



Dokumentation Bürgerwerkstatt

Quartiersmobilität

Rettmer und Häcklingen

Beteiligungsformat zum NUMP Lüneburg

Ort: Bonhoeffer-Haus in Rettmer Lüneburg

Datum: 29.05.2024

Uhrzeit: 17:30 bis 19:45 Uhr

Anwesende: ca. 60 Teilnehmende aus Rettmer und Häcklingen

Das Format

Zusammen mit der Lüneburger Stadtgesellschaft und der lokalen Politik entsteht der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan – kurz NUMP – für die Hansestadt Lüneburg. Der NUMP soll zukünftig als Handlungsrahmen für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt dienen und die Grundsätze der Verkehrsplanung für die kommenden Jahre festlegen. Die Bürger:innen haben bereits in diversen Beteiligungsformaten die Gelegenheit bekommen, sich zu engagieren und die eigenen Visionen für ein nachhaltiges und gesundes Fortbewegen in der Stadt für alle einzubringen – nun sollen exemplarisch in einzelnen Quartieren mit Anwohnenden konkrete Maßnahmenideen zur Quartiersmobilität besprochen werden. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen stehen damit exemplarisch für ländlich geprägte Stadtrand-Ortschaften mit hohen Wohnanteilen.

Am 29.05.2024 fand eine Bürgerwerkstatt zur Quartiersmobilität statt. Die Werkstatt wurde durch das mit der Erarbeitung des NUMP beauftragte Gutachterbüros Planersocietät angeleitet und zusätzlich durch Vertreter:innen der Hansestadt unterstützt. Die Einladungen zur Veranstaltung wurden vorab postalisch an alle Einwohner:innen der zwei Quartiere versandt.

Die Bürgerwerkstatt

Begrüßung und Einführung

Zu Beginn fand eine gemeinsame Begrüßung mit allen Teilnehmenden im Bonhoeffer-Haus in Rettmer statt.

In der Veranstaltung standen konkrete Maßnahmenideen zu unterschiedlichen Themen der Mobilität der Quartiere im Fokus, um gemeinsam mit den Teilnehmenden Vor- und Nachteile dieser vor Ort zu diskutieren. Die Ideen stammen aus den unterschiedlichen bisherigen Bürgerbeteiligungsformaten sowie dem Gutachterbüro Planersocietät. Ziel der Werkstatt war, frühzeitig Quartiersbewohner:innen in den Prozess der Maßnahmenentwicklung mit einzubeziehen und deren Perspektive einfließen zu lassen.

Alexander Reichert von der Planersocietät stellte in einer Kurzpräsentation den aktuellen Stand des NUMP und das Vorgehen zur Maßnahmenentwicklung in den Modellquartieren vor (die Präsentation findet sich im Anhang).

Im Anschluss teilten sich die Teilnehmende für die Rundgänge in drei Gruppen auf. Zwei Gruppen blieben in Rettmer und eine Gruppe spazierte nach Häcklingen.

Rundgänge

In ca. 75-minütigen Rundgängen durch die Quartiere wurden an jeweils vier Stationen unterschiedliche Maßnahmenideen zur Quartiersmobilität aufgezeigt und diskutiert. Im Fokus der Rundgänge standen die Maßnahmenideen zu den Themen ÖPNV, Mobilitätsstationen, Ortsdurchfahrten und -einfahrten und Fuß- und Radwege abseits des Kfz-Verkehrs. Im Folgenden werden die von den Teilnehmenden genannten Anmerkungen an den verschiedenen Stationen aufgezeigt:

Rad- und Fußwege abseits des Kfz-Verkehrs

Die Maßnahmenidee: Zur Attraktivierung der aktiven Mobilität sieht der NUMP die alltagstaugliche Gestaltung von relevanten Verbindungswegen abseits der Hauptverkehrsstraßen vor, z. B. Drögenkamp. In diesem Zuge sollen die Oberfläche und Beleuchtung derartiger Verbindungen geprüft werden. Zudem sollen Hindernisse wie bspw. Umlaufsperrren bestenfalls beseitigt werden. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

