät

Umsetzungshinweise

- Bauliche Umgestaltung der Haltepunkte des ÖPNV hinsichtlich barrierefreier Nutzbarkeit sowie Ergänzung entsprechender Querungshilfen, Bordsteinabsenkungen, etc. (mindestens 100.000 Euro zzgl. Entsprechender Landesfördermittel).
- Die Hansestadt Lüneburg prüft seitens der Stadtplanung die Auslobung eines städtebaulichen Gestaltungswettbewerbs für den Platz Am Sande. Die Kosten für diesen Wettbewerb liegen zwischen 100.000 € und 150.000 €. Spätere Kosten einer baulichen Umsetzung sind heute noch nicht bekannt.

5. Handlungskonzept

Das integrierte Handlungskonzept wurde entwickelt, um die Maßnahmen in den beschriebenen Handlungsfeldern in den nächsten 10 bis 15 Jahren umzusetzen. Es bildet die Grundlage für das Verwaltungshandeln in Bezug auf Mobilitätsfragen und bietet eine Orientierung für politisches Handeln. Das Konzept enthält eine Übersicht der geplanten Maßnahmen und bietet zusätzliche Informationen, um die koordinierte und schrittweise Umsetzung unter Beachtung der politischen Vorgaben zu unterstützen. Dabei ist im Zuge der Umsetzung auch die politische Beschlussfassung aus November 2024 zu berücksichtigen (siehe VO/11412/24), die eine frühzeitige Einbeziehung nicht nur von Politik, sondern auch verschiedener Akteure aus der Lüneburger Stadtgesellschaft im Umsetzungsprozess vorsieht.

5.1 Priorisierung der Maßnahmen

Die im NUMP aufgenommenen Maßnahmen sind entsprechend Kapitel 3. (Mobilitätsziele der Hansestadt Lüneburg) bereits priorisiert worden. Grundsätzlich wirken alle Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes positiv auf die Mobilitätsentwicklung und verfolgen die festgelegten Ziele. Dennoch wird es notwendig sein, sich in der Umsetzung zu fokussieren und einen Start in die Umsetzung zu finden. Das Handlungskonzept soll die Umsetzung der Inhalte des NUMP handhabbarer gestalten, insbesondere, da begrenzte (finanzielle bzw. personelle) Kapazitäten bestehen. Dementsprechend wurden verschiedene Kriterien aufgestellt, anhand derer eine Priorisierung zwischen den NUMP-Maßnahmen erfolgen kann.

- **Beitrag zur Zielerreichung:** Einstufung von „sehr geringer Einfluss“ bis „sehr hoher Einfluss“, abhängig davon, wie stark eine Maßnahme auf die Verfolgung und Realisierung der Ziele der Hansestadt Lüneburg wirkt. Ein hoher Beitrag zur Zielerreichung fließt positiv in die Priorität ein; Einordnung im Detail siehe nachstehende Erläuterung.
- **Kostenschätzung:** Einstufung von Kosten von „0 – 50.000 €“ bis „über 250.000 €“, abhängig davon, welche finanziellen Aufwendungen die Hansestadt Lüneburg von der Planung bis zur Umsetzung aufwenden muss (wo Förderung bzw. Fremdfinanzierung möglich oder wahrscheinlich ist, wird dies berücksichtigt). Hohe zu erwartende Kosten (für die Hansestadt) fließen dämpfend in die Priorität ein.
- **Personalaufwand:** Einstufung von „gering“ bis „sehr hoch“, abhängig davon, welcher Aufwand zur Umsetzung einer Maßnahme betrieben werden muss bzw. welche Komplexität eine Maßnahme mit sich bringt. Ein hoher Aufwand bedeutet, dass sehr viele Personalkapazitäten bei der Hansestadt Lüneburg ggf. sogar in verschiedenen Bereichen bereitgestellt werden müssen, um die Maßnahme umzusetzen. Ein hoher Personalaufwand fließt dämpfend in die Priorität ein; Erläuterung siehe nachstehende Tabelle 10.
- **Beteiligung:** Stark aus der Öffentlichkeit heraus eingebrachte Themen fließen positiv in die Priorität ein.

Eine Maßnahme, die kurzfristig umsetzbar ist, einen hohen Beitrag zur Zielerreichung sowie geringe Kosten und Komplexität hat und auch öffentlich gefordert ist, hat entsprechend die höchste Priorität in der Umsetzung. Dabei ist zu betonen, dass die Kriterien unterschiedlich gewichtet wurden. Der Beitrag zur Zielerreichung ist im Einfluss auf die Prioritätenableitung dabei besonders hervorzuheben (siehe hierzu Abbildung 27: Einordnung der Zielbeiträge der einzelnen Maßnahmen).

Auch Maßnahmen, die Voraussetzung für andere Maßnahmen sind, wurden höher priorisiert. Als Beispiel seien hier die Netzkonzeptionen zu nennen. Diese haben einen hohen Einfluss auf unterschiedliche Ziele und sind zudem eine essenzielle Grundlage für darauf aufbauende Maßnahmen. Dahingehend wird bspw. eine zeitnahe Umsetzung der Netzkonzeption MIV empfohlen, da diese auf viele andere Maßnahmen (auch auf Maßnahmen der Nahmobilität) einen erheblichen Einfluss hat. Eine hohe Bedeutung haben zudem die ÖPNV-Maßnahmen. Diese sind zwar häufig aufwand- und kostenintensiv, tragen jedoch erheblich zur Zielerreichung bei.

Gleichzeitig ist zu betonen, dass nicht alle Maßnahme einen (sehr) hohen Einfluss auf ein oder mehrere Ziele erreichen und dennoch Teil des NUMP sind. Dies betrifft z. B. das zielgruppen-spezifische Mobilitätsmanagement. Dieses ist jedoch für alle Zielfelder relevant und daher als Querschnittsthema von hoher Bedeutung (indirekter Einfluss). Gleiches gilt für das Thema der Digitalen Hansestadt, das nicht nur in der Außenwahrnehmung positive Effekte hat, sondern auch Verwaltungsprozesse beschleunigen und somit zu einer besseren Mobilitätsplanung in Lüneburg beitragen kann. Die Wahrnehmung des Radverkehrs zu erhöhen, mag keinen sehr hohen Einfluss auf ein Ziel haben, jedoch trägt es dazu bei, dass weitere Maßnahmen des Radverkehrs sich besser entfalten können. Diese Katalysatormaßnahmen sind in jedem Fall mitzudenken und wirken vor allem im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen.

Tabelle 11: Tabelle zur Erläuterung der Einordnung der Kategorien „Personalaufwand“

Personalaufwand	
Gering	<ul style="list-style-type: none"> die Maßnahme sollte mit bestehendem Personal und Kompetenzen umzusetzen sein vergleichsweise geringer Abstimmungsaufwand erforderlich, Zuständigkeiten entweder bei der Stadt selbst, ggf. bei Dritten, jedoch i. d. R. reibungsloser Austausch gegeben
Durchschnittlich	<ul style="list-style-type: none"> leicht erhöhter Personalbedarf und/oder Fachexpertise (z. B. durch externe Gutachter) notwendig ggf. erhöhter Abstimmungsaufwand ggf. Zuständigkeit bei Dritten, jedoch i. d. R. reibungsloser Austausch gegeben
Hoch	<ul style="list-style-type: none"> i. d. R. (tief-)bauliche Maßnahmen mit entsprechendem Personalbedarf erhöhter Abstimmungsaufwand, ggf. Zuständigkeiten noch zu klären oder bei Dritten erhöhter Kommunikationsbedarf mit der Stadtgesellschaft/Bevölkerung
Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> hoher Abstimmungsaufwand und Personalbedarf (inkl. Dritter), i. d. R. mehrere betroffene Akteure, intensiver Austausch über längeren Zeitraum notwendig Zuständigkeiten i. d. R. bei Dritten oder verteilt umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung

Legende (zur nachfolgenden Abbildung)



Sehr hoher Einfluss



Hoher Einfluss



Geringer Einfluss



Sehr geringer Einfluss



Klimaneutralität bis 2030



Vision Zero und hohe Verkehrssicherheit



Erreichbarkeit: Die 15-Minuten-Stadt



Flächengerechte Hansestadt



Teilhabe und Barrierefreiheit

Abbildung 27: Einordnung der Zielbeiträge der einzelnen Maßnahmen

	F1 Netzkonzeption Fuß						
	F2 Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum						
	F3 Historische Stadt für alle						
	K1 Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit						
	K2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement						
	K3 Digitale Hansestadt						
	M1 Netzkonzeption Kfz						
	M2 Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder						
	M3 Ein Rahmen für die E-Mobilität						
	M4 Wirksame Modalfilter in der Innenstadt						
	M5 Parkraummanagement						
	M6 Citylogistik						
	Ö1 Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg						
	Ö2 Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan						
	Ö3 Modellprojekt: Flexible Angebote						
	Ö4 Unterwegs bei Tag und Nacht						
	Ö5 Busbeschleunigung						
	Ö6 Haltestelleninitiative						
	Ö7 Vernetzte Mobilität						
	Ö8 Bike & Ride						
	R1 Netzkonzeption Rad						
	R2 Störungsarmes Radfahren						
	R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs						
	R4 Radabstellanlagen						
	S1 Optimierung der Verkehrsströme (östl. Innenstadt)						
	S2 Optimierung der Verkehrsströme (Soltauer/Uelzener Str.)						
	S3 Lebenswerte Quartiere						
	S4 50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg						
	S5 Sichere Schulumfelder						
	S6 Lebenswerte Innenstadt						

Von den erläuterten Kategorien und Wirkungen ausgehend ergibt sich somit die Ableitung der Priorität einer jeden Maßnahme im Zusammenhang des Gesamtkonzeptes des NUMP. Das Ergebnis dieser Bewertung spiegelt die Priorität wider, die den Maßnahmen zugeordnet werden kann.

Maßnahmen mit hoher Priorität sind z. B. jene Maßnahmen, die eine hohe Zielerreichung haben, jedoch wenig kosten. Maßnahmen wie Störungsarmes Radfahren (R2) sind dahingehend positiv zu sehen, da diese a) geringe Umsetzungszeiten (Quick Wins möglich) haben, b) vergleichsweise wenig kosten und c) einen hohen örtlichen Effekt auf den Radverkehr haben. Ähnliches gilt für die Maßnahme M1. Wie oben beschrieben sind Maßnahmen mit hohem Einfluss auf die Mobilität in der Hansestadt vor allem die ÖPNV-Maßnahmen, da diese nahezu auf alle Ziele einen großen Einfluss haben. Diese sind jedoch auch entsprechend kostenintensiv und erfordern weitgehende Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren (näheres dazu im Mobilitätsgutachten des Landkreises). Daher sind diese zwar überwiegend hoch zu priorisieren, jedoch voraussichtlich nicht kurzfristig umsetzbar.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbundes. Viele Maßnahmen zielen darauf ab (z. B. F1, M2, S1-6). Diese Maßnahmen sind teilweise bereits örtlich festgelegt und auch hinterlegt mit Skizzen und Vorschlägen, wie eine Umsetzung aussehen könnte. Nichtsdestotrotz sind bei einigen Maßnahmen tiefergehende Machbarkeitsstudien (z. B. S1) oder vertiefende Entwürfe (z. B. S6) vor der Umsetzung der Maßnahme notwendig. Aufgrund der benötigten Vertiefungen und weitergehenden Betrachtungen (Leistungsphasen 4-10) sind hier die Realisierungszeiträume sehr unterschiedlich. Vorteilhaft kann es sein, bei in der Stadtgesellschaft rege diskutierten Maßnahmen wie den Modalfiltern, ein Beispiel prioritär voranzutreiben, um anhand eines Good-Practice-Beispiels Verständnis und Interesse für eine Ausweitung der Maßnahmen zu erzeugen.

