

<b>Thema:</b>	<b>Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan Hansestadt Lüneburg in Koop. mit Landkreis Lüneburg</b>
<b>Hier:</b>	<b>Zusammenfassung des Analyseberichts mit Fokus Radverkehr</b> <a href="#">NUMP_Analysebericht_2024.pdf (hansestadt-lueneburg.de)</a>
<b>Datum:</b>	<b>14.02.2024</b>

- Der NUMP wird von einem Konsortium aus Planersocietät, DB Regio und ioki GmbH erarbeitet
- Auftaktveranstaltung: 15.06.2023. Hier hat das ADFC-Vorstandsmitglied Sabine Borchers auf dem Podium mitdiskutiert
- Bis zur Veröffentlichung des Analyseberichts gab es neben der gutachterlichen Analyse ein umfangreiches, öffentliches Beteiligungsangebot: öffentliche Auftaktveranstaltung, Online-Beteiligung vom 15.6. – 12.7.2023, Planungsradtouren, Ortsbegehungen, NUMP on Tour während der Europäischen Mobilitätswoche 2023
- **Beteiligungstermine „Mobilität in Quartieren“**  
 Mittwoch, 13. März 2024: Rotes Feld – Veranstaltungsort: Grundschule im Roten Felde  
 Freitag, 26. April 2024: Kaltenmoor  
 Mittwoch, 29. Mai 2024: Rettmer und Häcklingen – Veranstaltungsort: Bonhoeffer-Haus in Rettmer

#### **Kernaussagen des Analyseberichts:**

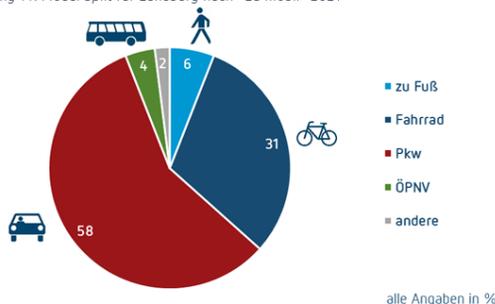
- Künftige Zunahme von Menschen im Rentenalter: Bedarf für besseren ÖPNV und zusammen mit der Gruppe der Kinder/Jugendlichen steigender Bedarf für sichere Rad- und Fußwege
- Lüneburg hat bislang keine Stellplatzsatzung (Parkplatzschlüssel im Wohnungsbau). In Niedersachsen können Städte/Gemeinden nach §84 NBauO diese Satzungen erlassen, um verkehrspolitische Ziele zu steuern. In Stellplatzsatzungen können auch Fahrradstellplatzzahlen bei Bauvorhaben vorgegeben werden. Wegen einer angekündigten Änderung der Rechtsgrundlage Niedersächsische Bauordnung rät der Gutachter zum vorläufigen Abwarten
- Der Analysebericht listet aktuell 1.667 geplante neue Wohneinheiten im Stadtgebiet auf, weitere Planungen sind ohne konkrete Einheiten benannt
- Pendlerverflechtungen: 15.631 Personen wohnen und arbeiten im Stadtgebiet. Aus den Umlandgemeinden pendeln ein: aus Adendorf 1.860 Personen, aus Bardowick 1.127, aus Reppenstedt 1.218. Aus der weiteren Umgebung pendeln 1.441 aus Hamburg, 2.754 aus Uelzen und 1.079 aus Bleckede ein. 13.212 Pendler\*innen verlassen die Stadt, um zur Arbeit zu fahren (alle Angaben aus 2021, Quelle: Bundesagentur für Arbeit).
- Liste der in der Vergangenheit erstellten Planungsunterlagen zur Verkehrs-/Mobilitätsentwicklung in Stadt und Landkreis Lüneburg:

Tabelle 1: Grundlagendokumente der Hansestadt Lüneburg (Stand Ende 2023)

