



Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan (NUMP)

Abschlussveranstaltung

Lüneburg, den 05.03.2025



HERZLICH WILLKOMMEN ZUR NUMP-ABSCHLUSSVERANSTALTUNG



Quelle: Hansestadt Lüneburg

„Wer ist heute hier?“



1

BEGRÜßUNG

Claudia Kalisch

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg



- 1 **Begrüßung** | Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch
- 2 **NUMP-Ergebnispräsentation** | Hansestadt Lüneburg & Planersocietät
- 3 **NUMPs / SUMPs – Leuchttürme für stürmische Zeiten** |
Dr. Melanie Herget, Universität Kassel
- 4 **Dialogmarkt „Schlendern, Informieren und ins Gespräch kommen“**
- 5 **Podiumsgespräch - Zukunft der Mobilität in Hansestadt und Landkreis**
- 6 **Abschluss** | Erster Stadtrat und Verkehrsdezernent Markus Moßmann



2

DER NUMP-PROZESS

Ein erster Meilenstein für die Mobilität in Lüneburg bis 2040

Funktion des NUMPs

Rückblick

- Beschluss von 2020 einen NUMP in Auftrag zu geben
- Gesetzte Handlungsziele aus der Leistungsbeschreibung setzen Rahmen für den NUMP
- Richtlinie zur Entwicklung und Umsetzung von „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) sollen berücksichtigt werden
- Enge Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsgutachten des Kreises (MOBG) für einen zukunftsfähigen ÖPNV

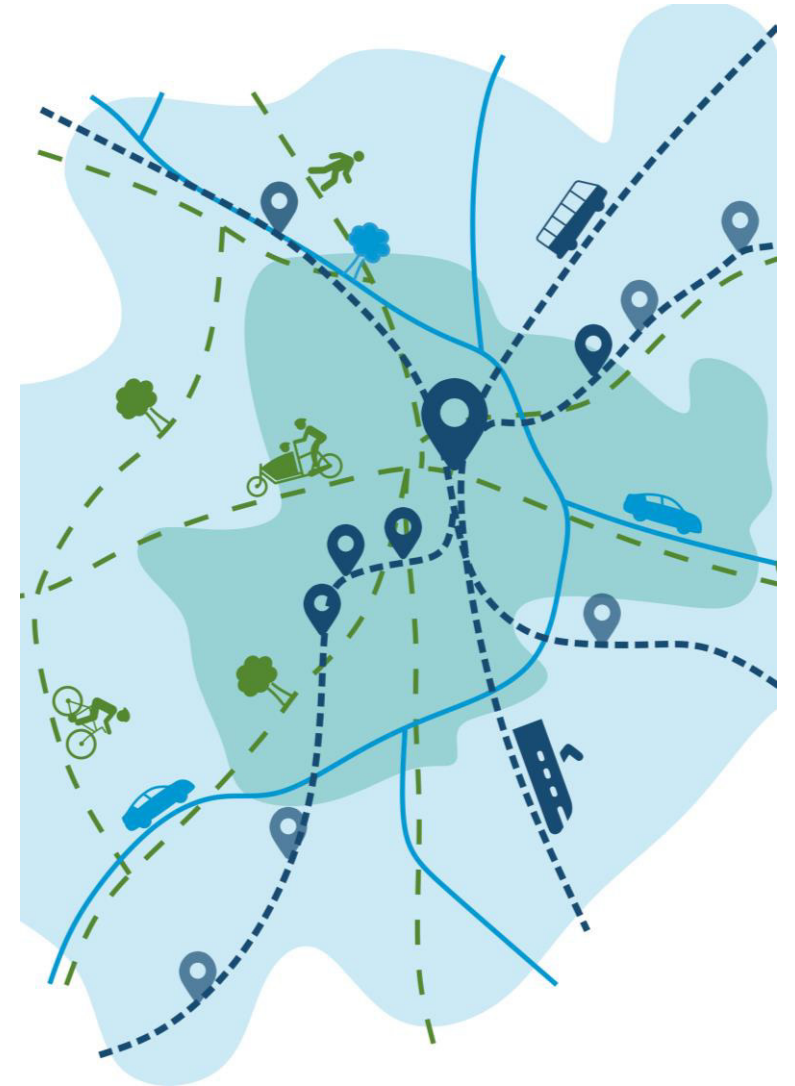
Quelle: Hansestadt Lüneburg



Funktion des NUMPs

Der NUMP ...

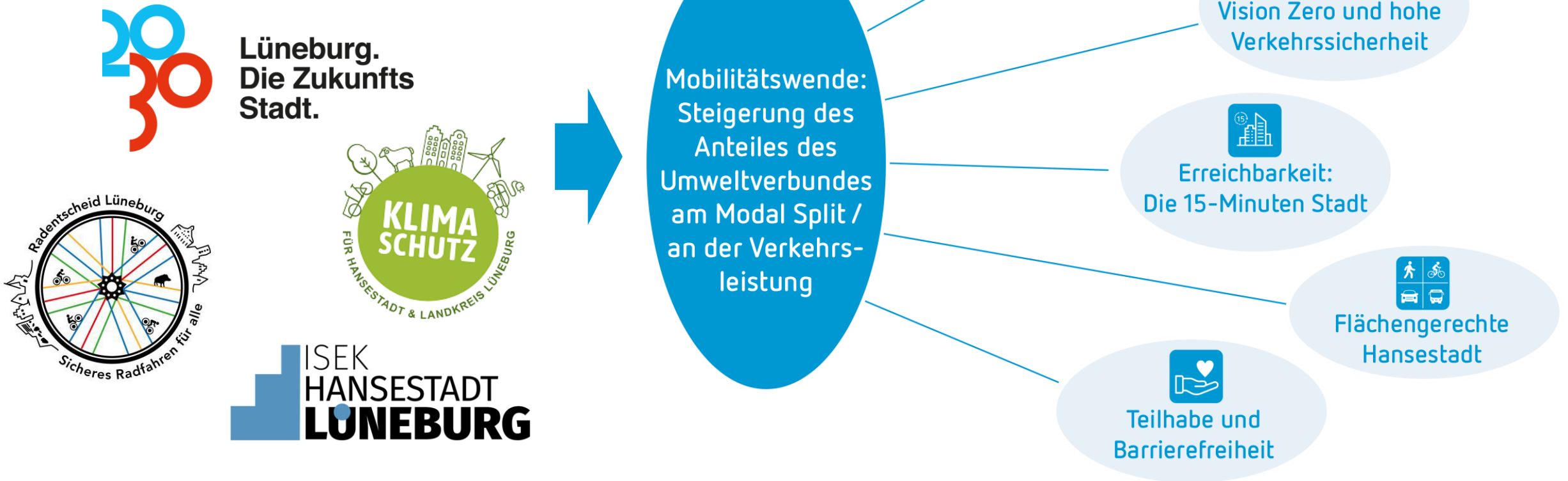
- ... ist ein gesamtstädtischer Plan & kontinuierlicher, strategischer Prozess
- ... legt als Rahmenplan Ziele und Strategien für die zukünftige Entwicklung von Verkehr und Mobilität auf gesamtstädtischer Ebene in Lüneburg fest
- ... integriert aktuelle Entwicklungen und Konzepte
- ... beinhaltet die Erarbeitung eines konkret ableistbaren Maßnahmenprogramms für die kommenden Jahre
- ... ist ein gemeinsamer Leitfaden für Politik & Verwaltung (Arbeits- und Zielgrundlage)
- ... ist Grundlage/Voraussetzung für Fördermöglichkeiten





Bestehende Ziele der Hansestadt Lüneburg

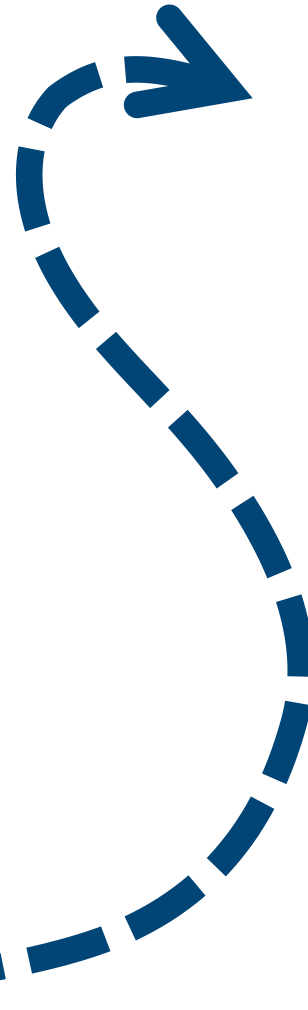
Grundlegende, politisch verabschiedete Zielaussagen finden sich z. B. in ...