Tabelle 12: Maßnahmenübersicht mit Prioritäten

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung ³	Beitrag zur Zielerreichung	Kostenschätzung in € pro Umsetzungs-jahr ⁴	Personalaufwand	Bürger:innen-beteiligungsformate ⁵	Prioritätsstufe
F	Fußverkehr						
F1	Netzkonzeption Fuß	2027	sehr hoch	50.000 – 100.000	hoch	geringe Unterstützung	Stufe 1
F2	Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum	2027	hoch	50.000 – 100.000	durchschnittlich	starke Unterstützung	Stufe 2
F3	Historische Stadt für alle	2026	mittel	50.000 – 100.000	durchschnittlich	sehr starke Unterstützung	Stufe 2
K	Kommunikation						
K1	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	2025	indirekt	0 – 50.000	durchschnittlich	starke Unterstützung	Stufe 3
K2	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	2025	mittel	50.000 – 100.000	durchschnittlich	geringe Unterstützung	Stufe 3
K3	Digitale Hansestadt	2026	indirekt	50.000 – 100.000	durchschnittlich	sehr geringe Unterstützung	Stufe 4
M	Motorisierter Verkehr						
M1	Netzkonzeption Kfz	2025	hoch	0 – 50.000	hoch	geringe Unterstützung	Stufe 1
M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder	2027	hoch	100.000 – 250.000	hoch	sehr starke Unterstützung	Stufe 2
M3	Ein Rahmen für die E-Mobilität	2027	indirekt	100.000 – 250.000	gering	sehr geringe Unterstützung	Stufe 4
M4	Wirksame Modalfilter in der Innenstadt	2025	mittel	50.000 – 100.000	durchschnittlich	starke Unterstützung	Stufe 3
M5	Parkraummanagement	2025	hoch	0 – 50.000	hoch	sehr starke Unterstützung	Stufe 1
M6	Citylogistik	2027	mittel	100.000 – 250.000	durchschnittlich	starke Unterstützung	Stufe 3

³ Umsetzungsbeginn laut dem Vorschlag des Handlungskonzeptes (siehe Abbildung 28: Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen)

⁴ Gesamtkosten der Maßnahme inkl. aller Projektträger (z. B. Landkreis, Land)

⁵ Beteiligungsformate siehe Kapitel 2.2

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung ³	Beitrag zur Zielerreichung	Kostenschätzung in € pro Umsetzungs-jahr ⁴	Personalaufwand	Bürger:innen-beteiligungsformate ⁵	Prioritätsstufe
Ö	ÖPNV & Vernetzte Mobilität						
Ö1	Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg	2026	sehr hoch	über 250.000	gering	starke Unterstützung	Stufe 1
Ö2	Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan	2026	sehr hoch	100.000 – 250.000	gering	geringe Unterstützung	Stufe 1
Ö3	Modellprojekt: Flexible Angebote	2029	hoch	über 250.000	gering	geringe Unterstützung	Stufe 3
Ö4	Unterwegs bei Tag und Nacht	2026	sehr hoch	über 250.000	gering	starke Unterstützung	Stufe 2
Ö5	Busbeschleunigung	2026	sehr hoch	100.000 – 250.000	sehr hoch	starke Unterstützung	Stufe 2
Ö6	Haltestelleninitiative	2025	hoch	100.000 – 250.000	durchschnittlich	starke Unterstützung	Stufe 2
Ö7	Vernetzte Mobilität	2025	hoch	100.000 – 250.000	durchschnittlich	starke Unterstützung	Stufe 2
Ö8	Bike & Ride	2025	hoch	50.000 – 100.000	gering	geringe Unterstützung	Stufe 2
R	Radverkehr						
R1	Netzkonzeption Rad	2025	sehr hoch	100.000 – 250.000	sehr hoch	sehr starke Unterstützung	Stufe 1
R2	Störungsarmes Radfahren	2025	sehr hoch	0 – 50.000	durchschnittlich	sehr starke Unterstützung	Stufe 1
R3	Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs	2027	indirekt	0 – 50.000	durchschnittlich	geringe Unterstützung	Stufe 4
R4	Radabstellanlagen	2025	hoch	50.000 – 100.000	hoch	starke Unterstützung	Stufe 2
S	Straßenraumgestaltung						
S1	Optimierung der Verkehrsströme (östl. Innenstadt)	2025	sehr hoch	über 250.000	sehr hoch	sehr starke Unterstützung	Stufe 2
S2	Optimierung der Verkehrsströme (Soltauer/Uelzener Str.)	2026	mittel	50.000 – 100.000	sehr hoch	starke Unterstützung	Stufe 3
S3	Lebenswerte Quartiere	2026	sehr hoch	100.000 – 250.000	hoch	starke Unterstützung	Stufe 2
S4	50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg	2025	sehr hoch	100.000 – 250.000	hoch	starke Unterstützung	Stufe 1

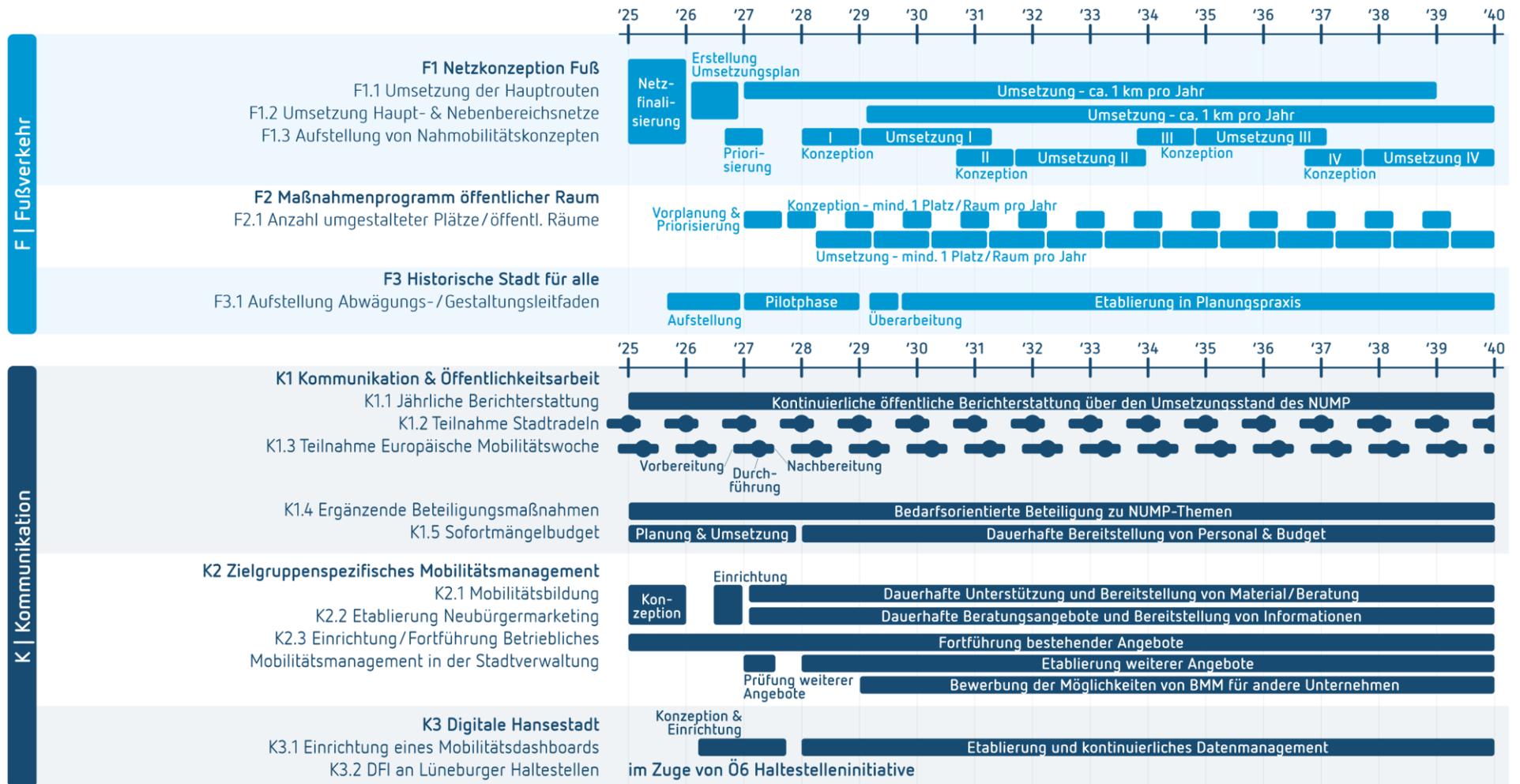
Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung ³	Beitrag zur Zielerreichung	Kostenschätzung in € pro Umsetzungs-jahr ⁴	Personalaufwand	Bürger:innen-beteiligungsformate ⁵	Prioritätsstufe
S5	Sichere Schulumfelder	2025	sehr hoch	50.000 – 100.000	durchschnittlich	sehr starke Unterstützung	Stufe 1
S6	Lebenswerte Innenstadt	2030	hoch	über 250.000	hoch	sehr starke Unterstützung	Stufe 3