Grundlagendokument	Jahr	Thema
Verkehrsentwicklungsplan	1990	Mobilität
Verkehrsentwicklungsplan (Aktualisierung der Verkehrsprognose)	2013	Mobilität
Radverkehrsstrategie 2025	2018	Radverkehr
Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+	2018	Radverkehr
4. Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg (2018-2023)	2018	ÖPNV
Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Lüneburg	2018	Mobilität
Lärmaktionsplan der Hansestadt Lüneburg	2019	Umwelt & Klima
Kommunales Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg	2019	Mobilität
Hansestadt Lüneburg Städtebaulich-freiraumplanerischer Rahmenplan „Grünband Innenstadt“	2020	Querschnittsthema
Radverkehrskonzept Landkreis Lüneburg	2020	Radverkehr
Leitfaden Fahrradparken im Landkreis Lüneburg	2020	Radverkehr
Machbarkeitsstudie Radschnellweg HH - Lüneburg	2021	Radverkehr
Unser Leitbild. Lüneburg weiter denken	2021	Querschnittsthema
Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg	2021	Umwelt & Klima
Radverkehrsförderung auf und um den Campus Lüneburg	2021	Radverkehr
Umfrage: Mobil in Lüneburg 2021	2021	Mobilität
Nachhaltigkeitsbericht 2021	2021	Umwelt & Klima
Klimaanalyse Lüneburg	2022	Umwelt & Klima
Strategiepapier Resiliente Innenstadt Hansestadt Lüneburg	2022	Querschnittsthema
ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept)	In Bearbeitung	Querschnittsthema

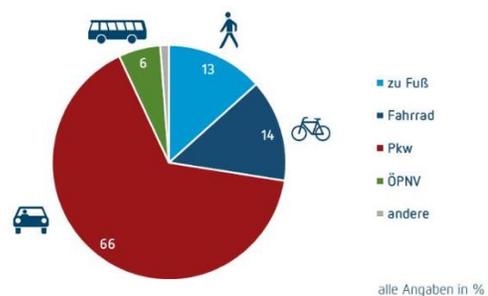
- Die Konzepte richten einen Fokus auf Radverkehr, es fehlen dagegen konzeptionelle Grundlagen für den Wirtschaftsverkehr sowie integrierte, verkehrsmittelübergreifende Konzepte; das Leitbild der Stadt (2021) umfasst eine ganze Reihe an sogenannten Zukunftserzählungen, die weniger Lärm, weniger Schadstoffe, mehr Lebensqualität avisieren
- Für den Landkreis Lüneburg zielt das Integrierte Mobilitätskonzept auf die Stärkung von ÖPNV und Radverkehr ab
- Der Analysebericht konstatiert bereits Engagement zur Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrs, um die angestrebte Klimaneutralität zu erreichen, bedürfe es dagegen weiterer Maßnahmen

Abbildung 14: Modal Split für Lüneburg nach „LG mobil“ 2021



Sommer 2021: Online-Befragung „LG mobil“. 800 Bürger\*innen beteiligten sich, daraus wurde hochgerechnet.

Abbildung 15: Modal Split nach Leuphana Stichprobenerhebung 2021



Leuphana Universität 2021 (Stichprobenerhebung) Verkehrszählung an acht Verkehrsknoten in der Stadt, Fahrgastzählung in ausgewählten Buslinien statt. Gezählt wurden 53.136 Fahrzeuge, 9.336 Fußgänger\*innen und 4.023 Busfahrgäste befragt. Durchschnittlich waren die gezählten KFZ mit 1,28 Personen besetzt, die Busse mit 18,2 Fahrgästen.