Aufeinander aufbauende Berichte



Analysebericht



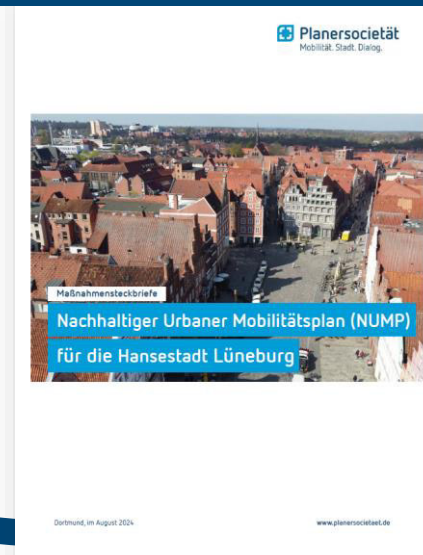
Aufeinander aufbauende Berichte



Analysebericht



Maßnahmensteckbriefe



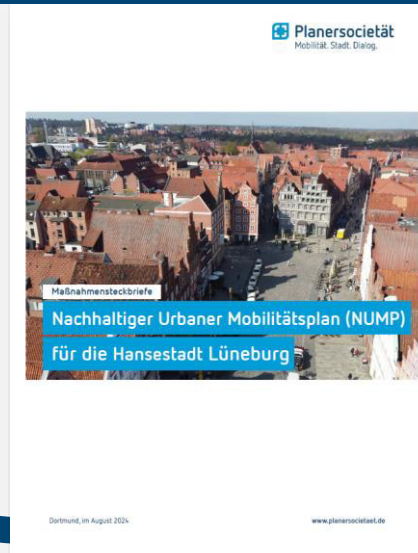
Aufeinander aufbauende Berichte



Analysebericht



Maßnahmensteckbriefe



Abschlussbericht

Teil A: Maßnahmen

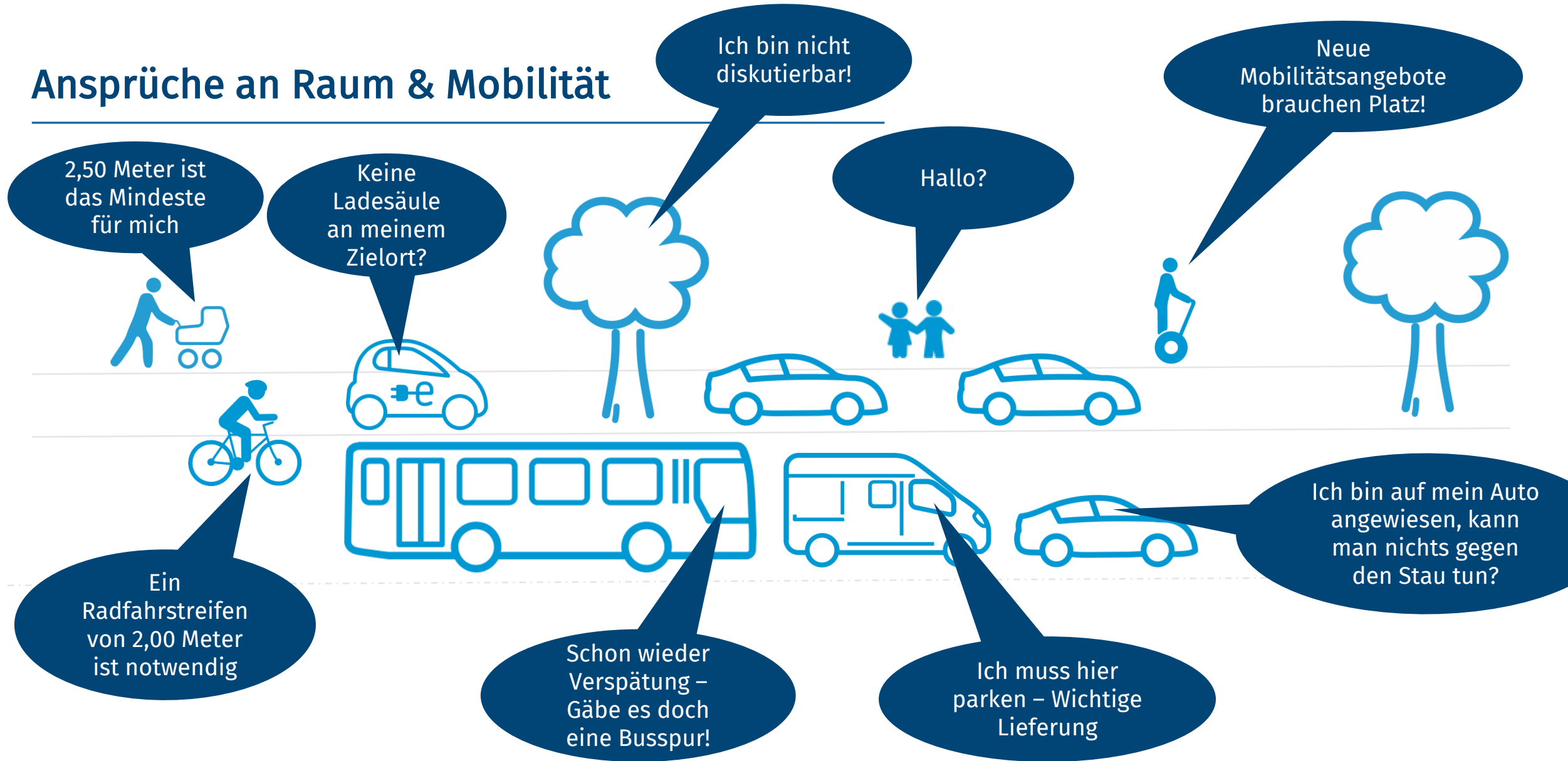
Teil B: Handlungskonzept

Teil C: Evaluationskonzept

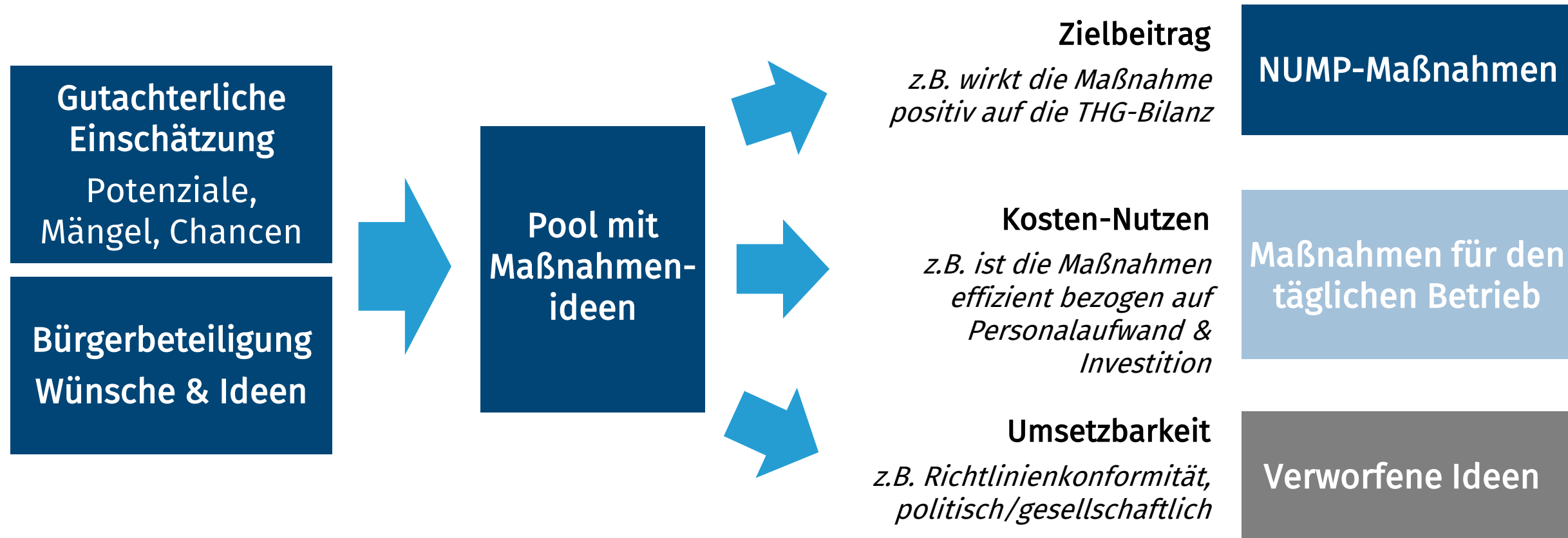


DER WEG ZU DEN MAßNAHMEN

Ansprüche an Raum & Mobilität



Von der Idee zum Maßnahmenkonzept



Öffentlichkeitsbeteiligung

Möglichst vielen Bevölkerungsgruppen Zugang ermöglichen...



Auftaktveranstaltung & Onlinedialog



NUMP-Beirat



Quelle: Hansestadt Lüneburg

Öffentlichkeitsbeteiligung

Themenspezifisch beteiligen...



Barrierefreiheit



Planungsradtour



NUMP on tour



Schulwerkstatt



Quelle: Hansestadt Lüneburg

Öffentlichkeitsbeteiligung

In verschiedenen Stadtteilen unterwegs...