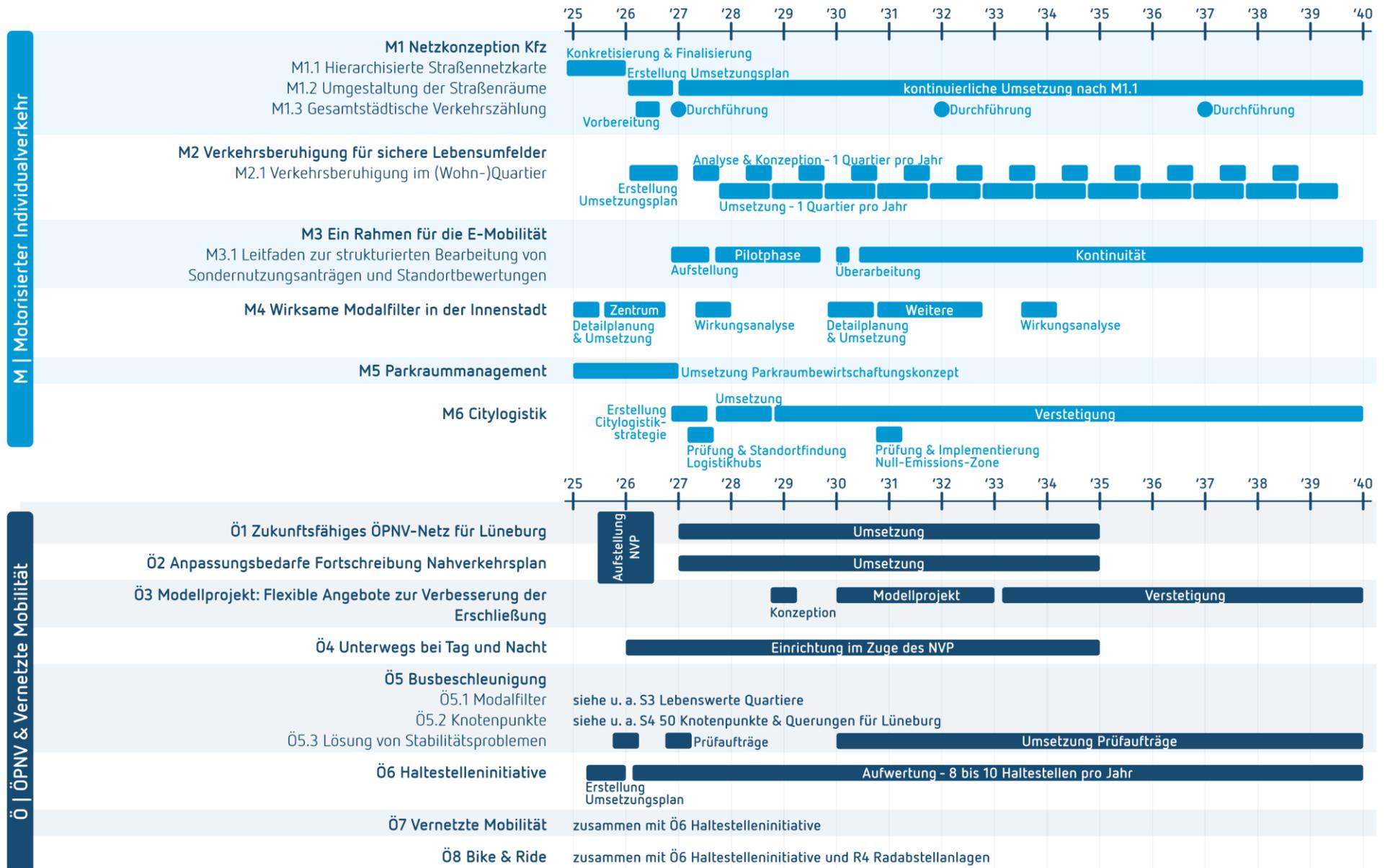
5.2 Zeitliche Abfolge der Maßnahmen

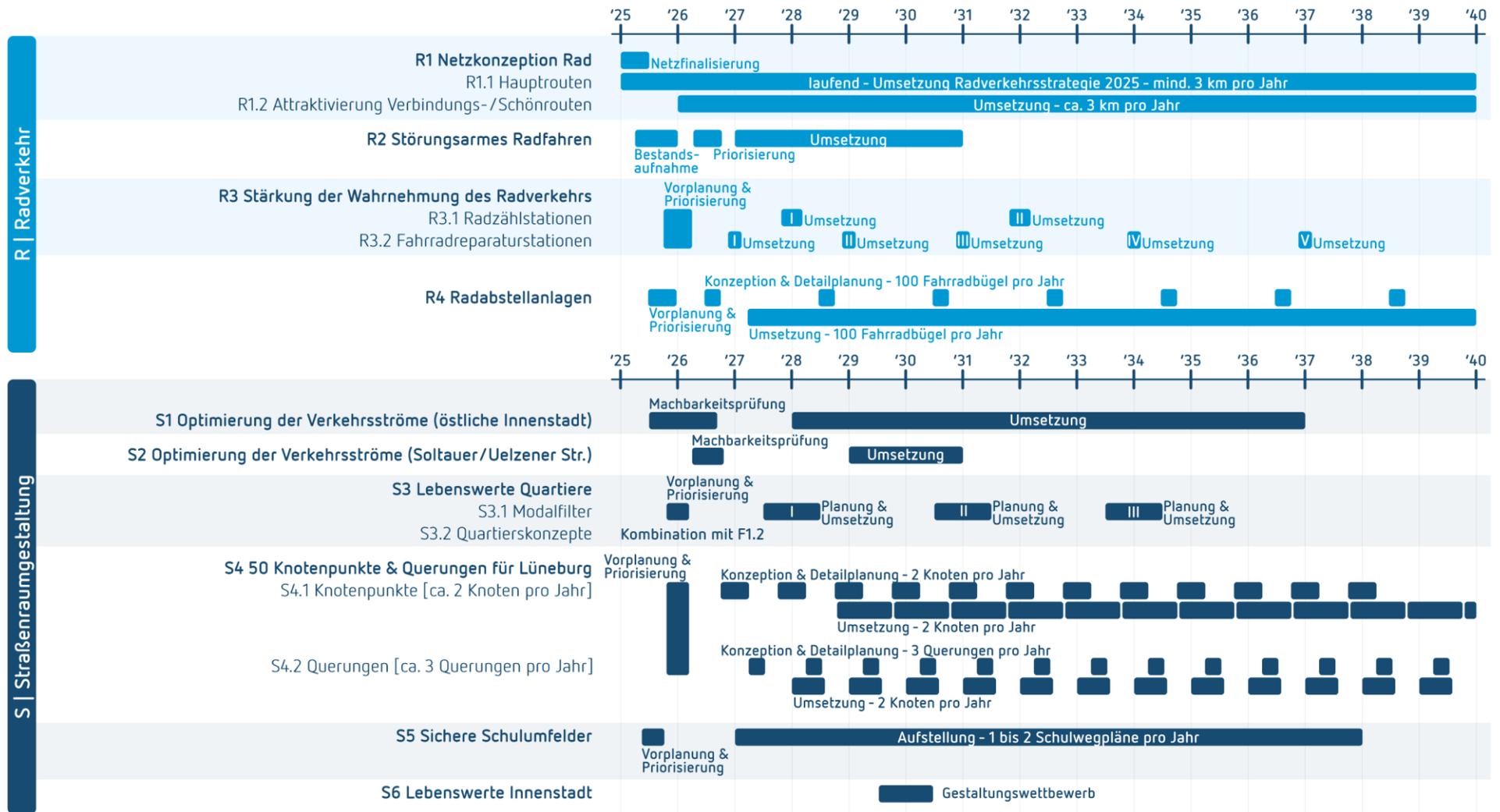
Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht aller Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Der Zeithorizont nimmt dabei den in den Maßnahmensteckbriefköpfen angegebenen Umsetzungsbeginn auf und ordnet diese kleinräumiger in das Gesamtkonzept ein.

Unter den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen finden sich vor allem Maßnahmen, die entweder einen geringen Planungsvorlauf haben, sich bereits in der Erarbeitung befinden (z. B. Ö7 – Vernetzte Mobilität), bereits heute in Teilen eine Daueraufgabe sind (z. B. K1 – Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit) oder eine hohe Bedeutung für andere Maßnahmen und den Erfolg des NUMP haben und daher zügig angegangen werden sollten (z. B. M1 – Netzkonzeption Kfz). Deutlich wird, dass auch in den kurzfristigen Maßnahmen Projekte enthalten sind, bei denen höhere Investitionen vonnöten sind. Dies betrifft z. B. die Maßnahme S4 – 50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg. Für diese meist baulichen Maßnahmen sind bereits häufig Vorarbeiten vorhanden, auf denen aufgebaut werden kann. Sie tragen zudem maßgeblich zum Erfolg des NUMP bei und können erste sichtbare Leuchttürme im Straßenraum sein (z. B. Mobilitätsstation, umgestaltete Kreuzung, Modaler Filter im Quartier). Maßnahmen sind dabei zusammenzudenken und zu entwickeln. So kann die Maßnahme K1 sinnvoll nur im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen wirken. Die Maßnahmen M1 oder M5 erfahren viel eher eine hohe Akzeptanz, wenn zugleich die Qualität und die Zugänglichkeit des Umweltverbundes erhöht wird (z. B. R4 – Radabstellanlagen, Ö7 – Vernetzte Mobilität, Ö8 – Bike & Ride) und diese Maßnahmen parallel weiterentwickelt und umgesetzt werden.

Abbildung 28: Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen







5.3 Personalressourcen zur Umsetzung des NUMP

Nach der Erarbeitung und der politischen Befassung im Rat der Hansestadt Lüneburg beginnt die Arbeit zur Umsetzung unter Beachtung der politischen Vorgaben, die im Rahmen der Ratssitzung am 28.11.2024 fixiert wurden (siehe VO/11412/24). Der NUMP stellt mit seinen vielfältigen Maßnahmenempfehlungen weitreichende Anforderungen an die Verwaltung. Besonders bedeutend für den Erfolg des NUMP ist es, den Umsetzungsprozess der Maßnahmen zu verankern und zu koordinieren sowie fortlaufend zu evaluieren. Dafür mangelt es neben finanziellen Spielräumen jedoch häufig an Personal, das die Umsetzung plant, koordiniert und letztlich ausführt.

Der NUMP stellt auf mehreren Ebenen besondere und teils neue Anforderungen an die Verwaltung. So bedarf es grundsätzlich einer dauerhaften Koordination und Begleitung des NUMP in seiner Umsetzungs- und Evaluationsphase. Dies ist eine interdisziplinäre Aufgabe der Mobilitäts- bzw. Verkehrsplanung, die vor allem Aufwand im Bereich der Abstimmung (z. B. zwischen verschiedenen (Fach-)Bereichen innerhalb der Verwaltung, mit der Politik, mit externen Gutachtern und Planer:innen, aber auch nach außen mit wichtigen Akteuren, Gremienarbeit, sowie regionale Abstimmungsprozesse) und der Aktivierung (z. B. Einleitung der Umsetzung von Maßnahmen, auch politisch; Zusammenbringen von Akteuren, Fördermittelakquise, interkommunale Zusammenarbeit) erfordert. Große Infrastrukturprojekte, wie die Optimierung der Verkehrsströme (S1, S2) binden personelle Kapazitäten dabei in einem besonderen Maße.

Einige der empfohlenen Maßnahmen können mit den vorhandenen Ressourcen der Stadtverwaltung koordiniert und umgesetzt werden. Es wird jedoch auch empfohlen, Ressourcen ergänzend zu schaffen oder bereitzustellen, um neue Aufgaben anzugehen oder bestehende Maßnahmen zu intensivieren. Im Wesentlichen müssen zu Beginn der Umsetzungsphase des NUMP die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert und mit den betroffenen Fachbereichen sowie den vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Dabei kann es auch dazu kommen, dass Aufgaben neu verteilt oder Personalressourcen durch neue Stellen erweitert werden.

Der Arbeitsumfang, um alle vorbereitenden planerischen und koordinativen Aufgaben um den NUMP wahrzunehmen, wird mit einer Vollzeitstelle eingeschätzt. Ist es darüber hinaus notwendig, alle im Rahmen des NUMP erarbeiteten Maßnahmen für einzelne politische Beschlüsse verwaltungsintern vorzubereiten und beschlussreif auszuarbeiten, kommt zu den koordinativen Aufgaben ein hoher Anteil an politischer Gremienarbeit hinzu. Hierfür ist zusätzlicher Personalbedarf einzuplanen. Dies betrifft neben Bereich 35 auch z.B. 32 und 72.

Besonders in der dann vertiefenden und umsetzenden, baulichen Mobilitätsplanung werden fachbezogen weitere Personalressourcen erforderlich, um die skizzierten Ansätze und Vorschläge in den weiteren Phasen der Planung und Umsetzung (u. a. Detail-, Ausführungs-, Genehmigungsplanung, Bauüberwachung, Instandhaltung und Pflege)

zu bearbeiten. Dies betrifft vor allem infrastrukturelle Maßnahmen im Straßenraum, die derzeit mit der bestehenden Expertise und Struktur in den Bereichen Ordnung und Verkehr, Stadtentwicklung sowie Tiefbau und Grün bearbeitet werden, aber auch hier aufgrund neuer Aufgaben (strukturelle Fußverkehrsplanung, intensivere Radverkehrsplanung) zusätzliche Ressourcen erforderlich machen. Insbesondere im Bereich der Fuß- und Radverkehrsplanung erfordert das Mobilitätskonzept, die Personalressourcen bedarfsgemäß aufzustocken. Die Praxis zeigt, dass gerade in der Radwegeplanung der Planungsaufwand in Relation zu den eingesetzten finanziellen Mitteln sehr hoch ist. So erzeugen z. B. kostengünstige Markierungsmaßnahmen trotzdem einen sehr hohen Planungsaufwand. Zudem sollte das Stellenverhältnis zwischen strategischer und baulicher Mobilitätsplanung (mindestens 1:2) berücksichtigt werden. Nur so können die strategischen Planungen auch planerisch weitergeführt und baulich umgesetzt werden. Bei diesem Verhältnis werden bereits mögliche Vergaben an externe Planungsbüros berücksichtigt. Darüber hinaus kann im Kontext bestimmter Maßnahmen weiterer Personalbedarf entstehen.

5.4 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die vorgenommenen Kostenschätzungen für die Maßnahmen sind in den Maßnahmensteckbriefen sowie in den nachfolgenden Abbildungen und Darstellungen nach Gesamtkosten dargestellt. Das heißt, dass sowohl der Eigenanteil der Hansestadt Lüneburg als auch mögliche Fördermittel oder Zuwendungen Dritter einbezogen wurden. Über diese Kostenschätzung hinaus können einzelne Maßnahmen weitere finanzielle Aufwendungen auslösen, die im Rahmen des NUMP noch nicht absehbar sind (z. B. Grunderwerb). Gleichzeitig sind Maßnahmen teilweise skalierbar. So besteht bei der Umsetzung der Maßnahmen im Ausbau der Radwegeinfrastruktur die Möglichkeit, die Umsetzung über eine Erhöhung der finanziellen Mittel zu forcieren; gleiches gilt auch bei den Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung.

Die Umsetzung des NUMP erfordert in jedem Fall die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel. Auch, um den notwendigen Anteil des Verkehrssektors an den Klimaschutzzielen zu erreichen ist zukünftig eine Erhöhung der finanziellen Mittel für Verkehr und Mobilität anzustreben.

Kostenschätzung zur Umsetzung

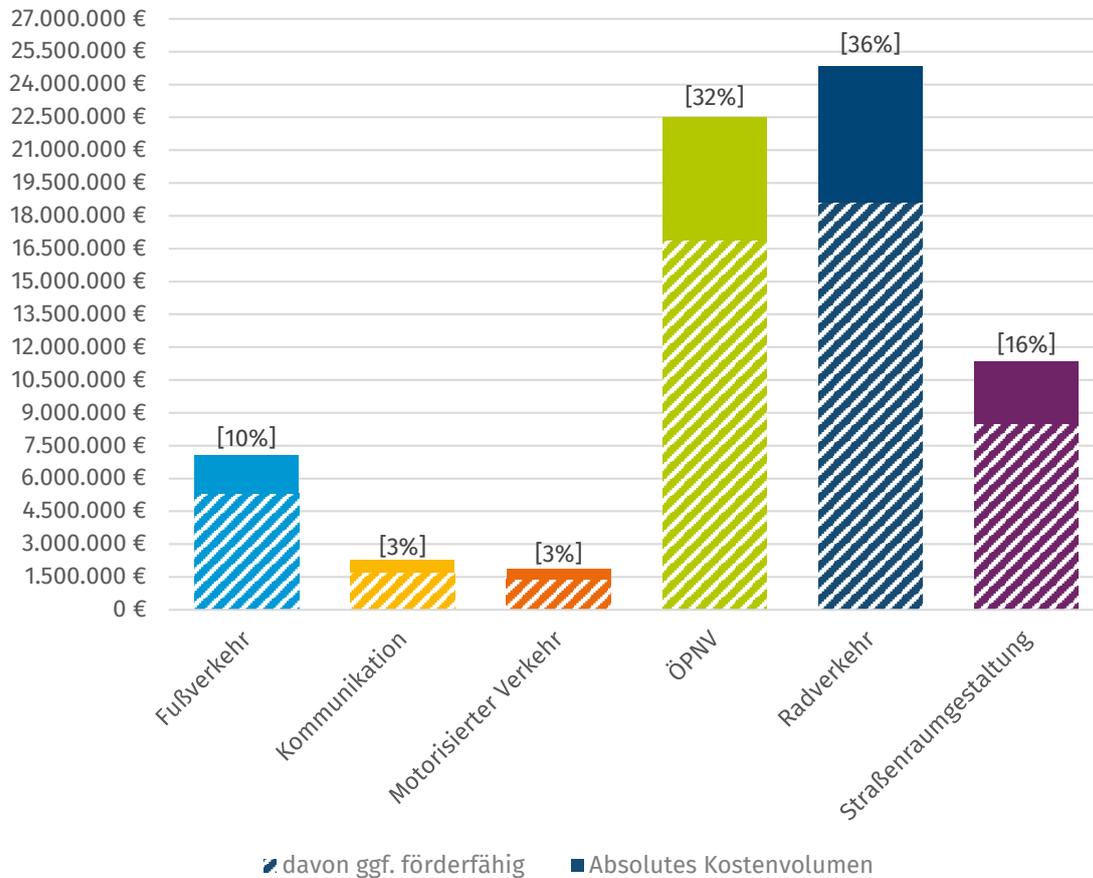
Für die Umsetzung der im NUMP entwickelten Maßnahmen bis 2024 wurde ein voraussichtliches Gesamtbudget von ca. 70 Mio. €⁶ durch den Gutachter abgeschätzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich hier um Schätzungen handelt, basierend auf Aufwendungen der Hansestadt bei vergleichbaren Maßnahmen oder Ausschreibungen, auf Werten aus vergleichbaren Städten sowie gutachterlicher Erfahrung. Insbesondere