- Die Teilnehmenden erläutern, dass sie und auch die Schüler:innen gerne die Verbindungswege abseits der Straßen benutzen.
- Zusätzlich zur Prüfung der Oberfläche sollten auch die Sichtbeziehungen geprüft und verbessert werden. In Kreuzungsbereichen von mehreren Verbindungswegen komme es häufig zu kritischen Situationen. Einige Teilnehmende können sich Rüttelstreifen o.ä. vorstellen.
- Wichtig sind auch die Pflege und Instandhaltung der Wege. Es bilden sich viele Pfützen und die Höhenunterschiede zwischen den Wegen und den Straßen werden immer größer. Die Instandhaltung betrifft aber nicht nur die Oberfläche, sondern auch den regelmäßigen Grünschnitt. Ansonsten kommt es zu Einschränkungen von Sichtbeziehungen und zur Reduktion der nutzbaren Wegbreite.
- Es wird sich gewünscht, dass der Verbindungsweg entlang der Bahngleise alltagstauglicher gestaltet wird.
- Die Teilnehmenden aus Rettmer wünschen sich eine verbesserte Radwegeverbindung nach Oedeme mit einer Querungshilfe auf Höhe des Feuerwehrhauses Lüneburg Süd.
- Die Teilnehmenden nehmen Umlaufsperrren als Barriere wahr, vor allem für Lastenräder und Kinderwagen. Als Beispiel wird die Umlaufsperrre an der Sandwehe/Dorstfeld in Häcklingen genannt, die nicht mehr den Vorschriften entspricht

Ortsdurchfahrten und -einfahrten

Die Maßnahmenidee: Die Gestaltung von Ortsdurchfahrten und -einfahrten stellt eine besondere Herausforderung dar, die im Maßnahmenprogramm des NUMP adressiert werden soll. Zum einen gilt es, die Ortsdurchfahrten verkehrlich zu beruhigen bspw. durch Verschwenkungsinseln oder Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zum anderen soll dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum und Sicherheit zugeschrieben werden. Dafür ist die Anlage von beidseitigen (Fuß- und) Radverkehrsanlagen zu prüfen.

- Die Ortsdurchfahrt in Rettmer, die Lüneburger Straße, sehen die Teilnehmende ebenfalls als kritische Stelle und wünschen sich eine Verkehrsberuhigung.
- Auf der Lüneburger Straße in Rettmer existiert auf Höhe der Osterwiese eine Bedarfsampel für den querenden Fuß- und Radverkehr. Deshalb schlagen die Teilnehmenden vor, den Ortseingang vorzuziehen und auf Höhe des Verbindungswegs Richtung Oedeme (beim Feuerwehrhaus Lüneburg Süd) eine Verschwenkungsinsel zu bauen, die gleichzeitig eine Querungshilfe darstellt.
- Dabei merken die Teilnehmenden an, dass sowohl die Feuerwehr als auch landwirtschaftliche Fahrzeuge bei Fahrbahnverengungen berücksichtigt werden müssen.
- Für die bestehende Bedarfsampel am Ortseingang von Rettmer wird vorgeschlagen, diese in der Zukunft so auszustatten, dass sie für Fahrzeuge mit erhöhter Geschwindigkeit automatisch Rot anzeigt.
- Die Teilnehmenden aus Rettmer wünschen sich eine Geschwindigkeitsreduktion. Zwischen dem Ortschild von Rettmer und von Lüneburg sollen die geltenden 60 km/h auf 50 km/h reduziert werden. Innerorts in Rettmer wird sich Tempo 30 gewünscht.
- Es wird über die Akzeptanz von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Piktogrammketten diskutiert. Einige Teilnehmende haben die Erfahrung gemacht, dass bei Radfahrstreifen

der notwendige Überholabstand von 1,5 m häufig nicht eingehalten wird und dass auch das Freihalten von Schutzstreifen häufig missachtet wird. Deshalb sprechen sie sich für das Markieren von Piktogrammen in regelmäßigen Abständen aus. Dies darf gerne auch mit Hinweisschildern flankiert werden, sodass der Kfz- und Radverkehr für die geänderte Verkehrsführung sensibilisiert wird.