Rotes Feld



Rettmer & Häcklingen



Innenstadt



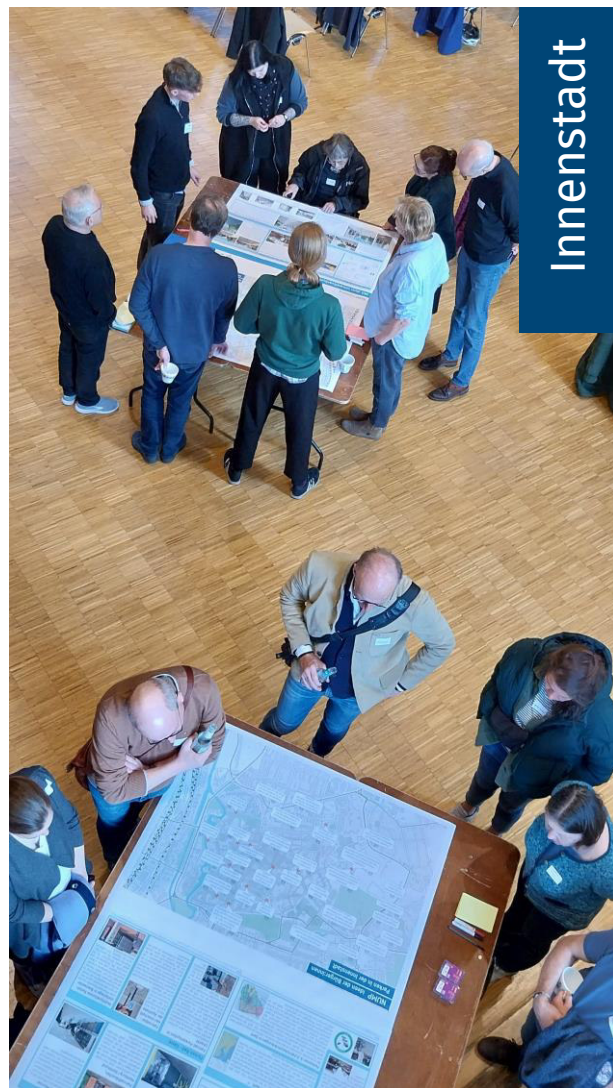
Kaltenmoor



Quelle: Hansestadt Lüneburg

Öffentlichkeitsbeteiligung

In verschiedenen Stadtteilen unterwegs...



Innenstadt



Kaltenmoor



Rettmer &
Häcklingen



Rotes Feld



Das Maßnahmenkonzept

6 Handlungsfelder

F | Fußverkehr

K | Kommunikation

M | Motorisierter Verkehr

Ö | ÖPNV & Vernetzte Mobilität

R | Radverkehr

S | Straßenraumgestaltung

30 Maßnahmen

F | Fußverkehr



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

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

R | Radverkehr



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

K | Kommunikation



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

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

S | Straßenraumgestaltung



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



DER WEG ZU DEN MAßNAHMEN

Am Beispiel des Handlungsfeldes Motorisierter Verkehr

Eine gutachterliche Analyse als Grundlage



Ein Auszug aus der Bestandsanalyse zum Kfz-Verkehr...

- Gute (über)regionale und innerstädtische Kfz-Erreichbarkeit
- Nahezu flächendeckend Tempo 30 in Wohngebieten
- Reduktion des Parkdrucks durch Bewohnerparkgebiete
- Überprägung der Straßenräume durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- Starke Emissionen durch Kfz-Verkehr

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Dortmund, im Januar 2024

www.planersocietaet.de

Die Beteiligung als Resonanzraum – hoher Handlungsbedarf identifiziert.

Gesamter
Autostraßenring muss zu
Einbahnstraße werden

Extremer Stau
stadteinwärts

Straßen sperren,
Verkehr beruhigen
und umleiten

Gefährliche
Kreuzungen

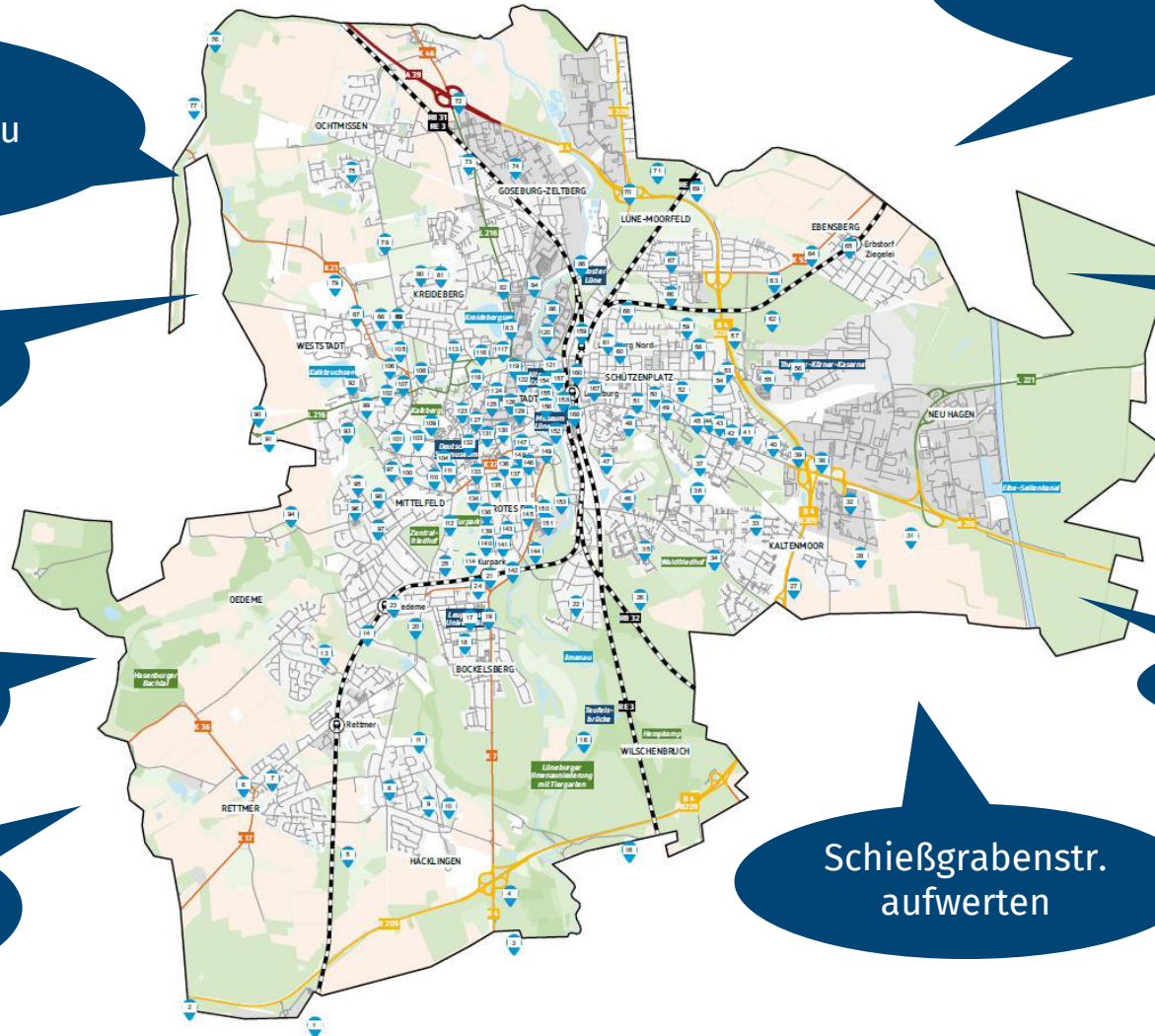
Spielstraßen einrichten,
Geschwindigkeitsbeschränkungen
konsequent durchsetzen,

Autofreie
Altstadt!

regelmäßig
Gehweg zugeparkt

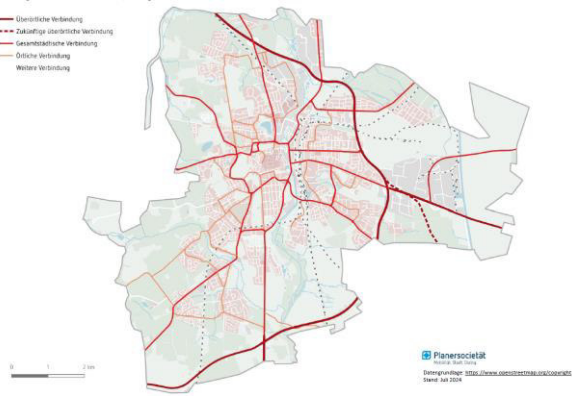
Schlagloch!