⁶ Kostenkalkulation nach aktuellem Preisniveau (bei 3 % Inflationsrate: ca. 89 Mio. € Gesamtbudget)

im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und somit bei Maßnahmen, die vorab eines Konzepts bedürfen (und bei denen im NUMP nur die Konzepterstellung berücksichtigt ist), müssen deren endgültige Ausgestaltung noch definiert und die Kosten ermittelt werden. So ist davon auszugehen, dass tendenziell höhere Kosten entstehen. Gleiches gilt, wenn eine Entscheidung fällt, dass z. B. zur Einhaltung von Klimazielen Maßnahmen innerhalb der Laufzeit des NUMP intensiviert werden sollen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sollte ein jährliches Budget von ca. 3,5 bis 4,5 Mio. € haushalterisch vorgesehen werden. Dabei kann der jährliche Betrag je nach Stand der Umsetzungsplanung variieren und ist jeweils im Rahmen der Haushaltsberatungen zu konkretisieren. Die Abbildung 29 zeigt in diesem Zusammenhang die Verteilung der geschätzten Gesamtkosten auf die verschiedenen Handlungsfelder des NUMP. Im Sinne der von der Hansestadt Lüneburg verfolgten Verkehrs- und Mobilitätswende zeigt die Verteilung der abgeschätzten Kosten, dass der überwiegende Anteil (> 90%) der aufzuwendenden finanziellen Mittel für die direkte Förderung der nicht motorisierten Individualmobilität, des öffentlichen Verkehrs sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bereitgestellt werden müssen. In der Kostenschätzung sind hierbei jedoch keine konkreten Kosten für die Maßnahme M5 (Parkraummanagement) enthalten. In diesem Falle ist auf das Parkraumkonzept zu verweisen. Auch bei einzelnen weiteren Maßnahmen bedarf es weiterer Einzelfallbetrachtungen und es kann zum jetzigen Zeitpunkt lediglich eine Kostenschätzung bis zur Vorplanung erfolgen (z. B. S1). Die jährlichen Kosten der Hansestadt im Bereich Straßensanierung und -ausbau, die u. a. auch stark dem Kfz-Verkehr zugutekommen, sind ebenfalls in den hier folgenden Betrachtungen nicht inbegriffen und im Rahmen des NUMP nicht dargestellt. Allein im Jahr 2024 sah hier der Haushaltsplan für den Bereich „Straßen, Bushaltestellen und Radwege“ ein Gesamtvolumen von ca. 8,8 Mio. € vor.

Abbildung 29: Absolutes Kostenvolumen der Handlungsfelder an den Gesamtkosten mit möglichen Förderquoten [anteiliges Kostenvolumen in Klammern]



Der NUMP versteht sich als integrierter Plan, das heißt, dass in das Handlungskonzept als Umsetzungsstrategie die verschiedenen Handlungsfelder und Maßnahmen ausgewogen, aber unter Berücksichtigung der Maßnahmenprioritäten einfließen. Während einige Handlungsfelder mitunter auch kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (insbesondere Handlungsfeld Kommunikation), erfordern andere Handlungsfelder und Maßnahmen aufgrund einzelner, sehr teurer Infrastrukturprojekte ein deutlich höheres Budget (insbesondere Handlungsfeld Straßenraumgestaltung). Dementsprechend zeigt das absolute Kostenvolumen nach Handlungsfeldern (siehe Abbildung 29) Schwerpunkte mit besonderem Finanzierungsbedarf (Handlungsfelder ÖPNV und Radverkehr). Im Detail ergeben sich für die einzelnen Maßnahmen die in Tabelle 13 dargestellten Einzelkosten. Die im Folgenden genannten Kostenschätzungen stellen dabei lediglich grobe Orientierungswerte dar und sind im Rahmen der Detailplanung weiter zu konkretisieren.

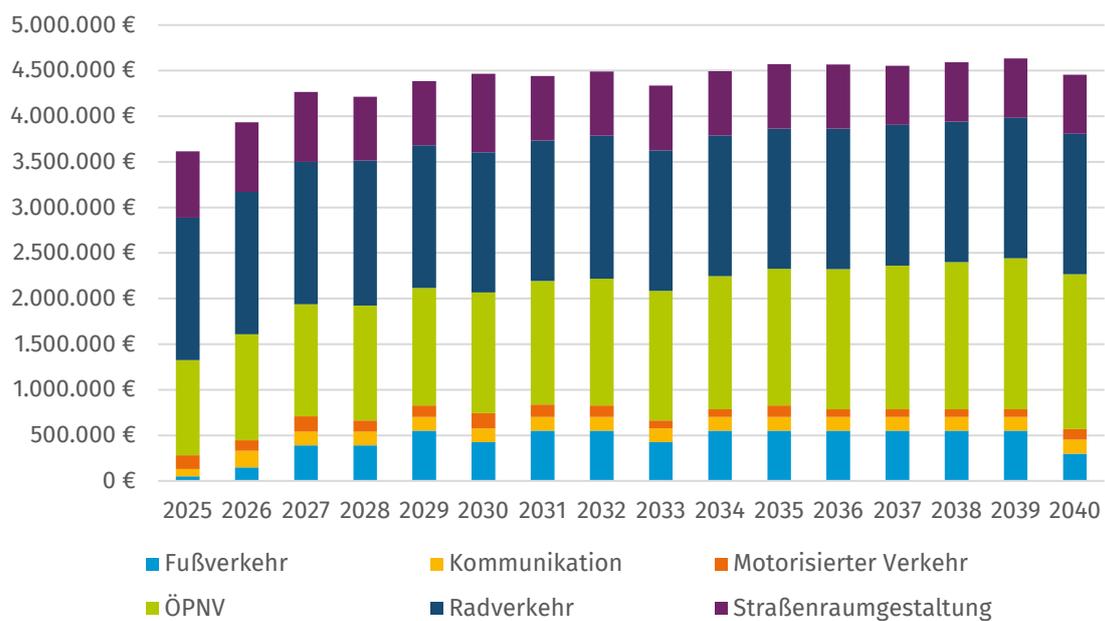
Tabelle 13: Kostentabelle nach Einzelmaßnahmen

Nr.	Titel	Kosten-schätzung	Hinweis
F	Fußverkehr		
F1	Netzkonzeption Fuß	3.200.000 €	
F2	Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum	600.000 €	
F3	Historische Stadt für alle	100.000 €	
K	Kommunikation		
K1	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	1.200.000 €	inkl. Sofortmängelbudget
K2	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	1.000.000 €	
K3	Digitale Hansestadt	60.000 €	Einrichtung Mobilitätsdash-board
M	Motorisierter Verkehr		
M1	Netzkonzeption Kfz	200.000 €	Planungskosten
M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder	1.200.000 €	
M3	Ein Rahmen für die E-Mobilität	50.000 €	Leitfadenerstellung
M4	Wirksame Modalfilter in der Innenstadt	500.000 €	Nur Innenstadt
M5	Parkraummanagement	siehe Parkraummanagementkonzept	
M6	Citylogistik	200.000 €	Planung & erste Sofortmaßnahmen
Ö	ÖPNV & Vernetzte Mobilität		
Ö1	Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz	20.000.000 €	
Ö2	Anpassungsbedarfe Fortschreibung NVP	Siehe Maßnahme Ö1	
Ö3	Modellprojekt: Flexible Angebote	Einzelfallbetrachtung	
Ö4	Unterwegs bei Tag und Nacht	Siehe Maßnahme Ö1	
Ö5	Busbeschleunigung	Siehe u.a. Maßnahme S3, S4	
Ö6	Haltestelleninitiative	2.400.000 €	
Ö7	Vernetzte Mobilität	1.200.000 €	
Ö8	Bike & Ride	Siehe Maßnahme R4	
R	Radverkehr		
R1	Netzkonzeption Rad	24.000.000 €	
R2	Störungsarmes Radfahren	100.000 €	
R3	Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs	75.000 €	
R4	Radabstellanlagen	650.000 €	
S	Straßenraumgestaltung		
S1	Optimierung der Verkehrsströme (östl. Innenstadt)	150.000 €	Machbarkeitsstudie
S2	Optimierung der Verkehrsströme (Soltauer/Uelzener Str.)	40.000 €	Machbarkeitsstudie
S3	Lebenswerte Quartiere	120.000 €	

Nr.	Titel	Kosten-schätzung	Hinweis
S4	50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg	10.000.000 €	
S5	Sichere Schulumfelder	550.000 €	
S6	Lebenswerte Innenstadt	150.000 €	Gestaltungswettbewerb
E	Evaluation⁷		
E1	Evaluationsberichte	150.000 €	
E2	Durchführung Haushaltsbefragung	250.000 €	
E3	Weitergehende Evaluationsmaßnahmen	3 % des Projektbudget	

Ausgehend von den entwickelten Maßnahmen und deren konzeptionierten zeitlichen Ablauf stellt die Abbildung 30 den daraus resultierenden jährlichen Finanzbedarf dar.

Abbildung 30: Finanzbedarf nach Jahren



Fördermöglichkeiten zur Umsetzung

Die für die Umsetzung der Maßnahmen des NUMP erforderlichen Finanzmittel setzen sich nicht nur aus Mitteln der Hansestadt Lüneburg, sondern auch aus Fördertöpfen bzw. Zuweisungen seitens des Bundes und des Landes zusammen. Diese sind essenziell, um die Projekte zu finanzieren. Für viele Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Nahmobilität und des ÖPNV, bestehen derzeit unterschiedliche Möglichkeiten der Förderung. Hier ist zu erwarten, dass Maßnahmen zu hohen Sätzen förderfähig sind.

⁷ Details siehe Kapitel 6. Evaluationskonzept

Es ist zudem davon auszugehen, dass dies entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen von Bund, Land und EU z. B. hinsichtlich des Klimaschutzes auch in den kommenden Jahren der Fall sein wird. Jedoch ist die Fördermittelbereitstellung auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage über die nächsten etwa 15 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Dies gilt ebenso für die Haushaltslage der Hansestadt Lüneburg und ist bei der sukzessiven Umsetzung des NUMP über die anvisierte Laufzeit zu beachten. Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des NUMP unterliegt somit einer gewissen Elastizität und kann im Rahmen des Handlungskonzeptes lediglich eine grobe Kostenabschätzung darstellen. Zu beachten ist, dass Förderanträge projektspezifisch zu prüfen sind. Während sich bei Großmaßnahmen (z. B. Umsetzung Radverkehrsnetz) bereits in der Vergangenheit hohe Fördermöglichkeiten zeigten, ist insbesondere bei kleineren Maßnahmen der Personalaufwand zur Antragsstellung abzuwägen mit den möglichen Fördersummen.

Davon abgesehen liegen bei einzelnen Maßnahmen die Zuständigkeiten und somit die entsprechende Bau- und Finanzierungslasten nicht bei der Hansestadt Lüneburg, sondern bei Dritten, beispielsweise dem Landkreis Lüneburg oder beim Land Niedersachsen. Dies bezieht sich vor allem auf die ÖPNV-Maßnahmen.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass bei bzw. durch bestimmte Maßnahmen zumindest anteilig eine Gegenfinanzierung erfolgen kann. So können Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder die Nutzerfinanzierung von Sharing Mobility (nicht kostendeckend) anteilig zur Refinanzierung beitragen.