- Die Wege entlang der Lüneburger Straße sollen als Hauptroute für den Radverkehr vor allem breiter werden. Dies gilt für beide Richtungen, da Rettmer zur Kirchengemeinde Embsen gehört.
- Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass die Radverkehrsanlagen entlang der Lüneburger Straße/Soltauer Allee/Hasenburg nicht ausreichend breit und in einem schlechten Zustand sind, insbesondere zwischen der Hasenburg und der Jugendherberge. Die Breite des Weges zwischen Klosterweg und Osterwiese ist für Ausweichsituationen angemessen, ab der Osterwiese Richtung Lüneburg nimmt die Breite jedoch deutlich ab und ist für Begegnungssituationen zu schmal. Hier sollte es dringend eine Aufwertung geben, da diese Verbindung die Hauptachse in das Lüneburger Zentrum darstellt.
- Außerdem weisen die Teilnehmenden darauf hin, dass die Querungshilfe bei der Ortseinfahrt von Rettmer Höhe Pilgerpfad an der falschen Stelle gebaut wurde. Diese müsste nördlich des Pilgerpfads versetzt werden.
- Die Teilnehmenden betonen die teilweise sehr eingeschränkten Sichtbeziehungen an den Einmündungen der Lüneburger Straße in Rettmer. An der Einmündung des Klosterwegs sorgten diese bereits für Unfälle zwischen dem Kfz-Verkehr und dem querenden Fuß- und Radverkehr.
- Es werden sich zusätzliche Fußgängerüberweg gewünscht. In Rettmer vor der Schule am Pilgerpfad und in Häcklingen vor der Buchhandlung und dem Bäcker im Alten Hessenweg.
- Es wird darauf hingewiesen, dass auch auf dem Parkplatz des Garbers-Centers Handlungsbedarf besteht. Für den Fuß- und Radverkehr gibt es hier keine erkennbaren Führungen.
- Am Wischfeld in Häcklingen wünschen sich die Teilnehmenden eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung – neben den parkenden Autos auf der Straße. Es wird über eine flächendeckende Tempo-30-Zone sowie über Fahrbahnverschränkungen diskutiert.
- Es wird angemerkt, dass die Stoßzeiten der Durchgangsverkehre in Häcklingen morgens und mittags sind, ansonsten ist es ruhig. Auch die Bewohner:innen aus dem Rosenkamp nutzen die Hauptstraße für Pendelverkehre.
- Der Umfahrungsstreifen am Kreisverkehr in Häcklingen wird von den Teilnehmenden als gute Idee empfunden, dieser ist jedoch zu klein und zugewachsen.

Vernetzte Mobilität – Mobilitätsstationen

Die Maßnahmenidee: Mobilitätsstationen (sogenannte inter- und multimodale Verknüpfungspunkte) sollen den Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln vereinfachen, indem verschiedene Mobilitätsangebote an einem zentralen Ort gebündelt angeboten werden. Mögliche Angebote können beispielsweise ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bikesharing, Radabstellanlagen und Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sein. Das Maßnahmenprogramm des NUMP wird für die unterschiedlichen Zonentypen der Hansestadt eine Empfehlung für die jeweilige Anzahl und Ausstattung von Mobilitätsstationen beinhalten.