Schießgrabenstr.
aufwerten



Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Motorisierter Verkehr

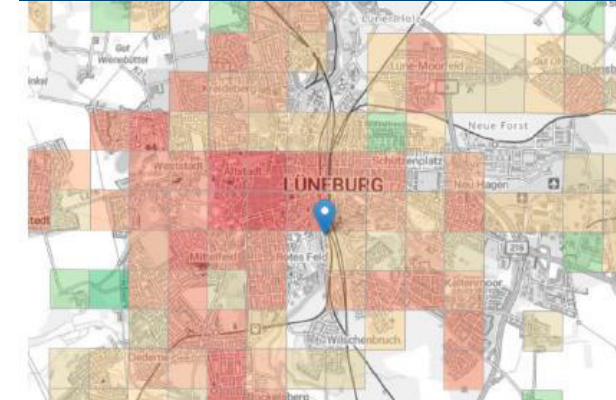
M1 Netzkonzeption MIV



M2 Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder



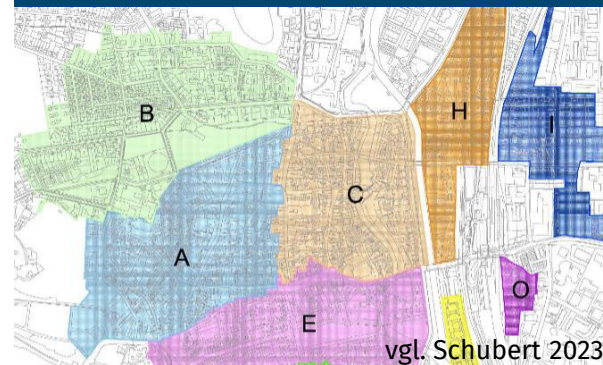
M3 Ein Rahmen für die E-Mobilität



M4 Wirksame Modalfilter in der Innenstadt



M5 Parkraummanagement



M6 Citylogistik



Quelle: Hansestadt Lüneburg



Maßnahmensteckbriefe

...geben anhand folgender Merkmale einen detaillierten Einblick:

- Steckbriefnummer, Titel & Handlungsfeld
- Ausgangslage & Zielbezug
- Herkunft, Beitrag der Zielerreichung, Umsetzungszeitraum & Kosten je Umsetzungsjahr
- Beschreibungen und Empfehlungen
- Vorschläge zu Einzelmaßnahmen und konkreten Orten
- Ergänzende Umsetzungshinweise

M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder	
Ausgangslage & Zielbezug 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. 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.	Bestandsanalyse	
	Beteiligung	
	Emissionen	
	Verkehrssicherheit	
	Erreichbarkeit	
	Flächengerechtigkeit	
	Teilhabe	
	Zeit	
Beschreibung	Kosten	

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.

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 Hanse-

Übersicht der finalen Maßnahmen

**Die Steckbriefe können Sie
gleich im Gallery Walk im
Detail betrachten!**

F | Fußverkehr



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

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

R | Radverkehr



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

K | Kommunikation



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

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

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



Das Handlungskonzept

...bildet die Grundlage für das Verwaltungshandeln und bietet einen Rahmen für politisches Handeln.

Der Inhalt im Überblick:

- Priorisierung der Maßnahmen

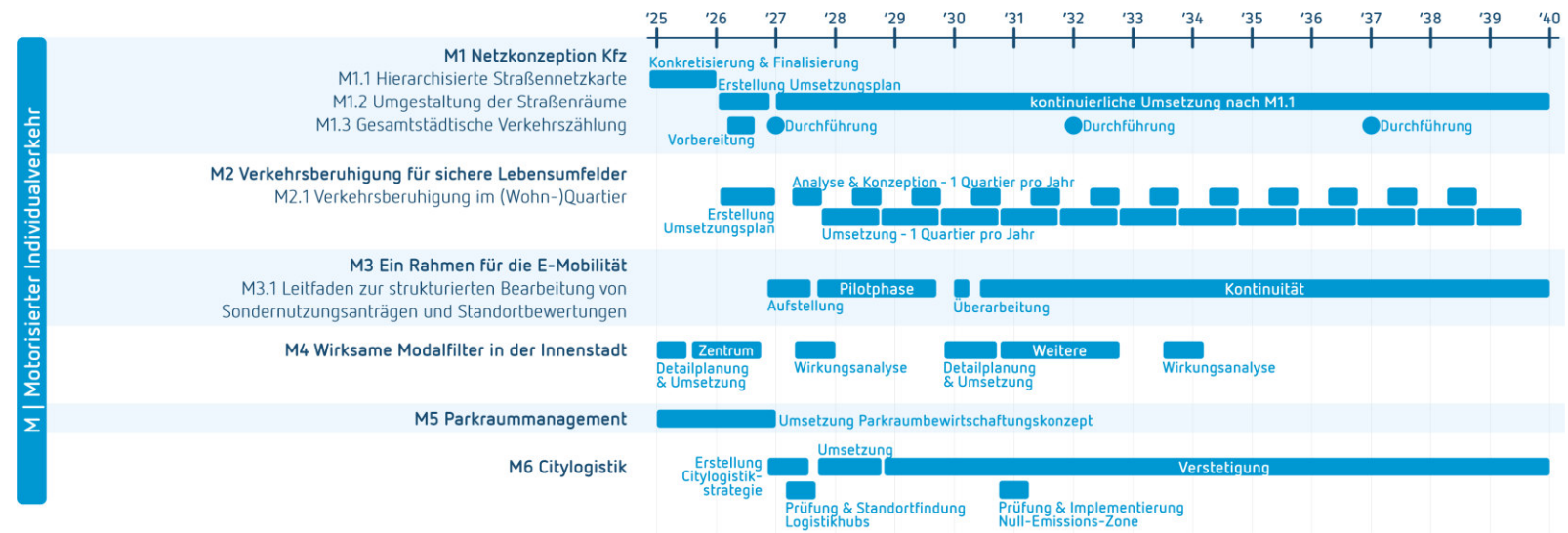
Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung ³	Beitrag zur Zielerreichung	Kostenschätzung in € pro Umsetzungsjahr ⁴	Personalaufwand	Bürger:innen-beteiligungsformate ⁵	Prioritätsstufe
F	Fußverkehr						
F1	Netzkonzeption Fuß	2027	sehr hoch	50.000 – 100.000	hoch	geringe Unterstützung	Stufe 1
F2	Maßnahmenprogramm öffentlicher 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
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

Das Handlungskonzept

...bildet die Grundlage für das Verwaltungshandeln und bietet einen Rahmen für politisches Handeln.

Der Inhalt im Überblick:

- Priorisierung der Maßnahmen
- Umsetzungsempfehlung zur zeitlichen Abfolge



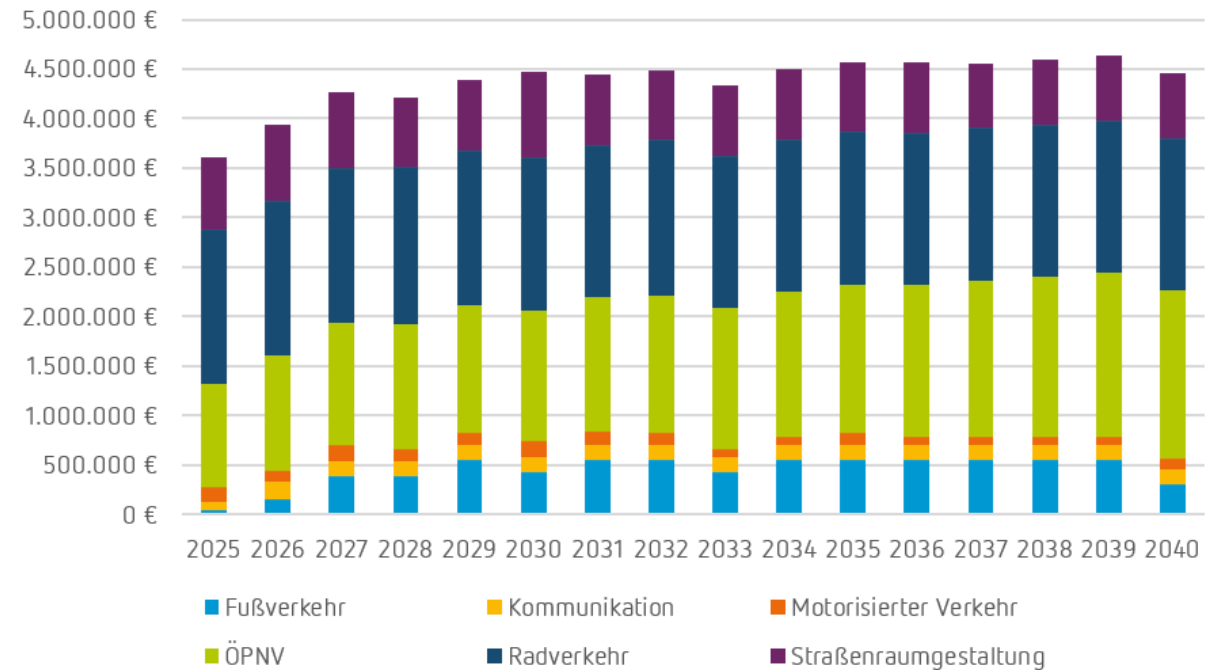


Das Handlungskonzept

...bildet die Grundlage für das Verwaltungshandeln und bietet einen Rahmen für politisches Handeln.