Tabelle 14: Auszug möglicher Förderprogramme zur schwerpunktmäßigen Finanzierung der Maßnahmen

Förderprogramm	Förderquote	Maximale Förder-summe	Mögliche Maßnahme	Weitere Hinweise
Förderinitiative Fußverkehr, Bundesamt für Logistik und Mobilität	maximal 75 %	Keine	F1, F3, K1, (S1), S3, S4	
Förderprogramm: ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	je n. Maßnahme ⁸	je n. Maßnahme	Ö5, S1	

⁸ Siehe Rundschreiben Höchstbeträge Stand: September 2022: <https://www.lnv.de/downloads/foerderung#beschleunigungsmassnahmen>

Förderprogramm	Förderquote	Maximale Förder-summe	Mögliche Maßnahme	Weitere Hinweise
Förderung von Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit und von erfolgreichen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Transformationsprozessen in Innenstädten („Resiliente Innenstädte“)	Bis zu 60 %	Keine	F2, M6	
Förderung von Radverkehrsinfrastruktur – Sonderprogramm Stadt und Land	Bis zu 75 %; Bis zu 90 % als finanzschwache Kommune	mindestens 10.000 €; maximal 10.000.000 €	R1, (R3)	
Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	Bis zu 75%	je n. Maßnahme	Ö6	
Richtlinie zur Bundesförderung kommunaler Klimaschutz (Kommunalrichtlinie)	40 – 90 % (variieren nach Schwerpunkt)	Variieren nach Schwerpunkt	Ö7, Ö8, R1, R4	
Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 zur Förderung von Radschnellwegen	Bis zu 75 %; in Einzelfällen bis zu 90 %	Keine	R1	

Abschließend ist zu betonen, dass die Finanzierung und ggf. Förderung von Maßnahmen einzelfallabhängig ist und zum derzeitigen Zeitpunkt die finanziellen Auswirkungen einzelner Maßnahmen für die Hansestadt Lüneburg nicht abschließend beziffert werden können.

5.5 Wirkungen des NUMP auf die Hansestadt Lüneburg

Mit der Aufstellung des NUMP stellt die Hansestadt Lüneburg die Weichen für eine zukunftsweisende Mobilitätsentwicklung im Stadtgebiet. Dies bedeutet einerseits (zum Teil) neue Handlungsfelder und neue Aufgaben für die Stadt(-verwaltung) sowie andererseits veränderte Mobilitätsoptionen bzw. -verhalten und Verkehrssituationen in der Hansestadt. Die wesentlichen Wirkungen und Auswirkungen, die sich durch eine Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ergeben, sind nachfolgend zusammengestellt.

Grundlegende Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Lüneburg

Mit der Umsetzung des NUMP werden sich auch Veränderungen in Lüneburg einstellen. Verbesserungen auf der einen Seite können entsprechende Einschränkungen auf der anderen Seite bedeuten, insbesondere dann, wenn der Platz begrenzt und nicht erweiterbar ist, was in gewachsenen und historischen Stadträumen wie Lüneburg häufig der Fall ist. So gehen einzelne Maßnahmen, die die Förderung des Fuß- und vor allem des Radverkehrs bedeuten, mit einer Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs einher, beispielsweise durch geringere Geschwindigkeiten oder ein stärkeres Miteinander und mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden.

Erfahrungen in der Praxis zeigen, dass eine reine Angebotsplanung die Ziele der Hansestadt nicht erreichen lässt und ein Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen notwendig ist. Für den NUMP gilt aber, dass eine Einschränkung auf der einen Seite immer mit einer Verbesserung auf der anderen Seite einhergehen soll.

Nachhaltige Mobilität sichert die Zukunft des Handels

Zu betonen ist, dass Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV, wie im NUMP vorgeschlagen, keinen negativen Einfluss auf den Handel, die Wirtschaft oder die Gastronomie haben dürfen – im Gegenteil, sie sollen erhebliche Chancen für Wachstum und Entwicklung bieten. Sie verbessern die Erreichbarkeit, steigern die Kundenfrequenz und schaffen attraktive, lebenswerte Innenstädte, die zum Verweilen und Konsumieren einladen. Einzelhandel und Gastronomie können von dieser Entwicklung direkt profitieren und so die Attraktivität der Innenstadt langfristig sichern.

Die Förderung des Umweltverbunds hat nachweislich positive Effekte auf den Einzelhandel, die Wirtschaft und die Gastronomie. Entgegen der oft geäußerten Sorge, dass weniger Autoverkehr zu Umsatzeinbußen führt, zeigen Studien und Erfahrungen⁹, dass mehr Raum für die Nahmobilität dazu beitragen kann, die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt erheblich zu steigern.

⁹ z. B.: AGFK Bayern 2016: Wirtschaftsrad

Ein wesentliches Argument ist die Erhöhung der Kundenfrequenz. Fußgänger:innen und Radfahrende sind flexibel und halten häufiger spontan an, um Geschäfte zu betreten oder ein Café zu besuchen. Sie sind nicht auf die Suche nach einem Parkplatz angewiesen und genießen die unmittelbare Zugänglichkeit von Geschäften und Gastronomiebetrieben. Studien belegen, dass Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, kleinere, dafür aber häufigere Einkäufe tätigen¹⁰. Diese gestiegene Frequenz an potenziellen Kund:innen wirkt sich positiv auf die Umsätze des Einzelhandels und der Gastronomie aus. Zusätzlich schaffen nur gering vom Pkw frequentierte Straßenräume oder Plätze eine einladende Einkaufsatmosphäre, die zum Verweilen anregt und so die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass mehr Zeit und Geld vor Ort ausgegeben wird. Daher wird immer häufiger auch von Wirtschaftsvertreter:innen empfohlen, z. B. das Seitenraumparken zu reduzieren und den MIV auf zentrale Parkmöglichkeiten zu bündeln, wenn dadurch Raum für andere Nutzungen sinnvoll geschaffen werden kann¹¹. Auch Busspuren und die Stärkung von Aufenthaltsqualitäten an Hauptverkehrsstraßen mit Versorgungsfunktion werden zunehmend als Maßnahmen gesehen, die innerstädtische Erreichbarkeit und Attraktivität durch Steigerung von Nahmobilitätsqualitäten zu sichern¹².

Während Autos stauanfällig und von steigenden Energiepreisen abhängig sind, bieten Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV kostengünstige, verlässliche und unabhängige Fortbewegungsmöglichkeiten. Dies schafft auch für den Handel und die Gastronomie langfristige Stabilität. Städte, die auf nachhaltige Mobilität setzen, sind zudem attraktiv für Tourist:innen, die tendenziell zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Der Tourismus ist eine wichtige Einnahmequelle für den lokalen Handel und die Gastronomie. Eine nachhaltige Verkehrspolitik verstärkt diesen Effekt. Gerade in Zeiten zunehmender Urbanisierung ist es wichtig, dass Innenstädte durch effiziente, zugängliche Verkehrsmittel erreichbar sind – und genau das leisten Infrastrukturen für Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV.

Notwendige Verkehre profitieren von mehr Nahmobilität

Letztlich verbessert die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV die Erreichbarkeit der Innenstädte für alle, unabhängig vom Einkommen oder der Verfügbarkeit eines Autos. Dies führt zu einem vielfältigeren Kundenkreis, der den Einzelhandel und die Gastronomie belebt.

Aber nicht nur Handel und Gastronomie profitieren. Auch notwendige Verkehre z.B. Feuerwehreinsätze und Krankenfahrten, aber auch Handwerker oder Fahrten von und

¹⁰ Schneidmesser, Betzien 2021: Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers.

¹¹ IHK Rhein-Neckar 2018: Studie zur verkehrlichen Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft anhand ausgewählter Ober- und Mittelzentren der Region Rhein-Neckar

¹² IHK Nord Westfalen/HWK 2022: Nachhaltige Mobilität in der Stadtregion Münster: Ein Diskussionsbeitrag der Wirtschaft

mit Mobilitätseingeschränkten können von einer Förderung der Nahmobilität profitieren. Mit der zunehmenden Nutzung des Pkws hat sich der Nutzungsdruck auf den Straßen Lüneburgs stetig erhöht. Ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der gebauten Stadt ist kaum möglich. In dem mehr Bürger:innen ein überzeugendes Mobilitätsangebot abseits des MIVs zur Verfügung gestellt wird, desto weniger Menschen sind auf den MIV angewiesen und desto mehr Raum steht diesen notwendigen Verkehren sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr zur Verfügung.

Weiterhin können Bus- und Fahrradinfrastrukturen dabei helfen, die Erreichbarkeit dringlicher notwendiger Verkehre (Blaulichtverkehre) auch kurzfristig sicherzustellen. Neu geschaffene Busspuren aber auch straßenbegleitende Fahrradinfrastrukturen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) können bei Bedarf durch Blaulichtverkehre mitgenutzt werden, wodurch diese schneller zum Ziel kommen können.

6. Evaluationskonzept

Mit dem NUMP sind die Ziele, Ansätze und Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Lüneburg für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, die Erreichung bzw. Verfolgung der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Der NUMP sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Diese können kleinräumiger Art und lokal, aber auch von überregionaler Bedeutung sein.

Mit Blick auf die exogenen und endogenen Einflüsse befindet sich die Mobilität in Lüneburg kontinuierlich im Wandel. Hierzu gehören:

- politische und wirtschaftliche Entwicklungen
- Änderungen des gesetzlichen Rahmens oder von Richtlinien und Empfehlungen (z. B. StVO-Richtlinien, FGSV-Richtlinien, Klimaschutzgesetze)
- Nahverkehrspläne
- allgemein die vorliegenden umzusetzenden Pläne und Konzepte
- neue Pläne und Konzepte
- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen
- künftige Innovationen
- die zunehmende Pendlerverflechtung Lüneburgs mit dem Umland
- ausdifferenzierte Lebensentwürfe und Mobilitätsbedarfe

"Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und auch die Bevölkerung über den Umsetzungsfortschritt zu informieren, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen. Der Beschlussfassung des Rates zu den Maßnahmen folgend, wird der Umsetzungsprozess zudem durch die Politik und weitere Akteure begleitet werden (siehe VO/11412/24).

Die Evaluation gliedert sich in zwei Teilbausteine, die miteinander zu vernetzen sind. Teil 1 des Evaluationskonzeptes ist die Zielerreichungsanalyse. Anhand von stadtweiten Indikatoren soll dabei geprüft werden, inwieweit die aufgestellten Mobilitätsziele der Hansestadt Lüneburg erreicht wurden. Auf der anderen Seite steht die Umsetzungsevaluation. Diese soll in regelmäßigen Intervallen den Umsetzungsstand der Maßnahmen erheben und auswerten.

6.1 Zielerreichungsanalyse

Die Zielerreichungsanalyse betrachtet ausschließlich Indikatoren, die für die Zielerreichung der Hansestadt Lüneburg relevant sind. Für jedes Ober- bzw. Unterziel soll dabei mindestens ein Indikator ermittelt werden. Die Indikatoren sollen dabei die Smart-Kriterien (s. u.) erfüllen. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

S	• Spezifisch – Ist der Indikator eindeutig und verständlich?
M	• Messbar – Lässt sich der Indikator messbar machen?
A	• Angemessen – Sind die angesetzten Veränderungen erreichbar?
R	• Relevant – Trägt der Indikator zur Zielerreichung bei?
T	• Terminiert – Lässt sich ein Evaluationszeitraum festlegen?

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des NUMP eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Hansestadt Lüneburg als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

6.1.1 Mobilitätswende: Steigerung des Anteiles des Umweltverbundes am Modal Split/an der Verkehrsleistung

Rückblick Ziel

Die Hansestadt Lüneburg und der Landkreis Lüneburg haben sich in allen mobilitätsrelevanten Konzepten zu einer Mobilitätswende in Lüneburg und im Landkreis bekannt. Die gemeinsame Zielsetzung beinhaltet, Strategien zu entwickeln, um die Mobilität in Lüneburg und der Region verträglicher zu gestalten. Dazu sollen die aktive Mobilität und der ÖPNV gestärkt werden, so dass mehr Personen auf den Umweltverbund umsteigen. Für den Radverkehr in Lüneburg wurde durch die Radverkehrsstrategie festgehalten, dass bis 2030 mindestens 30 % aller Wege in Lüneburg mit dem Rad zurückgelegt werden sollen.

Indikator zur Zielerreichung

Als Indikator eignet sich der Modal Split der Hansestadt Lüneburg und des Landkreises. Allerdings besteht derzeit keine repräsentative Haushaltsbefragung, die eine verlässliche Grundlage bietet. So gab es in der Vergangenheit zwar durch die Leuphana-Universität als auch im Auftrag der Hansestadt Untersuchungen, diese entsprechen jedoch nicht den Richtlinien der FGSV und sollten daher nicht als Ausgangswerte herangezogen werden (diese unterschätzen beispielsweise im erheblichen Maße den Fußverkehr, zudem: erhebliche Verzerrung bei der Stichprobenziehung durch Erhebungsdesign). Daher sollte ein politisch verabschiedeter Ziel-Modal Split für die Hansestadt auf Basis einer repräsentativen Haushaltsbefragung entwickelt werden.