- Fußverkehr wurde lange völlig vernachlässigt, Studien zeigen aber, dass Städte und Räume mit hoher Aufenthalts- und Fußverkehrsqualität besonders beliebt sind
- Das in 2022 veröffentlichte Regelwerk E-Klima (Steckbrief zur RAST 06) sieht – ab sofort – eine Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr vor
- Der Gutachter hat an einzelnen Querungen für Radfahrer\*innen eine automatische Erkennung und automatisierte Grünphase für den Radverkehr ausgemacht. Darüber hinaus hat er die große Zahl an Bedarfsampeln („Bettelampeln“) festgestellt
- Positiv hervorgehoben wird das teilweise geschnittene Kopfsteinpflaster, das mittlerweile an der Salzstraße am Wasser verlegt wurde (barrierearm für Rad- und Fußverkehr)
- Leitlinien der Radverkehrsstrategie 2025: a) Erhöhung der Verkehrssicherheit, b) Gewährleistung der Durchlässigkeit, c) Verträglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln und dem Umfeld, d) klar definierte und wahrnehmbare Radverkehrsführung
- Radentscheid-Forderungen: Aus- und Umbau von sicheren und komfortablen Radwegen, Knotenpunkten und Fahrradstraßen, Schaffung mehr Radabstellanlagen, kontinuierliche Bürgerbeteiligung

### **Bewertung der aktuellen Radverkehrsanlagen und -bedingungen (S. 43 – 46)**

- Jahrelange Praxis der Trennung des Radverkehrs vom KFZ führte zur Verlagerung in den Seitenraum mit den Konsequenzen:
  - Konflikte mit dem Fußverkehr
  - Fehlende Sicherheitsabstände zu Fahrbahnen und Parkplätzen
  - Ein Großteil der Radverkehrsanlagen ist unterdimensioniert und entspricht nicht den Regelwerken
  - Die Radwege an Hauptverkehrsstraßen erhalten das Ergebnis „teilweise mangelhaft“
  - Nebenrouten jeweils teilweise mit wetterunbeständigen Oberflächen, fehlender Beleuchtung, Durchfahrtsverboten, Umlaufsperrern, gemeinsame Nutzung mit Fußverkehr
- Das Kopfsteinpflaster stellt ein Sicherheitsrisiko wegen breiter Rillen und Rutschgefahr bei Nässe dar, zusätzlich ist es unkomfortabel
- Anlehnbügel zum Radparken an wichtigen Quellen und Zielen sind vorhanden, insgesamt reichen die Abstellanlagen noch nicht aus (z.B. am Bahnhof, in der Innenstadt, an Umstiegspunkten zum ÖPNV)
- StadtRad mit 26 Stationen in Stadt und Nachbargemeinden, weiterer Ausbau wird angestrebt
- fünf öffentliche Radreparaturstationen: Marienplatz, Dörnbergstraße, Thorner Platz, Paul-Gerhardt-Gemeinde (Bachstraße), Klinikum (Bögelstraße)
- die Online-Beteiligung zum NUMP-Auftakt hat eine hohe Zahl an Beiträgen zum Radverkehr registriert (etwa die Hälfte), in der die schlechte Oberflächenqualität und Unterdimensionierung der Radwege sowie die fehlende Eindeutigkeit (Anmerk.: *das ist nicht erläutert, möglicherweise ist die fehlende durchgehende Radverkehrsführung an vielen Stellen gemeint*) festgestellt werden. Andere Beiträge plädieren für mehr Rücksichtnahme, für eine stärkere Trennung von Rad- und Fußverkehr und die fahrradfreundlichere Gestaltung von Knotenpunkten

### Zentrale Handlungserfordernisse

- Kontinuierlicher Kulturwandel: Entzerrung von Fuß und Radverkehr durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (gemäß Radverkehrsstrategie) oder eigenständig geführter Radwege
- Schaffung von durchgängigen und ausreichend dimensionierten Radverkehrsinfrastrukturen entlang des Zielnetzes (insb. aus den Wohngebieten ins Zentrum)
- Berücksichtigung der Entwicklung von Regelwerken, aktuell E Klima 2022: Priorisierung der Belange des Rad- und Fußverkehrs gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs
- Bessere Querbarkeit von Hauptverkehrsachsen (Zeitgewinne, Verkehrssicherheit)
- Qualitativer und quantitativer Ausbau von Radabstellanlagen an Quell- und Zielorten