Der Inhalt im Überblick:

- Priorisierung der Maßnahmen
- Umsetzungsempfehlung zur zeitlichen Abfolge
- Finanzielle Rahmenbedingungen & Personalressourcen



Das Evaluationskonzept



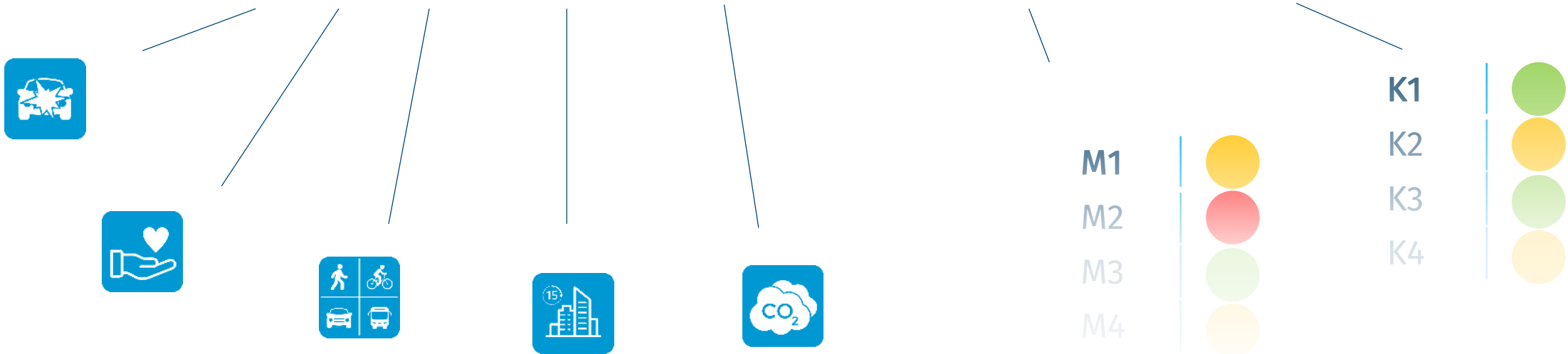
...gliedert sich in zwei Teilbausteine,
welche miteinander zu vernetzen sind.

Zielerreichungsanalyse

Inwieweit werden die aufgestellten
Mobilitätsziele erreicht?

Umsetzungsevaluation

Welche NUMP-Maßnahmen haben
welchen Umsetzungsstand?



NUMP-Abschluss und nun...

Wie geht es weiter?



Quelle: Hansestadt Lüneburg



3

NUMPS / SUMPS – LEUCHTTÜRME FÜR STÜRMISCHE ZEITEN

Ein Impuls von Dr. Melanie Herget, Universität Kassel

NUMPs / SUMPs – Leuchttürme für stürmische Zeiten

Dr.-Ing. Melanie Herget
Fachgebiet Verkehrsplanung
und Verkehrssysteme
Universität Kassel



<https://www.leuchtturm-welt.net/#>

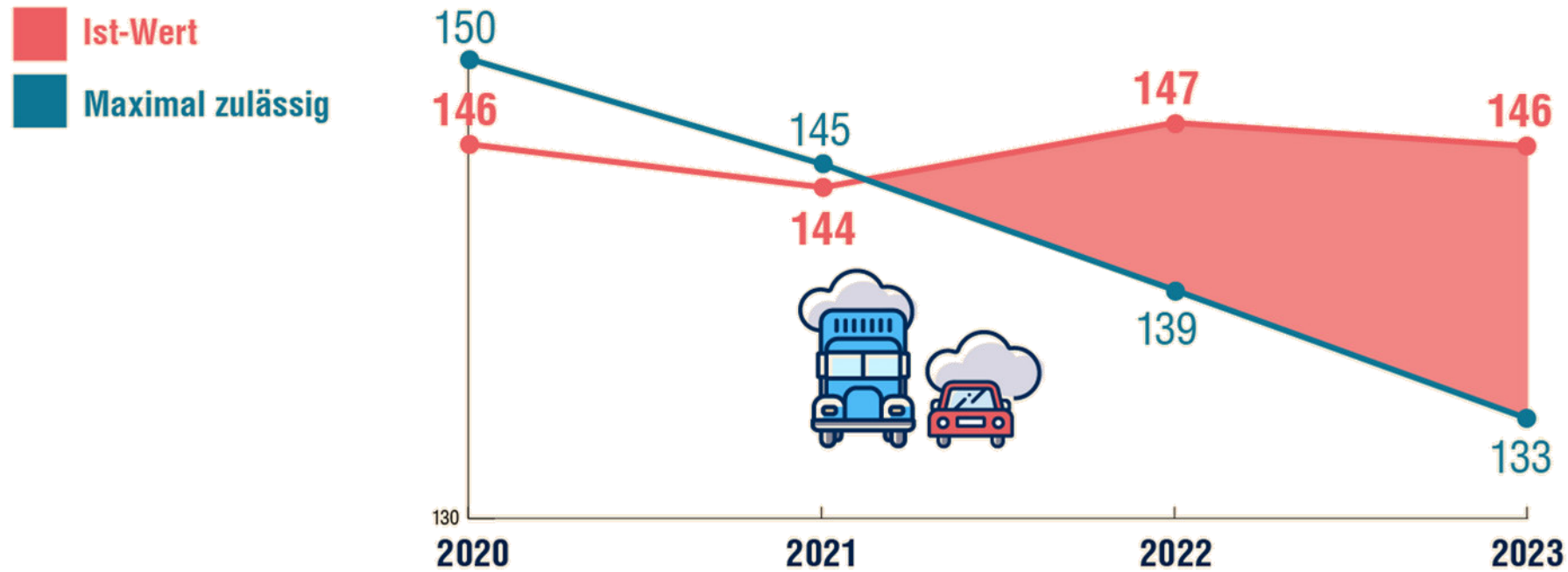
Impulsvortrag auf der NUMP-Abschlussveranstaltung
5. März 2025, Leuphana Universität Lüneburg

NUMPs / SUMPs – Leuchttürme für stürmische Zeiten

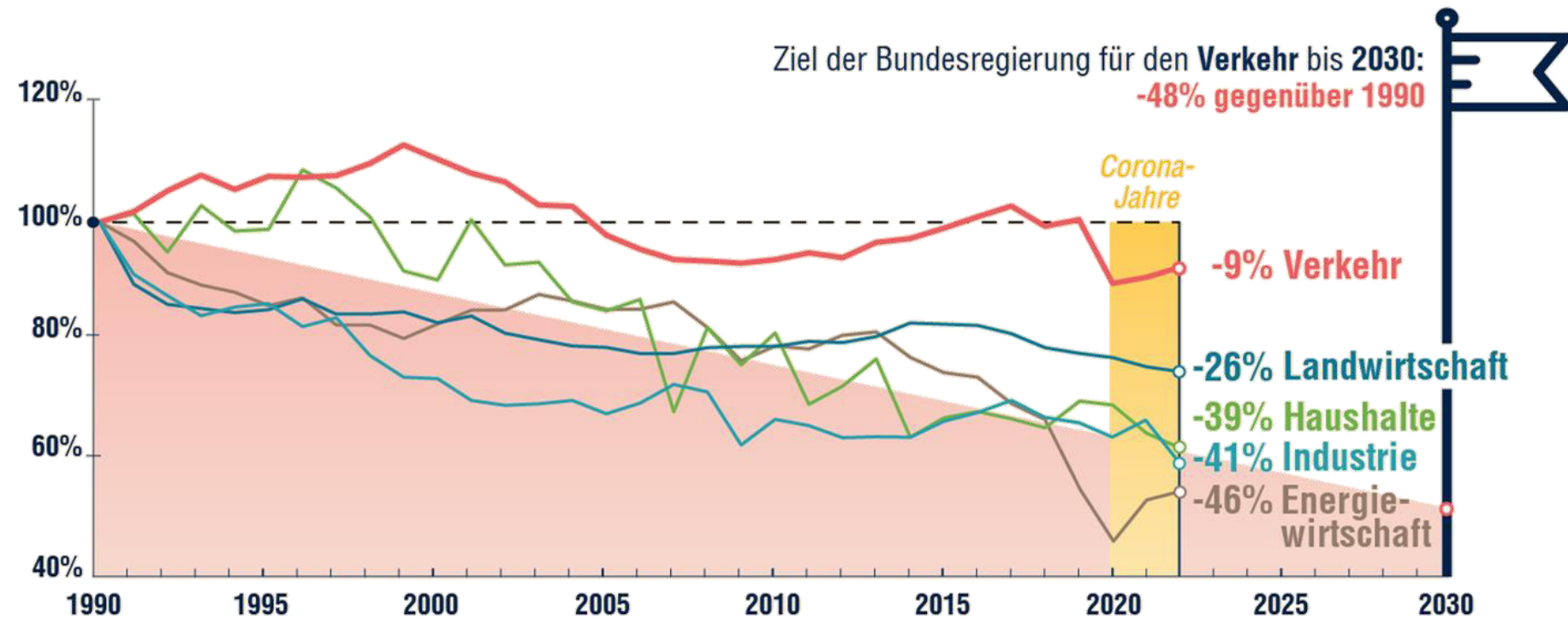
1. Bewegte & bewegende Zeiten...
2. Wie passen NUMPs dazu?
3. Chancen für Lüneburg