Ausgangswerte

Allerdings sind Haushaltsbefragungen aufwändig und lassen sich frühestens im 2. Quartal 2025 umsetzen. Daher kann bis zur ersten Haushaltsbefragung mit Vergleichswerten gearbeitet werden.

Tabelle 15: Modal Split - Vergleichswerte

Vergleichswerte	MIV	ÖV	Rad	Fuß	Quelle
Landkreis Lüneburg	58 %	9 %	14 %	20 %	Regionalisierung MID („Small Area Estimation“)
Ländl. Reg. / zentr. Stadt	56 %	7 %	13 %	24 %	MID 2017 nach Regiostar
Göttingen	30 %	9 %	36 %	25 %	Haushaltsbefragung 2022
Heidelberg	29 %	13 %	29 %	29 %	Mobilität in Städten 2018
Jena	34 %	15 %	15 %	35 %	Mobilität in Städten 2018
Flensburg	44 %	8 %	24 %	24 %	Haushaltsbefragung 2021

Aus den Vergleichswerten kann zunächst ein Ausgangswert angenommen werden, bis eine repräsentative Haushaltserhebung diesen ersetzt. Dieser ist nachfolgend dargestellt.

Tabelle 16: Mögliche Ausgangswerte für einen Modal Split

	MIV	ÖV	Rad	Fuß
Mögl. Ausgangswert	44 %	8 %	24 %	24 %

Zielwert

Ein Ziel-Modal Split: 30 % MIV – 70 % Umweltverbund für die Binnenmobilität ist für die Hansestadt ein anzustrebendes Ziel für 2040. Dieses Ziel ist durch eine Haushaltsbefragung hinsichtlich der Realisierbarkeit zu prüfen und entsprechend anzupassen. Die Zielerreichung sollte alle 5 Jahre geprüft werden.

6.1.2 Klimaneutralität bis 2030

Rückblick Ziel

Im übergeordneten Klimaschutzplan wird festgehalten, dass der Landkreis bis 2030 klimaneutral (Kreistagsbeschluss vom 09.03.2020) sein soll. Dieses Ziel wurde auf städtischer Ebene durch den Beschluss des Rates zum Beitritt zu dem Bürgerbegehren Lüneburger „Klimaentscheid“ bekräftigt. Dies bedeutet für den Verkehr, dass Lüneburg bis 2030 klimaneutral sein möchte (Beschluss Klimaschutzplan vom 08.06.2021). Dies kann einerseits durch einen Modal Shift, andererseits auch durch den Umstieg auf emissionsarme Technologien (E-Mobilität, Wasserstoff) erreicht werden.

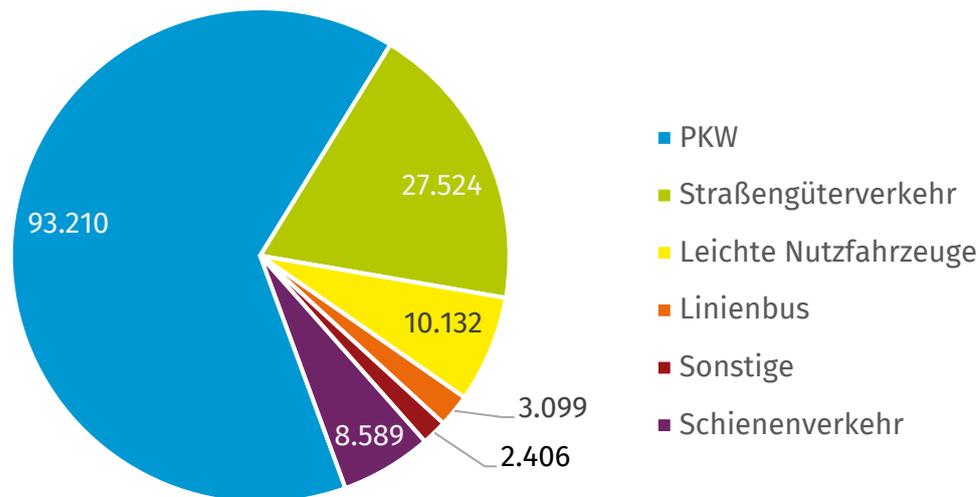
Indikator zur Zielerreichung

Als Indikator ist der Ausstoß der THG-Emissionen zu nennen, der in der Energie- und Treibhausgasbilanzierung des Klimaschutzplanes erfasst wird. Der Verkehrssektor wird nach dem Territorialprinzip erhoben. Ausgehend von dem auf dem Gebiet der Hansestadt stattfindenden motorisierten Verkehrsformen werden der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen pro Verkehrsträger (PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Busse etc.) berechnet. Die Haushaltserhebung zum Mobilitätsverhalten kann die THG-Berechnungen auf der Personenebene weiter verfeinern und bildet so auch Anstrengungen auf städtischer Ebene mit ab. Dies ist besonders vor dem Hintergrund relevant, dass die bestehende Klimabilanzierung überwiegend bundesstatistische Werte heranziehen muss und somit nicht immer eine valide Regionalisierung möglich ist. Straßengüter, Bus, Schiene und leichte Nutzfahrzeuge können bei der Haushalts-Erhebung nur unzureichend berücksichtigt werden.

Ausgangswerte

Als Ausgangswert kann die Energie- und THG-Bilanz vom Mai 2022 herangezogen werden.

Abbildung 31: THG Emissionen in t/a



Quelle: beks EnergieEffizienz 2022: Energie und THG-Bilanz, Potenziale & Szenarien Hansestadt Lüneburg

Zielwert

Mit dem Ziel der Klimaneutralität ist es das Ziel der Hansestadt Lüneburg, bis 2030 den Wert deutlich entsprechend der aufgestellten Ziele zu senken, um ein Gleichgewicht zwischen Ausstoß und Aufnahme von THG-Emissionen herzustellen. Die Überprüfung der THG-Emissionen wird entsprechend dem Klimaschutzplan (2021: 117) in einem drei bis fünfjährigen Jahresrhythmus durchgeführt.

6.1.3 Vision Zero & hohe Verkehrssicherheit

Rückblick Ziel

Die Mobilität in der Hansestadt soll für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sein. Mit den Leitbildern zur Radverkehrspolitik 2030+ der Hansestadt Lüneburg wurde die Vision Zero beschlossen, d. h. keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (VO/8218/19).

Indikator zur Zielerreichung

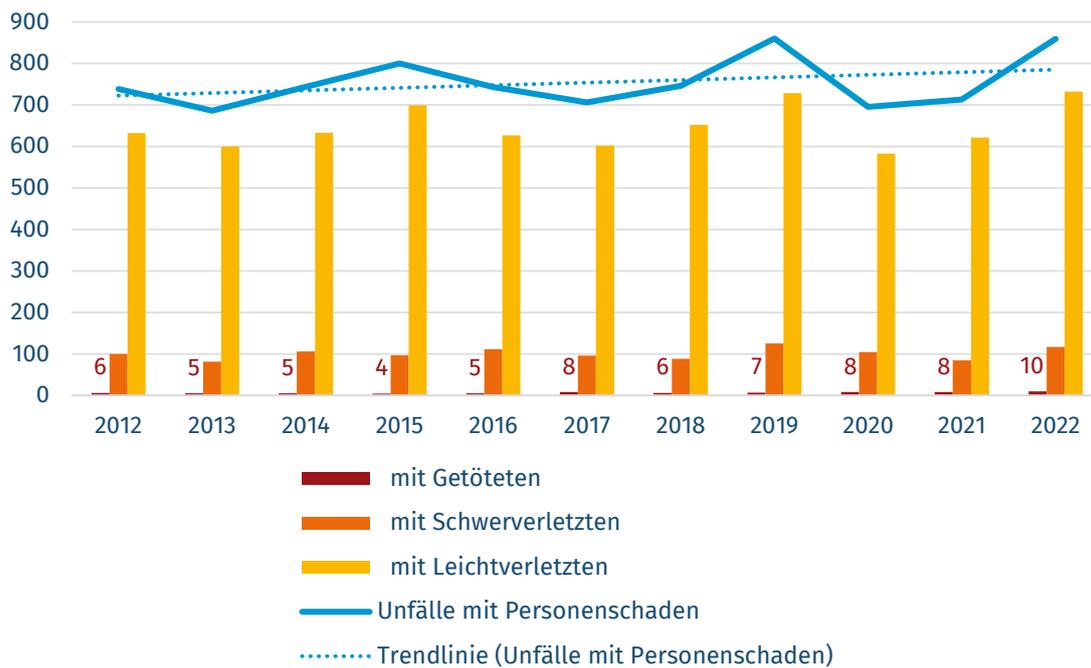
Die Unfälle inkl. Unfalldaten werden jährlich erhoben und in der polizeilichen Unfallstatistik erfasst. Als Indikatoren eignen sich insbesondere die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten aufgeschlüsselt nach Unfallursachen. Die Daten sind jedoch zu interpretieren. Die Unfalldaten sind bspw. in das Verhältnis mit der Anzahl der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß zu setzen. Steigt der Anteil der nahmobilen Wege, kann die Anzahl der Verkehrsunfälle zwar steigen (mehr Menschen mit dem Rad erzeugen tendenziell mehr Unfälle), der relative Anteil an den Gesamtnutzenden kann aber sinken. Auch soziodemographische Entwicklungen sind zu berücksichtigen. So verletzen sich Senior:innen (z. B. auf Pedelecs) häufig schwerer als

andere Gruppen. Dies verdeutlicht auch nochmal die Bedeutung einer Evaluation, da je nach Unfallart auch andere Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu priorisieren sind.

Ausgangswerte

Die Ausgangswerte sind aus der Unfallstatistik zu entnehmen. Beispielhaft sei hier einerseits die gesamte Unfallentwicklung genannt (z. B. Unfalltote 2022: 10) als auch die Unfallbeteiligungen mit Personenschaden pro 1.000 Wege.

Abbildung 32: Unfallentwicklung im Landkreis Lüneburg



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten des Landesamts für Statistik Niedersachsen

Tabelle 17: Unfallbeteiligungen mit Personenschaden pro 1.000 Wege

	2022	Anzahl Wege* (hochgerechnet)	Unfallbeteiligungen mit Personenschaden pro 1.000 Wege
Pkw	303	127.575	2,4
Radverkehr	277	69.586	4,0
Fußverkehr	38	69.586	0,5
Sonstige	68	23.195	2,9
Gesamt	479	289.942	1,7

* Tagesbevölkerung: 90.607 (laut Pendleratlas), Wege pro Tag: 3,2 (MID-Regionalisierung 2017)

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Daten des Landesamts für Statistik Niedersachsen

Zielwert

Die Hansestadt hat sich die Vision Zero, also keine Verkehrstoten als Ziel gesetzt. Zudem soll die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten reduziert werden. Die Unfallbeteiligungen mit Personenschaden pro 1.000 Wege sollten stark reduziert werden (< 1,0). Die Unfallstatistik wird jährlich ausgewertet. Dieser Turnus ist beizubehalten. Alle 5 Jahre sollte jedoch eine ausführliche Trendanalyse durchgeführt werden. Dabei gilt es, die Daten tiefgehend zu analysieren sowohl im Längs- als auch im Querschnitt.

6.1.4 Erreichbarkeit: Die 15-Minuten-Stadt

Rückblick Ziel

Die Hansestadt Lüneburg hat die 15-Minuten-Stadt in ihrem 2021 erarbeiteten Leitbild als Ziel genannt. In der Stadt soll der Straßenraum gerecht aufgeteilt und der Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten gesichert sein. Die verkehrsmittelbezogenen Netze sollen durchgängig sein und Ziele des Alltags innerhalb von 15 Minuten verkehrsmittelübergreifend erreichbar sein. Das Ziel der 15-Minuten-Stadt ist ein Leitbild, das sowohl stadtplanerisch (Alltagsziele müssen entsprechend räumlich verteilt sein) als auch verkehrsplanerische Implikationen enthält. Aufgrund der gewachsenen Strukturen und der daraus resultierenden Stadtstrukturen in der Hansestadt kann eine Steigerung der Erreichbarkeit nur erreicht werden, wenn mehr Menschen auf raumsparende Verkehrsmittel¹³ umsteigen. Daher gilt es, die Reisezeiten zwischen Umweltverbund und MIV anzugleichen und somit die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes zu erhöhen. Gleichzeitig gewährleistet dies die störungsarme Abwicklung weiterhin notwendiger Kfz-Verkehre, da hierdurch auch die Fließgeschwindigkeiten im MIV positiv beeinflusst werden können.