- Die Teilnehmenden in Rettmer sind sich einig, dass die Einrichtung einer Mobilitätsstation sinnvoll ist. Sie glauben, dass die Bewohner:innen die Angebote nutzen würden, insbesondere das Car- und Bikesharing. Darüber hinaus sind abschließbare Fahrradbügel und evtl. auch Fahrradboxen gewünscht. Weitere Ausstattungsmerkmale wie bspw. eine Packstation werden für nicht notwendig gehalten.

- Es wird über den idealen Ort für eine Mobilitätsstation in Rettmer diskutiert. Als potenzielle Standorte wird der Pilgerpfad, das Bonhoeffer-Haus oder auch die Lüneburger Straße genannt. Die Mobilitätsstation sollte dabei an einer Bushaltestelle verortet werden. Ein weiterer potenzieller Ort für eine Mobilitätsstation mit Car- und Bikesharing sind die Parkbuchten an der Osterwiese sowie die Ziegelei und der Bahnhof Rettmer.
- Auch in Häcklingen wird über einen passenden Standort diskutiert. Als ein möglicher Standort wird die Pizzeria besprochen. Da es in Häcklingen keine „richtige“ Ortsmitte gibt, wird zusätzlich das Garbers-Center als passender Standort angemerkt.
- Die Teilnehmenden weisen außerdem darauf hin, dass in Häcklingen oft keine Stadträder an der StadtRad-Station zur Verfügung stehen.
- Es wird vorgeschlagen, sich die Einwohner:innendichte anzuschauen und die Station dort zu platzieren, wo sie möglichst viele Einwohner:innen im Einzugsgebiet hat.
- Außerdem diskutieren die Teilnehmenden über eine dezentrale Verteilung mehrerer Stationen, da eine Station nicht ausreichen würde.
- Für die weitere Zukunft diskutieren die Teilnehmenden über einen autonomen Shuttle zur Feinerschließung, u.a. auch der Carsharing-Stationen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Maßnahmenidee: Rettmer und Häcklingen sind an das städtische Busliniennetz angebunden. Das Angebot soll durch die Ausweitung der Bedienzeiten des Busverkehrs verbessert werden. Zudem ist die Etablierung eines flexiblen Bedarfsverkehrs (On-Demand-Verkehr) als Maßnahme für die flächendeckende Feinerschließung der Ortschaften denkbar. Die Maßnahmen des ÖPNV werden im Rahmen des NUMP in Abstimmung mit der DB Regio Bus erarbeitet, die parallel das Mobilitätsgutachten für den Landkreis Lüneburg erstellen.

- Die Teilnehmenden berichten von Situationen, in denen sie den ÖPNV in Rettmer als nicht ausreichend bewerten. Dies ist vor allem am späten Abend und in Bezug auf die Anschlussqualität der Fall (z. B. letzter Bus fährt samstags um 20:30 Uhr am ZOB, der Zug kommt aber um 20:33 Uhr am Bahnhof an). Auch die bestehenden Buslinien zum ZOB sollten ausgebaut werden, um die Pendelverkehre mit dem Pkw zum Bahnhof zu verringern.
- Besonders als ältere Person fühlt man sich ohne eigenes Auto dadurch abgehängt. Zudem wird sich ein vergünstigter Tarif für Renter:innen gewünscht, um die Teilhabe am öffentlichen Leben gewährleisten zu können.
- Es sei wohl festgehalten, dass der letzte Bus im Fall einer Verspätung des Zuges bis zu 20 min auf diesen warten soll. Laut Teilnehmenden wartet der Bus in der Realität jedoch oft nicht länger als 3 min.
- Auch mit dem ASM wurden unterschiedliche Erfahrungen gemacht. Einige Teilnehmende berichten davon, dass das Angebot gut funktioniert. Andere berichten, dass das ASM teilweise nicht erreichbar und zu teuer ist. Es wird sich eine Alternative gewünscht. Als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot wird ein On-Demand-Verkehr als gute Maßnahme empfunden.
- Es wird sich gewünscht, dass auch ein nächtliches Angebot vorgebucht werden kann.
- Im Rahmen des ÖPNV wird sich eine Anpassung der Regelung zur Fahrradmitnahme gewünscht. Obwohl die Busse oft leer sind, werden tagsüber keine Personen mit ihrem Fahrrad mitgenommen. Die Teilnehmenden wünschen sich eine Regelung wie früher, bei der man das Fahrrad jederzeit mitnehmen durfte, wenn ausreichend Platz in den Bussen vorhanden war.
- Es wird darüber diskutiert, ob der Einsatz von kleineren Bussen sinnvoll wäre. Dafür spricht, dass die Busse insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten nicht voll ausgelastet sind. Als Argument dagegen wird genannt, dass eine Aufstockung des Fuhrparks nicht