Klimaschutzziele versus reale Entwicklung

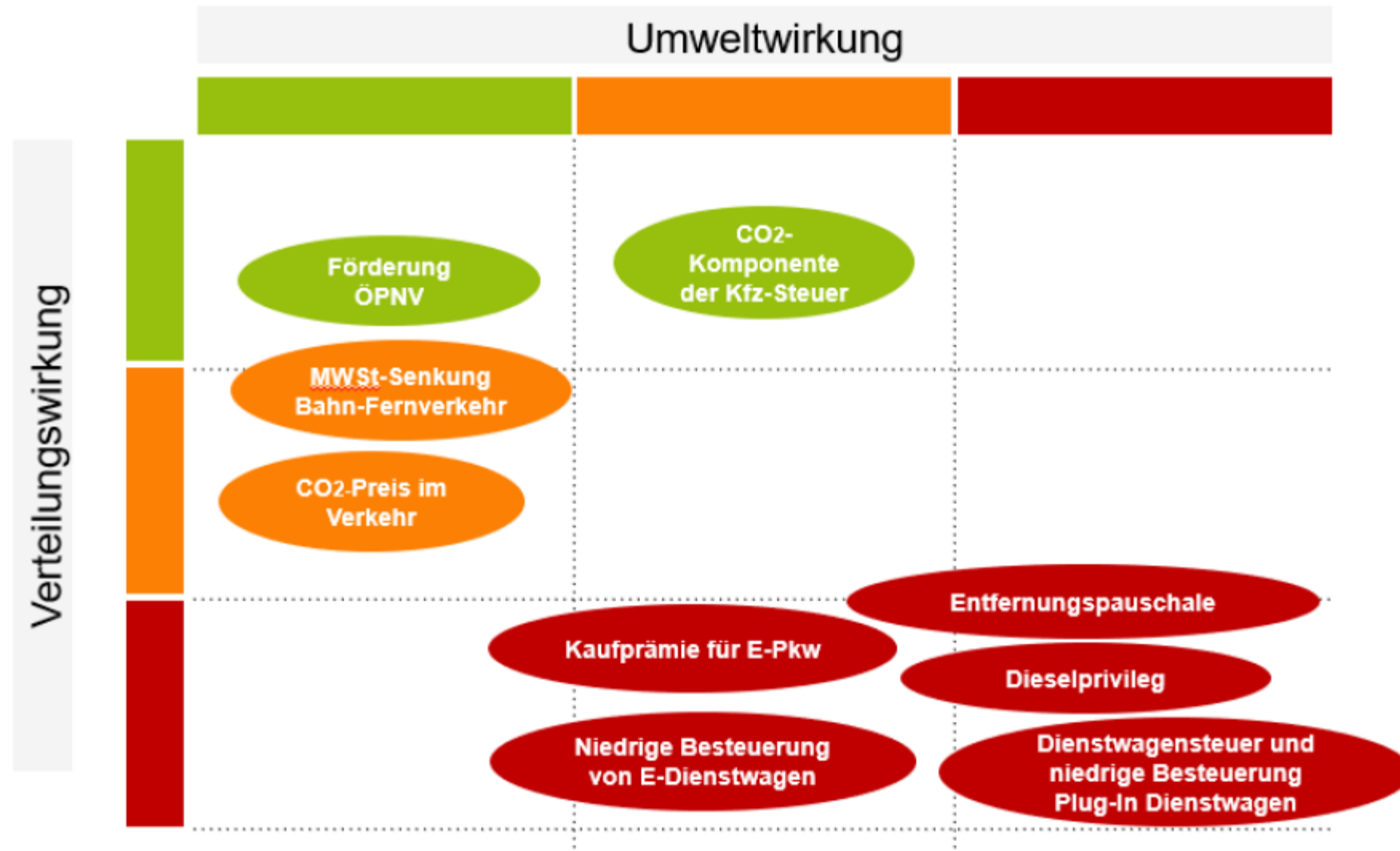


Quelle: Allianz pro Schiene 09/2024, auf Basis von Umweltbundesamt;
<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>, abgerufen am 04.03.2025





Verteilungswirkung und Umweltwirkung betrachten



Neuer Klimasozialfonds federt soziale Härten ab

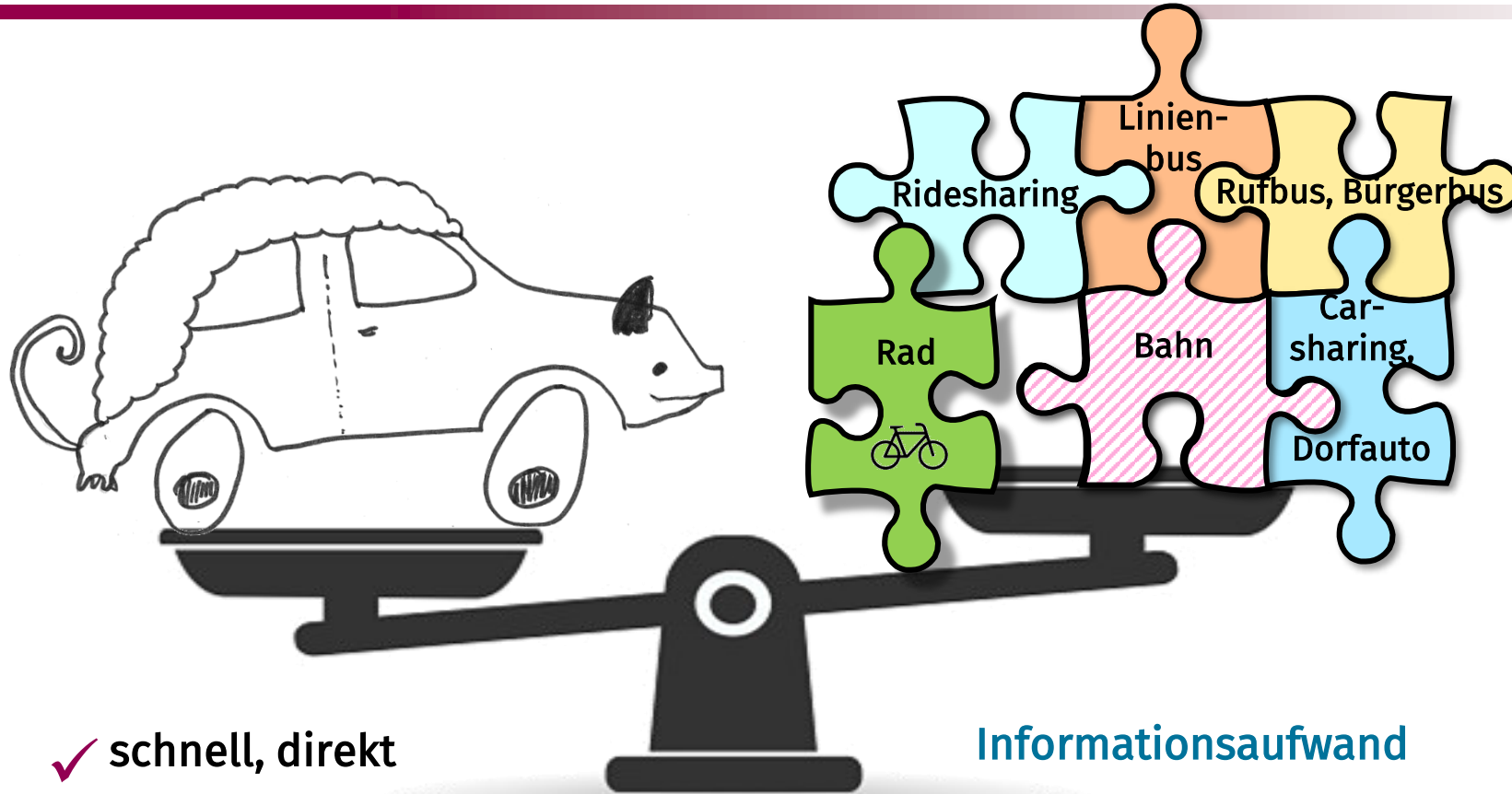
Um einkommensschwächere Haushalte von der CO₂-Bepreisung zu entlasten, wird ein neuer Klimasozialfonds in Höhe von 65 Milliarden Euro eingerichtet. Für die Industrie sorgt der CO₂-Grenzausgleich [↗](#) – eine Abgabe für Importe aus Drittstaaten – und die Stärkung des Innovationsfonds für eine faire Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit.



- Individuelle Wahlfreiheit ist begrenzt durch gesellschaftlich-politisch über Jahrzehnte gewachsene Denkstrukturen und Infrastrukturen.
- Vielfältige ökonomische, infrastrukturelle und psychologische **Lock-ins** – Pkw-Verzicht mit hohen Kosten verbunden.
- **Appelle** an individuelle Verhaltensänderung nur eingeschränkt wirksam.

„Die Mobilitätswende ist heute weniger ein technisches oder ein finanzielles Problem – sie ist vor allem ein kulturelles Problem.“

Basis: Bamberg, S.: „Verkehrswende braucht neue Mobilitätsnarrative“, Vortrag, Nahverkehrs-Tage 2023, 2023.