Ausschnitt von Seite 46

- Radabstellmöglichkeiten existieren nur an einzelnen Bushaltestellen
- Stadt und Landkreis Lüneburg planen Mobilitätsstationen, die verschiedene Verkehrsmittel bzw. den Umstieg verknüpfen
- Die Gestaltung des Straßenverkehrs ist überwiegend autogerecht, d.h. an den Bedarfen des fließenden KFZ-Verkehrs orientiert. Städtebauliche Qualitäten sind gar nicht oder nur in geringem Maße wahrnehmbar
- Viele Knotenpunkte (Kreuzungen) sind flächenintensiv für eine zügige Abwicklung des KFZ-Verkehrs dimensioniert, zulasten der Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs (z.B. geringe Aufstellflächen, mehrfaches Warten beim Abbiegen); die Gestaltung vieler Kreuzungen benachteiligt die Nahmobilität (Rad, zu Fuß)
- „Die Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr entsprechen den erforderlichen Mindestmaßen, für die Nahmobilität verbleiben oftmals nur Restflächen, die keine konfliktfreie Begegnung von zu Fuß Gehenden beispielsweise mit Rollatoren oder Kinderwagen zulassen. Parkende Pkw können diese Problematik verschärfen und verknappen den Raum zusätzlich.“ (Zitat von S. 64)
- Das kommunale Elektromobilitätskonzept von Stadt und Landkreis Lüneburg soll die Stadt im Lieferverkehr schadstoffärmer u.a. durch elektrifizierte Lastenräder werden lassen
- Der Anteil verunfallter Radfahrer\*innen betrug zwischen 2018 – 2022 rund 37% (Quelle: Polizeiinspektion Lüneburg)
- Aus der Unfallstatistik wird deutlich, dass „Verkehrsteilnehmende, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, besonders gefährdet sind, schwer oder tödlich zu verunglücken“ (Zitat von S. 78)
- Empfehlungen des Gutachterkonsortiums:
  - Ziele für eine höhere Verkehrssicherheit, die zukünftig angegangen werden sollten:
    - Senkung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Lüneburg
    - Sukzessive Senkung der Verunglücktenzahlen im Fuß- und Radverkehr
    - Sichere Gestaltung und Verkehrsführung insbesondere im Umfeld von Schulen
- Zusammenfassende Synthese des Gutachters S. 82  
„Für den Radverkehr hat die Hansestadt in den vergangenen Jahren zwar Attraktivitätssteigerungen erreicht, in der Fläche besteht aktuell jedoch noch Optimierungsbedarf. Insbesondere die im Zielnetz definierten Hauptrouten sind hinsichtlich Breite, Qualität und Sicherheit zu verbessern. Erstrebenswert ist eine eindeutige und intuitive Radverkehrsinfrastruktur, die das Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden verringert. Um dies zu ermöglichen, ist stellenweise die Abwägung der Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsträger notwendig. Zusätzlich ist die weitere Optimierung in den Bereichen Abstellanlagen, Bikesharing und Service nicht zu vernachlässigen.“

### **FAZIT des ADFC-Vorstands Kreisverband (KV) Lüneburg:**

Die Analyse der Radverkehrsanlagen und -bedingungen im Rahmen des NUMP unterstützt das konstante Engagement des ADFC, breitere und sichere Radwege, die Abschaffung von Bedarfsampeln, durchgehende und ausgeschilderte Netze uvm. zu fordern. Geltende Regelwerke wie die E-Klima 2022 sind künftig anzuwenden, Rad- und Fußverkehr ist konsequent zu trennen und der Planungsvorrang für KFZ-Verkehr zurückzuführen. Auch wenn die Analyse im Wesentlichen die Bedingungen in der Hansestadt begutachtet, können die Maßstäbe und Handlungsempfehlungen auf Städte und Gemeinden im Landkreis angewendet werden. Die Analyse dort wird ähnliche Mängel aufdecken.