wirtschaftlich ist.

- Die Teilnehmenden merken an, dass eine digitale Fahrplanauskunft in Echtzeit fehlt, da die Busse nicht immer zuverlässig fahren.
- Es wird auf den Fehler im Linienplan hingewiesen, der zur Verwirrung bei Ortsunkundigen führt: Ab Eintracht Sportplatz wird die Linie im Plan als neue Linie geführt, was den Fahrgästen suggeriert, sie müssten an dieser Stelle umsteigen
- Außerdem wird darüber diskutiert, dass die Taktung nicht zum Schulbeginn angepasst ist.
- Es wird sich eine zusätzliche (Bedarfs-)Haltestelle am Friedhof gewünscht.
- Für die Bushaltestelle „Bahnhof Rettmer“ wird vorgeschlagen, das Wartehäuschen zu versetzen, um die Verschwenkung des Geh- und Radwegs zu reduzieren. Denkbar ist auch die Einrichtung eines Buskaps.
- Eine Ausstattung aller Bushaltestellen mit Radabstellanlagen erscheint den Teilnehmenden nicht als notwendig. Zumindest die Haltestellen der Regionalbuslinien sollten dies jedoch aufweisen z. B. Am Bahnhof Rettmer, Rettmer Mitte.
- Eine mögliche Schienenreaktivierung mit Busanbindung der Zughaltestelle wird positiv gesehen.

Zusammenkommen

Nach den Rundgängen kamen alle Teilnehmenden wieder im Bonheoffer-Haus zusammen. Die Leitungen der Rundgänge berichteten von den Diskussionen an den verschiedenen Stationen und die Teilnehmenden haben die Möglichkeit in einer Abschlussdiskussion weitere Themen einzubringen. Folgende Fragestellungen und Anmerkungen werden diskutiert:

- Sowohl für den Alten Hessenweg als auch für die Sanierung der Seitenräume der Lüneburger Straße/Soltauer Allee/Hasenburg liegen bereits Planungen vor. Deshalb fragen die Teilnehmenden sich, inwiefern die aktuelle im NUMP erarbeiteten Maßnahmen und Leitplanken noch in bereits bestehende Planungen einfließen können.
 - Die Planersocietät und die Hansestadt Lüneburg erläutern, welchen mehrjährigen Vorlauf derartige Planungen haben und zu welcher Verzögerung eine erneute Anpassung der Planungen führen würde. Als strategisches Konzept wird der NUMP die Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre festlegen. Eine Berücksichtigung der Inhalte kann vor dem Beschluss des NUMP allerdings nicht vollständig erfolgen.

Das weitere Vorgehen

Die Bürgerwerkstatt in Rettmer und Häcklingen stellte die letzte große Öffentlichkeitsbeteiligung im NUMP-Prozess dar. In den nächsten Monaten werden die Maßnahmen weiterentwickelt und mit dem begleitenden Projektbeirat sowie der Politik abgestimmt. Hier fließen auch die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt einfließen.

Das Ziel ist es, den NUMP noch in diesem Jahr fertigzustellen.

Dortmund, 10.06.2024