Indikator zur Zielerreichung

Eine Steigerung der Erreichbarkeit lässt sich insbesondere in kürzeren Reisezeiten definieren. Dabei ist besonders im Fuß- und Radverkehr auf Umwegesensibilitäten zu achten. Im ÖPNV ist die Reisezeit zudem von Umstiegshäufigkeiten und Taktung beeinflusst. Die Reisezeit/-Erreichbarkeitsanalysen des NUMP-Analyseberichtes können hier die Grundlage bilden. Dabei zeigen die OpenRouteService-Analysen, dass im MIV/Radverkehr das Ziel der 15-Minuten-Stadt grundsätzlich gegeben ist. Ausnahme bilden die Ränder von Ochtmissen und Häcklingen sowie Rettmer für den Radverkehr. Hier geht es eher um die qualitative Aufwertung der bestehenden Radverbindungen, die vorzugsweise über die Evaluierung der Maßnahme R1 überprüft wird.

¹³ Platzbedarfe pro Person (Pkw mit 50 km/h: ca. 140 qm, mit 30 km/h: ca. 65qm, stehend: 13,5 qm // Fahrrad bei 30 km/h 41 qm, stehend 1,2 qm, zu Fuß 1 qm, ÖPNV zwischen 3 und 9 qm, Quelle: Zukunft Mobilität

Ausgangswerte & Zielwerte

Tabelle 18: Auszug Ausgangswerte Analysebericht sowie anzustrebende Zielwerte

Analysen & Ausgangswerte (in Klammern Seite Analysebericht)	Zielwerte
Fußläufige Erreichbarkeit Nahversorgungszentren (S.27)	> 10min
Erschließungsdefizit Haltestellen (S.49)	<300m (86,3 %)
Reisezeitverhältnisse MIV/ÖPNV (S.52)	<2,0 auf Hauptachsen, <2,7 Mindeststandard

6.1.5 Flächengerechte Hansestadt

Rückblick Ziel

Die Hansestadt Lüneburg hat sich das Ziel gesetzt, öffentliche Räume aufzuwerten und allen Menschen zugänglich zu machen. Dabei soll auch der Verkehrsraum zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden gerechter aufgeteilt werden. Das Ziel findet sich im Leitbild der Hansestadt Lüneburg, der ersten Stufe des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept; VO/9698/21). Es wurde im Jahr 2021 vom Rat beschlossen und der Erstellungsprozess des ISEK wird im Sommer 2025 abgeschlossen sein.

Indikator zur Zielerreichung

Als Indikator ist das Verhältnis zwischen Seitenraum und Fahrbahn bzw. die FGSV-Richtlinienkonformität bei allen Neu- und Umplanungen der Hansestadt Lüneburg auf den Lüneburger Straßen zu nennen. Mit FGSV-Richtlinienkonformität (4.2 Leitplanken der Mobilität) ist hier gemeint, dass die Mindestbreiten für den Fuß- und Radverkehr mindestens erreicht werden. Als Idealmaß der Straße ist 30-40-30 ein bewährtes Planungsprinzip. Dies kann jedoch aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen nicht immer als Ausgangsprämisse angenommen werden. Das Ziel muss jedoch sein bei jeder Um- und Neugestaltung die Bedarfe des Umweltverbundes (siehe FGSV-Richtlinien) mindestens im gleichen Maße berücksichtigt werden wie die es MIVs (z.B. Seitenraumbreiten, Knotenpunktgestaltung, Herbst-/Winterdienst etc.)

Ausgangswerte

Für das Ziel der flächengerechten Hansestadt bestehen keine stadtweiten Ausgangswerte, da keine Vollerhebung des Straßenraumes durchgeführt wurde. Empfehlungen für Straßenräume mit besonderem Handlungsbedarf sind im Analyse- und Maßnahmenbericht genannt.

Zielwert

Bei jeder Neu- und Umgestaltung sind die FGSV-Richtlinien gemäß 4.2 Leitplanken der Mobilität einzuhalten. Abweichungen sind zu begründen. In einem regelmäßigen Turnus (alle 3-5 Jahre) ist tabellarisch darzulegen, welche Neu- und Umgestaltungen am Straßennetz vorgenommen wurden, welche Netze betroffen sind (siehe Netzkonzeption Maßnahmen) und ob die Richtlinien eingehalten wurden.

Tabelle 19: Beispiel für eine Prüftabelle bei Neu- und Umgestaltungen

Maßnahme	MIV		Rad		ÖPNV		Fuß		Richtlinien beachtet	Bemerkungen
	Hauptachse	X	Hauptachse	X	Hauptachse	X	Hauptachse	X		
Beispielstraße	Hauptachse	X	Hauptachse		Hauptachse	X	Hauptachse		ja	Ausnahme: Verengung an Einfahrt Teststraße
	Nebennetz		Nebennetz	X	Nebennetz		Nebennetz	X		

(in diesem Fall wurde auf der Beispielstraße, die ein Hauptachse für den MIV/ÖV-Verkehr ist, die Richtlinien der FGSV mit Ausnahme an einer Engstelle/Einfahrt beachtet)

6.1.6 Teilhabe und Barrierefreiheit

Rückblick Ziel

Lüneburg soll für alle Menschen erlebbar sein. So sieht es das 29.09.2021 vom Rat der Hansestadt Lüneburg beschlossene Leitbild vor (VO/9698/21). Dazu muss das Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sein. Insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit ist dies laut der Analyse und den Beteiligungsformaten (z. B. Planungsspaziergang zur barrierefreien Innenstadt) derzeit nicht gegeben.

Indikator zur Zielerreichung

Bis zum 01.01.2022 sollte laut PBefG (Personenbeförderungsgesetz) die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV gegeben sein. Dieses Ziel wurde bislang in Lüneburg, wie auch in vielen anderen Kommunen, nicht erreicht. Zur vollständigen Barrierefreiheit ist ein Gesamtsystem erforderlich, das die komplette Wegekette abbildet. Dies bedeutet, dass alle Fahrzeuge, die Informationen, die Haltestellen und auch ihre nähere Zuwegung barrierefrei sein müssen.

Für den öffentlichen Raum ist die Messung der Barrierefreiheit komplizierter. Zu empfehlen ist daher, dass ähnlich zum Ziel der Flächengerechtigkeit bei jeder Neu- und Umplanung im öffentlichen Raum die Belange der Barrierefreiheit mit in die Planung fließen.

Ausgangswerte

Die Fahrzeuge im Landkreis sind im ÖPNV nahezu barrierefrei. 2018 waren 76 % barrierefrei. Ziel in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2023 war es, den Anteil bereits bis 2022 auf 100 % zu erhöhen. Von den Haltestellen sind in der Hansestadt Lüneburg derzeit weniger als die Hälfte barrierefrei ausgebaut (2022: rund 100 von 340 Haltestellen barrierefrei (Ausschuss für Mobilität vom 31.03.2022)).

Zielwerte

Mit dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit sind die Zielwerte auf 100 % anzusetzen. Dieses Ziel ist schnellstmöglich zu erreichen.

Zielerreichungsanalyse: Übersicht

Table 20: Zielerreichungspfade Übersicht

Nr.	Art	Erhebungsmethode	Ausgangswerte	2025/ 2026	2030/ 2031	2034/ 2035	2039/ 2040
1.1	Modal Split	Haushaltsbefragung	44 % MIV/8 % ÖV/ 24 % Rad/24 % Fuß	Ausgangswert ermitteln	40 % MIV/ 60 % Umwelt- verbund	35 % MIV/ 65 % Umwelt- verbund	30 % MIV/ 70 % Umwelt- verbund
1.2	THG-Emissionen	Energie- und THG-Bilanz	145 t CO ₂ eq (2022)	112 t CO ₂ eq	84 t CO ₂ eq	56 t CO ₂ eq	28 t CO ₂ eq
1.3.1	Unfalltote	Amtliche Unfall- statistik	10 (2022)	<10	5	0	0
1.3.2	Unfälle mit Personenschaden auf 1.000 Wegen	Amtliche Unfall- statistik	Gesamt: 1,7 Rad: 4,0 Fuß: 0,5	Gesamt: <1,7 Rad: <4,0 Fuß: <0,5	Gesamt <1,5 Rad <3,5 Fuß < 0,5	Gesamt <1,2 Rad <3,0 Fuß < 0,5	Gesamt <1,0 Rad <2,5 Fuß < 0,5
1.4.1	Reisezeitverhältnis	Eigene Erhebung	Je nach Relation zwischen 1,3 und 3,2	Mit NVP realisieren.	<2,0 auf Hauptachsen, <2,7 Mindest- standard	<2,0 auf Hauptachsen, <2,7 Mindest- standard	<2,0 auf Hauptachsen, <2,7 Mindest- standard
1.4.2	Erreichbarkeit Haltestellen	Eigene Erhebung	86,3 % (2023)	90 %	95 %	95 %	100 %

Nr.	Art	Erhebungsmethode	Ausgangswerte	2025/ 2026	2030/ 2031	2034/ 2035	2039/ 2040
1.4.3	Fußläufige Erreichbarkeit	Eigene Erhebung	Analysebericht S.27	Städtebauliche Gesamtaufgabe, ressortübergreifende Abstimmung auf Ziele noch nötig.			
1.5	Flächengerechtigkeit bei Neu- und Umgestaltungen	Eigene Erhebung	-	Hohe FGSV-Konformität (Idealerweise 100%) bei allen Planungen, Abweichungen vom Richtlinienstandard sind zu begründen.			
1.6.1	Barrierefreie Fahrzeuge	Erhebung Kreis	76 % (2018)	100%	100%	100%	100 %
1.6.2	Barrierefreie Haltestellen	Haltestellenkataster	100 von 340 (2022)	150	200	250	300

6.1.7 Weitere Indikatoren

Für ein vollumfängliches Bild zur Mobilität in der Hansestadt kann das Indikatorenset erweitert werden. Eine Auswahl an weiteren für das Maßnahmenkonzept sinnvollen Indikatoren.

Tabelle 21: Mögliche Indikatoren für die Evaluation

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (alle 1-2 Jahre)
Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebaute Querungen)
Detailauswertungen der Unfälle mit Personen- (inkl. Schwere) und mit Sachschaden
Anzahl der intermodalen Schnittstellen (Mobilstationen, P+R-Anlagen, B+R-Anlagen)
Anzahl geschaffener Radabstellanlagen
Anzahl von Lieferzonen
Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen
Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet
Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse
V85-Geschwindigkeiten ¹⁴
Fahrgastzahlen ÖPNV
ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit)
Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen
Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr
Anzahl und Nutzung von Sharingangeboten (Car- und Bikesharing)
Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr
Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen (alle 3-5 Jahre)
Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland
Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)
Emissionswerte
Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre
Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)
Entwicklung der Parkraumauslastung in den Zentren (bspw. Auslastung Parkbauten)
Belegungsgrad von Radabstellanlagen, v. a. in den Zentren und an wichtigen ÖPNV-Haltestellen
Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement
ÖPNV-Erschließungsgrad bzw. Erfassung des Mobilitätsangebots von neu entwickelten Wohngebieten (300 m-Radien o. 5min/10 Radien)
Mittel- bis langfristige Wirkungen, insbesondere indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5 Jahre)
Zielgruppenspezifischer Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

¹⁴ Ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.

Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten)

Zu betonen ist, dass nicht zu empfehlen ist alle weiteren Indikatoren zu erheben. Für einige Indikatoren sind bspw. aufwändige Erhebungen erforderlich, andere eignen sich ggf. nur für einzelne Fragestellungen und sind daher eher im Zuge einzelner Maßnahmeevaluation punktuell zu erheben. Dies würde den Aufwand für eine stetige Evaluation erheblich erhöhen, ohne dass ein großer Mehrnutzen entsteht. Die weiteren Indikatoren sollten daher nach sorgfältiger Prüfung, z.B. aufgrund einer Zielanpassung, eher punktuell ergänzt werden.

6.2 Umsetzungsevaluation

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des NUMP zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System verfolgt werden, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung / Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt / es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde geprüft und wird wegen eines negativen Ergebnisses nicht weiterverfolgt

Der im Handlungskonzept dargestellte Zeitplan (Abbildung 28: Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen) bildet hier die Grundlage. In diesem sind definierte Meilensteine pro Maßnahme festgehalten. Da es sich beim NUMP grundsätzlich um ein lebendiges Planwerk handelt, ist der Zeitplan zu aktualisieren und auf die politischen und planerischen Entwicklungen anzupassen.

Auf Basis des Zeitplans sind Umsetzungsübersichten (in einfacher Tabellenform) nach Maßnahme K1 jährlich zu erstellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. So können z. B. der zuständige politische Ausschuss sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

6.3 Handlungsfeld E: Evaluationsmaßnahmen

Aus den oben genannten Evaluationsschritten resultieren Maßnahmen, die zusätzlichen Personal- und Ressourcenaufwand bedürfen. Im Folgenden werden die verschiedenen Maßnahmen in kurzen Maßnahmensteckbriefen aufbereitet und mit Kosten hinterlegt.

E1	Evaluationsberichte	Zeitraum:	Langfassung: 5 Jahre
		Kosten:	ca. 20.000 € bis 30.000 €, zusätzlich: 5.000 p.a.