- ✓ schnell, direkt
- ✓ sofort verfügbar
- ✓ bequem
- ✓ Eigenraum

Informationsaufwand

Übergänge
= Störungsquellen

Wartezeiten, Haltezeiten

Sicherheit – subjektiv/objektiv



Externe Verkehrskosten den
Verursachenden anlasten



© Kurt F. Domnik

Finanzierungsquellen für den
Aufbau von Alternativen



© Dirk Ingo Franke / wikimedia In: Pfarrbriefservice.de

→ volkswirtschaftlich
rationalere Entscheidungen

→ verhindert Ausspielen von
Klimaschutz gegen Teilhabe

Ein Paradigmenwechsel findet bereits statt.

Traditionelle Verkehrsplanung

- getrennt nach Verkehrsangeboten
- nur innerhalb der kommunalen Zuständigkeitsgrenzen
- „Top-down-Expertokratie“:
Expert:innen leiten zukünftigen Bedarf
aus Erfahrungen der Vergangenheit ab

... und ihre Grenzen ...

- ! • Übergänge und Abstimmung zwischen den Verkehrsangeboten zentral („Puzzle“)
- ! • Verkehrsverflechtungen verlaufen deutlich über kommunale Zuständigkeitsgrenzen
- ! • Es gibt sehr hilfreiches Alltagswissen.
Es gibt neue Entwicklungen, die in Form von Szenarien berücksichtigt werden sollten
(*wild cards, Emergenz*)

Ein Paradigmenwechsel findet bereits statt.

Traditionelle Verkehrsplanung

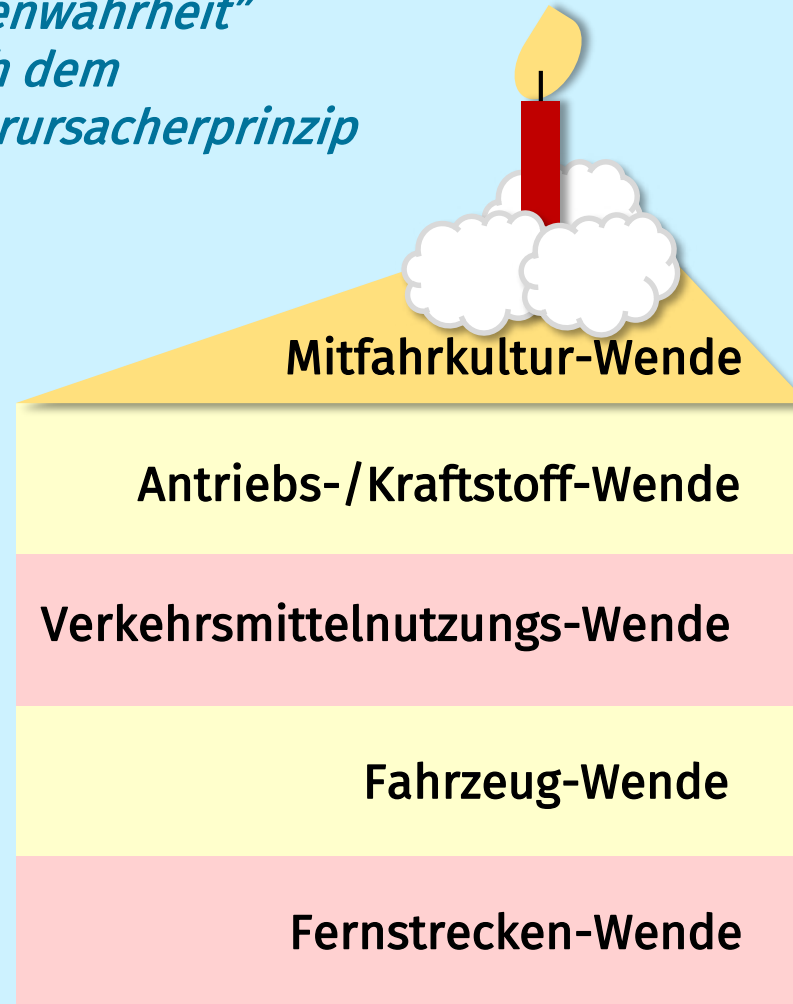
- getrennt nach Verkehrsangeboten
- nur innerhalb der kommunalen Zuständigkeitsgrenzen
- „Top-down-Expertokratie“:
Expert:innen leiten zukünftigen Bedarf
aus Erfahrungen der Vergangenheit ab

Nachhaltige urbane/regionale Mobilitätsplanung (NUMPs)

- gemeinsame Planung aller Verkehrsangebote
- Interkommunaler, regionaler Fokus (zumindest in der Analyse)
- Fachwissen trifft auf Augenhöhe
Nutznießende und Betroffene:
von wünschenswerter Zukunft aus
zurück planen (*backcasting*)

Verkehrs- und Mobilitätswende ist vielschichtig

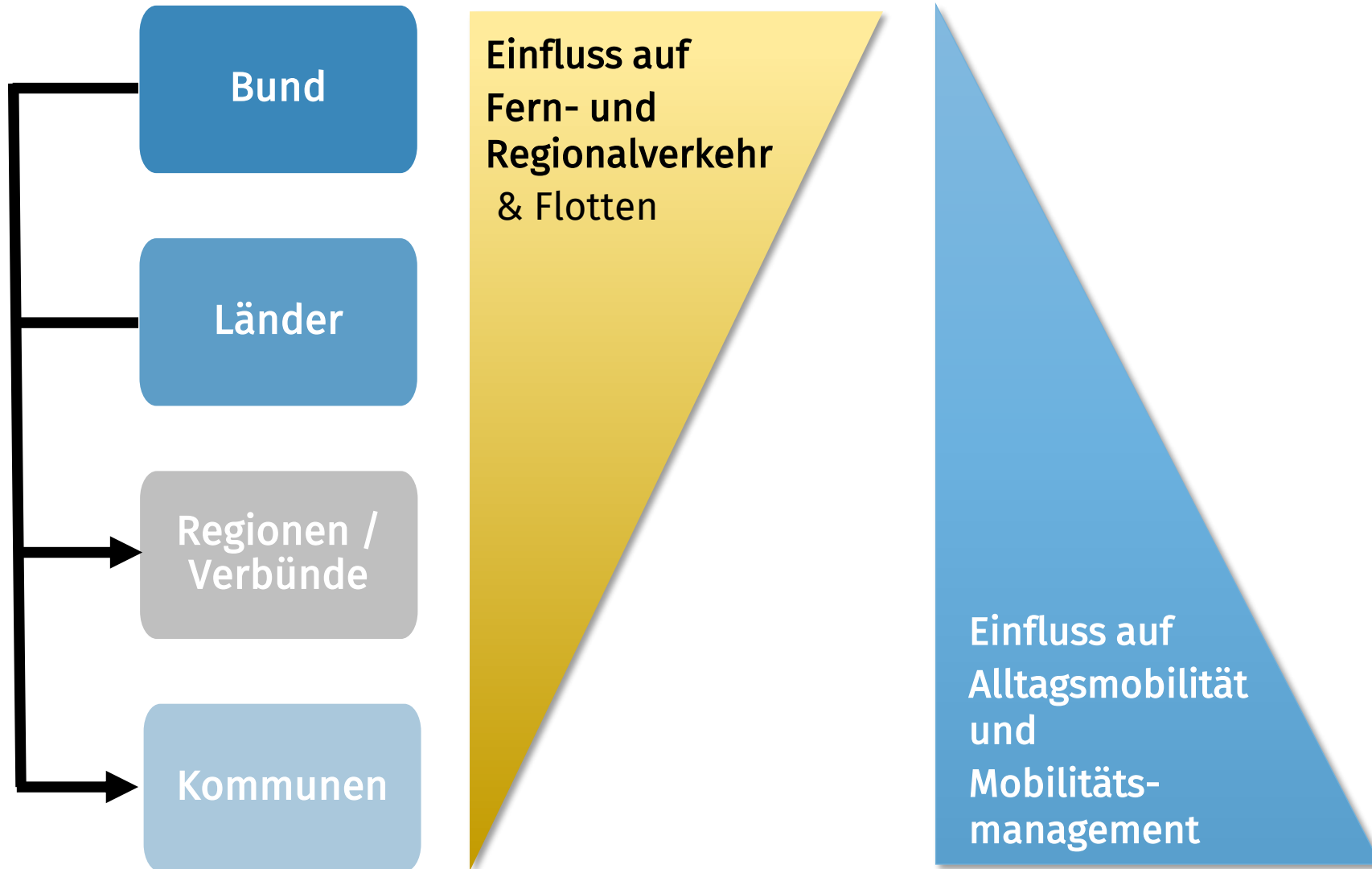
*“Kostenwahrheit”
nach dem
Verursacherprinzip*



Ziele

- Besetzungsgrad / Nutzungsdauer der Pkw erhöhen
- Lokale Emissionen + fossile Energienutzung reduzieren
- Umstieg vom Pkw auf Bus, Bahn, Fahrrad fördern
- Weniger Materialeinsatz pro Person, kleine Pkw + Multifunktions-Fahrräder
- Fernreisen, Dienstreisen + Globalkonsum reduzieren

Mobilitätswende braucht alle Ebenen



Mobilitätswende braucht Mut & Strukturen

Strukturelle Veränderungen

- Bund: Einkommensabhängige Reform von Entfernungspauschale und Dienstwagenprivileg
- Bund: Sharing als förderfähiges Element der ÖPNV-Regelfinanzierung
- Landes-ÖPNV-Gesetz: ÖPNV und Fahrradinfrastruktur als kommunale Pflichtaufgabe mit Mindeststandards

Städte und Landkreise, die **JETZT** aktiv werden



1. Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 2. Schulstraßen und Schulwegpläne
 3. Mobilitätsmanagement für kommunalen Wohnungsbau und Gewerbegebiete
 4. mehr Tempolimits, mehr Spielstraßen
- u.V.m. ...

Veränderungspotenziale sind abhängig vom Raumtyp



Ländliche Räume:

längste Wege, geringste
Bündelbarkeit, höchstes PKW-
Optimierungspotenzial

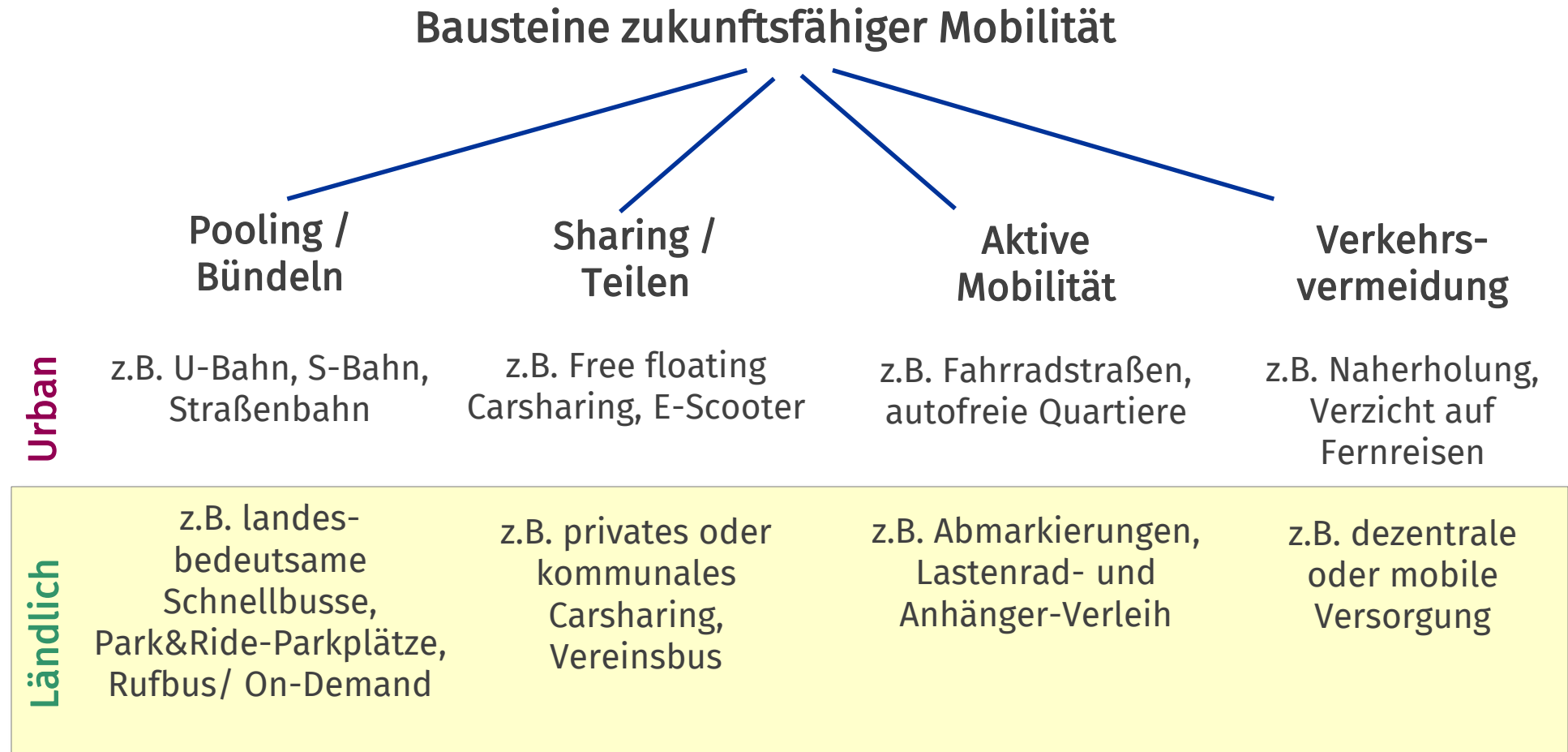
Klein- und Mittelzentren:

kürzeste Wege,
höchstes Fuß- und
Radverkehrspotenzial

Großstädte:

größte Bevölkerungsdichte,
höchstes ÖPNV-Potenzial

Gleiche Bausteine – verschiedene Ausprägungen



→ *Lüneburg als urbaner bis suburbaner Raum*

Zukunft einfach machen !



- Bürger:innen-Beteiligung fortführen & zukünftige Alternativen konkret vorstellbar machen((auch VR))
- Kreativ-Wettbewerbe (Themen wie: „heute schon postfossil“, „Wahlmöglichkeiten statt Fixkosten“, „Kostenwahrheit und gerechte Mobilität“)
- Mobilitäts-Events (Stadradeln, Europäische Mobilitätswoche, ...)



Zukunft einfach machen !

„Wanderndes modulares Stadtmobiliar“:
Aufenthaltsqualität und aktive Mobilität
durch mobiles Stadtgrün, Spiel- und
Sitzgelegenheiten
(z.B. mit Ausbildungsbetrieben vor Ort)



© <https://amusementlogic.fr>



© www.aufbruchfahrrad.de

© <https://archzine.net/dekoration/kreative-bushaltestellen/>

- **Mobility as individual play:**
Straßen werden zu Orten der Entdeckung und des Spiels.
- **Mobility as social interaction:**
Straße als Inbegriff des öffentlichen Ortes, an dem Menschen anderen begegnen.
- **Mobility as a commons:**
Mobilität nicht als individuelles Recht, sondern als „ein kollektives Gut, das den Weg für gerechtere Mobilitätsübergänge ebnet“.

Nikolaeva, A.; Adey, P.; Cresswell, T.; Yeonjae Lee, J.; Nóvoa, A.; Temenos, C.(2019): Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions, Transactions of the Institute of British Geographers, Volume 44, Issue 22019, S. 346-360

*... denn:
Mobilität beginnt im Kopf!*





Universität Kassel
FG Verkehrsplanung und
Verkehrssysteme:
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

m.herget@uni-kassel.de
0561-804-7199



MultiMOBIL GmbH:
geschäftsführende Gesellschafterin

melanie.herget@multimobil.gmbh
0178-197 1305



4

DIALOGMARKT

„Schlendern, Informieren und ins Gespräch kommen“

Dialogmarkt

„Schlendern, Informieren und ins Gespräch kommen“



Gallery Walk zum NUMP-
Abschlussbericht

NUMP-Maßnahmen in der Stadt

ÖPNV in Hansestadt und Landkreis

ioki-Verkehrsmodell

Reflexion zum NUMP

Sag´s uns einfach:
Austausch mit der Stadtverwaltung





DIALOGMARKT IM FOYER UND FORUM BIS 19.00 UHR



WILLKOMMEN ZURÜCK



5

PODIUMSGESPRÄCH

Was haben wir mit dem NUMP erreicht?

Die Zukunft der Mobilität in Hansestadt und Landkreis

PODIUMSGESPRÄCH

Was haben wir mit dem NUMP erreicht? Die Zukunft der Mobilität in Hansestadt und Landkreis



MONE BÖCKER
MODERATION, TOLLERORT

SABINE BORCHERS
ADFC LÜNEBURG

DANIELA LAUDAN
BEHINDERTENBEIRAT LÜNEBURG

**MAREIKE HARLFINGER-
DÜPOW**
LANDKREIS LÜNEBURG

TOBIAS SIEWERT
IHK LÜNBEURG-WOLFSBURG

BASTIAN HAGMAIER
HANSESTADT LÜNEBURG



6

ABSCHLUSSWORTE

Markus Moßmann

Erster Stadtrat und Verkehrsdezernent der Hansestadt Lüneburg



VIELEN DANK FÜR IHREN BESUCH!

Die Hansestadt Lüneburg bedankt sich bei allen Teilnehmenden für ihr Interesse am NUMP sowie für das Engagement im Rahmen der Beteiligungsformate!



Kontakt

Hansestadt Lüneburg
Bereich 35 - Mobilität
Am Ochsenmarkt 1, 21335 Lüneburg

04131 309 3599
mobilitaet@stadt.luneburg.de