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts wird jedes Jahr ein Evaluationskurzbericht sowie ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2028) ein ausführlicher Evaluationsbericht zusammengestellt. Diese Evaluationsberichte dienen dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind und weil mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des NUMP dargestellt werden (siehe Umsetzungsevaluation). Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Lüneburg (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des NUMP
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des NUMP (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden,

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im NUMP enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist,
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind,
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind,
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine

Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des NUMP).

Der jährliche Evaluationskurzbericht ist in Tabellenform darzulegen und ist eine Aktualisierung der jährlich erhobenen Daten. Im Gegensatz zum 5-Jahres-Bericht erfolgt keine tiefergehende schriftliche ausführliche Auseinandersetzung.

Forschende sowie weitere Akteure können aktiv in die Wirkungsevaluation integriert werden. So können bspw. Auswirkungen von Maßnahmen wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse für die Optimierung/Anpassung der Maßnahmen genutzt werden. Ebenso können Maßnahmen wie Verkehrsversuche direkt wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden, um schnelle und aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können. Darauf aufbauend können Maßnahmen stadtweit ausgeweitet werden.

E2	Durchführung einer regelmäßigen repräsentativen Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	Zeitraum:	alle 5 Jahre
		Kosten:	50.000 € bis 100.000 €

Eine repräsentative Haushaltserhebung zum Mobilitätsverhalten hat das Ziel, Daten über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu sammeln. Diese Erhebungen sind wichtig, um die Verkehrsplanung und -entwicklung an den tatsächlichen Bedürfnissen und Wünschen der Bürger:innen auszurichten. Haushaltsbefragung sind notwendig, um fundierte Entscheidungen für die zukünftige Verkehrsplanung zu treffen. Da die Hansestadt bislang an keiner regelmäßigen, repräsentativen Haushaltsbefragung teilnimmt oder diese in regelmäßigen Abständen selber durchführt, ist zu empfehlen für den NUMP-Prozess dies zukünftig zu ändern.

Dabei gibt es grundsätzlich zwei verschiedene Möglichkeiten eine Haushaltsbefragung durchzuführen:

- Teilnahme an einer deutschlandweiten Mobilitätserhebung (Mobilität in Deutschland oder Mobilität in Städten (SrV)
Vorteil: hohe kommunale Vergleichbarkeit, Nachteil: höhere Kosten, Standardisierung
- Beauftragung eines Planungsbüros/Eigenregie für eine stadteigene Haushaltsbefragung nach FGSV-Standards (Stichprobengröße/-ziehung, Design etc.)
Vorteil: Individualisierungsmöglichkeiten, Nachteil: geringere Vergleichbarkeit

E3	Weitergehende Evaluationsmaßnahmen	Zeitraum:	nach Bedarf
		Kosten:	3% des Pro- jektbudgets

Die einzelnen Maßnahmen im NUMP erfordern ggf. auf das Projekt zugeschnittene Evaluationsmaßnahmen. Dies können z.B. Befragungen (z.B. zur Annahme von Verkehrsregelungen im Quartier) sein, aber auch quantitative Verkehrserhebungen (Verkehrszählungen) oder Modellierungen sein. Es ist daher zu empfehlen, dass mindestens 3 % des vorgesehenen Projektbudgets für Evaluationsmaßnahmen genutzt wird und für jede Maßnahme ein Evaluationsziel benannt wird. Als Grundlage kann hierfür die unten aufgeführte Checkliste (Tabelle 22: Zeitplanung und Checkliste für die Umsetzungsevaluation) herangezogen werden. Diese enthält für jede Maßnahme Evaluationsziele, die herangezogen werden können.

Da es sich beim NUMP grundsätzlich um ein flexibles Planwerk handelt, sind die aufgeführten Evaluationsschritte maßnahmenbezogen zu prüfen und ggf. zu aktualisieren.

Tabelle 22: Zeitplanung und Checkliste für die Umsetzungsevaluation

		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
F Fußverkehr	F1 Netzkonzeption Fuß																	
	F1.1 Umgesetzte Haupttrouten in km			Konzeption	1 km													
	F1.2 Aufgestellte Nahmobilitätskonzepte			Aufstellung														
	F1.3 Hauptbereichsnetze/ Nebenbereichsnetze in km					1 km	1 km											
	F2 Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum																	
	F2.1 Anzahl umgestalteter Plätze/ öffentl. Räume			1 Platz/Raum	1 Platz/Raum													
K Kommunikation	F3 Historische Stadt für alle																	
	F3.1 Aufstellung Abwägungs-/Gestaltungsleitfaden		Aufstellung															
K1 Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	K1 Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit																	
	K1.1 Jährlicher NUMP-Bericht	Bericht																
	K1.2 Teilnahme Stadtradeln	Teilnahme																
	K1.3 Teilnahme Europäische Mobilitätswoche	Teilnahme																
	K1.4 Ergänzende Beteiligungsmaßnahmen	Bereitstellung																
	K1.5 Sofortmängelbudget	Bereitstellung																

		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
K2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	K2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement																
	K2.1 Mobilitätsbildung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung	Bereitstellung
	K2.2 Etablierung Neubürgermarketing		Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung	Etablierung
	K2.3 Einrichtung/Fortführung Koordination Betriebliches MM		Einrichtung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung	Fortführung
K3 Digitale Hansestadt																	
K3.1 Einrichtung eines Mobilitätsdashboards		Einrichtung															
K3.2 Anteil DFI an Lüneburger Haltestellen																	
K3.3 Bereitstellung der Schnittstelle von Echtzeitdaten		Bereitstellung															
M Motorisierter Individualverkehr	M1 Netzkonzeption Kfz																
	M1.1 Hierarchisierte Straßennetzkarte	Aufstellung															
	M1.2 Umgestaltete Straßenräume		Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung
	M1.3 Gesamtstädtische Verkehrszählung	Verkehrszählung						Verkehrszählung					Verkehrszählung				
M2 Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder																	
M2.1 Anzahl verkehrsberuhigter Quartiere	Umsetzungsplan		Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung
M3 Ein Rahmen für die E-Mobilität																	

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
M3.1 Leitfaden zur strukturierten Bearbeitung von Sondernutzungsanträgen und Standortbewertungen			Aufstellung													
M4 Wirksame Modalfilter in der Innenstadt	Zentrum	Zentrum	Zentrum	Zentrum		Weitere	Weitere	Weitere								
M5 Parkraummanagement	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung													
M6 Citylogistik			Citylogistikstrategie	Last-Mile Angebote		Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung	Verstetigung
Ö1 Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg		Aufstellung NVP	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung					
Ö2 Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan		Aufstellung NVP	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung					
Ö3 Modellprojekt: Flexible Angebote zur Verbesserung der Erschließung					Konzeption	Umsetzung Modellprojekt	Umsetzung Modellprojekt	Umsetzung Modellprojekt	Umsetzung Modellprojekt	Verstetigung						
Ö4 Unterwegs bei Tag und Nacht		Nachtbusangebot														
Ö5 Busbeschleunigung																
Ö5.1 Modalfilter																
Ö5.2 Knotenpunkte																
Ö5.3 Lösung von Stabilitätsproblemen		Prüfauftrag	Prüfauftrag			Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung
Ö6 Haltestelleninitiative	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10	8 bis 10

		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
	Ö7 Vernetzte Mobilität																
	Ö8 Bike & Ride																
R Radverkehr	R1 Netzkonzeption Rad																
	R1.1 Hauptrouten	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km
	R1.2 Attraktivierung Verbindungs-/Schönrou- ten	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km	3km
	R2 Störungsarmes Radfahren	Bereitstel- lung	Bereitstel- lung	Bereitstel- lung	Bereitstel- lung	Bereitstel- lung											
	R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radver- kehrs																
	R3.1 Radzählstationen				1				1								
	R3.2 Fahrradreparatur- stationen			1		1		1			1			1			
	R4 Radabstellanlagen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
S Straßenraumgestaltung	S1 Optimierung der Ver- kehrsströme (östliche Innenstadt)	Machbar- keitsprüfung			Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung			
	S2 Optimierung der Ver- kehrsströme (Soltauer/Uelzener Str.)		Machbar- keitsprüfung			Umsetzung	Umsetzung	Umsetzung									
	S3 Lebenswerte Quartiere																
	S3.1 Modalfilter		1		1			1			1						
	S3.2 Quartierskonzepte																

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
S4 50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg																
S4.1 Knotenpunkte	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
S4.2 Querungen	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S5 Sichere Schulumfelder	1 bis 2	1 bis 2	1 bis 2	1 bis 2	1 bis 2	1 bis 2	1 bis 2									
S6 Lebenswerte Innenstadt						Gestaltungswettbewerb										

7. Zusammenfassung

Der NUMP ist ...

...Meilenstein für die Hansestadt Lüneburg

Dieses Konzept markiert einen entscheidenden Schritt in Richtung einer integrierten und nachhaltigeren Mobilität in Lüneburg. Nach einem umfassenden Prozess entstand ein Mobilitätskonzept, das sich an den Prinzipien der SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans) orientiert und die Mobilitätsplanung der nächsten Jahre maßgeblich beeinflussen wird. Das Konzept legt dar, in welche Richtung sich Lüneburg gemäß den selbst gesetzten Zielen entwickeln möchte. Dabei ist wichtig hervorzuheben, dass die politische Befassung des Konzepts und die Veröffentlichung des Abschlussberichtes nicht das Ende des Prozesses bedeuten, sondern nun die Umsetzungsphase des NUMP beginnt. Im Gegenteil, dieser Meilenstein ist der Beginn, die im NUMP enthaltenen Leitlinien, Ziele und Maßnahmen in den Alltag der Politik und Verwaltung zu integrieren und ihre Umsetzung unter Beachtung der politischen Vorgaben, die im Rahmen der Ratssitzung im November 2024 fixiert wurden, voranzutreiben.

...Grundlage für zukünftige Entscheidungen

Die Stadt Lüneburg hat ehrgeizige Ziele formuliert, um eine lebenswerte und attraktive Stadt für Einwohnende, Pendler:innen und Touristen zu bleiben. Ein nachhaltigerer Mobilitätsansatz, der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit betont, spielt dabei eine Schlüsselrolle. Künftige Mobilitätsentscheidungen müssen sich an den Zielen des NUMPs orientieren. Die abgeleiteten Strategien und Leitlinien bieten die Grundlage für das Verwaltungshandeln. Empfehlungen und Konzepte für Maßnahmen dienen als Startpunkte für konkrete Projekte zur Zielerreichung. Einige dieser Maßnahmen sind bereits in die Wege geleitet, andere bedürfen noch weiterer Abstimmung.

...ist auch ein Produkt der aktiven Stadtgesellschaft

Lüneburg kann auf eine engagierte Stadtgesellschaft zählen. Dieses Konzept entstand durch einen intensiven Dialog mit der gesamten Stadtgesellschaft. Tausende Hinweise und Ideen wurden von Einwohner:innen in den vielfältigen Beteiligungsprozessen miteingebracht, bewertet und in das Konzept integriert. Das Ziel ist es, diese Kultur des Miteinanders zu fördern, um konstruktive Diskussionen über kontroverse Themen zu führen und schließlich umsetzungsreife Lösungen zu entwickeln. Sowohl Akteure der Stadtgesellschaft (Einwohner:innen, Wirtschaft, Verbände) als auch Verwaltung und Politik sind hierbei gefordert.

...Teil einer integrierten Gesamtplanung auf verschiedenen Planungsebenen

Eine koordinierte Planung ist unerlässlich. Mobilität dient immer einem Zweck, daher müssen Mobilitätsentscheidungen stets in einem integrierten Kontext betrachtet werden. Dies umfasst die Betrachtung der Region über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Einbindung anderer Disziplinen z.B. der Siedlungs- und Stadtentwicklung. Der NUMP nimmt diese verschiedenen Einflüsse auf und geht hier u.a. in seiner Verknüpfung mit dem MOBG als gutes Beispiel voran. Wichtig ist, den fach- und Planungsebenen übergreifenden Diskurs weiter zu vertiefen, um auch bei der Umsetzung des NUMPs fachübergreifende Integration zu gewährleisten.

...ein lebendiges Planwerk

Zuletzt ist wichtig zu betonen, dass der NUMP ein lebendiges Planwerk ist. Leitlinien, Strategien und Maßnahmen müssen flexibel auf neue Entwicklungen, wie sozialen Wandel oder neue Technologien, reagieren können. Dies erfordert eine regelmäßige Überprüfung der bestehenden Konzepte und Maßnahmen, um ihre Relevanz und Wirksamkeit sicherzustellen.

Kontakt

Hansestadt Lüneburg

Die Oberbürgermeisterin

Bereich Mobilität

Am Ochsenmarkt 1

21335 Lüneburg

www.hansestadt-lueneburg.de/nump

E-Mail: mobilitaet@stadt.lueneburg.de

Telefon: 04131 309 3599



**Hansestadt
Lüneburg**