



MOBILITÄTSWENDE IN DER HANSESTADT LÜNEBURG

Adressaten: Kommune Privat Unternehmen Mobilität

Umsetzung: kurzfristig mittelfristig fortlaufend

Priorität: niedrig mittel hoch

Beschreibung

Die Nutzung nachhaltiger Mobilität (aktive Mobilität mit dem Rad oder zu Fuß als auch mit E-Fahrzeugen) soll gefördert werden. Der Radverkehrsanteil soll auf 35 % am Modal-Split erhöht werden.

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur und Carsharing-Stationen soll durch die kommunal zu ermöglichenden Rahmenbedingungen gefördert werden. Das Parken von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf Stellplätzen mit Ladesäulen soll strikt geahndet werden. Zudem sollen an allen Hauptverkehrsstraßen, bspw. gemäß der aktuellen Radverkehrskonzepte, sichere Rad- und Fußwege gebaut werden, sodass Radfahren und Zufußgehen in der Hansestadt Lüneburg noch attraktiver werden. Bestehende Rad- und Fußwege müssen überprüft und gegebenenfalls saniert werden. Auch in der Verwaltung sollen nur Rad, Lastenrad oder emissionsfreie Fahrzeuge für dienstliche Fahrten genutzt werden. An den vorhandenen Fuß- und Radwegen sollen Mikromängel identifiziert und beseitigt werden.

Der Verkehrsfluss des ÖPNV soll durch infrastrukturelle und technische Maßnahmen erhöht werden. Die Attraktivität des ÖPNV soll zudem durch einen schleunigen Ausbau der Barrierefreiheit erhöht werden. Die Vorteile einer intermodalen Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote sollen stärker in die Öffentlichkeit getragen werden.

Das öffentliche Parken soll, mindestens dort wo erhöhter Parkdruck herrscht, neu geordnet werden. Das Parken auf privaten Grund soll dort wo neuer Parkraum errichtet wird angemessen reduziert und dort wo dies sinnvoll ist durch ein Mobilitätskonzept begleitet werden.

Handlungsschritte

Es müssen für die Errichtung weiterer E-Ladesäulen angemessene Rahmenbedingung geschaffen werden, die Verwaltung muss hier fachliche und strukturelle Hilfe leisten. Zur Stärkung der Intermodalität sollen eine Mobilitätszentrale und mehrere dezentrale Mobilitätsstationen eingerichtet werden. An den Mobilitätsstationen werden verschiedene Mobilitätsoptionen wie das (Leih-)Rad, ÖPNV und Carsharing miteinander verknüpft. Hier müssen alle erforderlichen Schritte eingeleitet werden. Weiterhin muss die Parkgebührenanhebung und die Neueinteilung der Parkzonen in die Wege geleitet werden. Zudem muss das Falschparken konsequent geahndet werden.

Die bestehenden Rad-und Fußwege müssen auf Ihre Sanierungsbedürftigkeit geprüft werden. Wenn Sanierungsbedarf besteht, muss die Sanierung in die Wege geleitet werden. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist voranzutreiben, dies muss mit einem Blick auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs geschehen.

Technische Maßnahmen für die Beschleunigung des ÖPNV sind zu finden und umzusetzen. Die Infrastruktur soll dort wo möglich für einen besseren Verkehrsfluss desselben angepasst werden. Bisher noch nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen sind schnell umzubauen.

Die Verwaltung muss angewiesen werden, für Dienstfahrten möglichst nur noch Fahrräder oder E-Fahrzeuge zu nutzen. Der städtische Fuhrpark muss dort wo es technisch Sinn ergibt, auf elektrische und geteilte Fahrzeuge umgestellt werden. Auch bei der Feuerwehr sollte der gesamte Fuhrpark aus E-Fahrzeugen bestehen. Analyse der Berufswege und Dienstfahrten der Verwaltungsmitarbeiter sowie bestehender umweltfreundlicher Mobilitätsangebote der Verwaltung.

Erfolgsindikatoren

Durch die Maßnahmen sollte der Radverkehr auf die angestrebten 35 % zunehmen, die Anzahl der genutzten E-Fahrzeuge und deren Ladeinfrastruktur sollte steigen und die Anzahl der mit fossilen Energieträgern genutzten Fahrzeuge sollte abnehmen. Angebote der geteilten Mobilität sollen in der Hansestadt sichtbar ausgebaut werden. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kann an der Erfüllung der Zielsetzung durch den Beitritt zum Radentscheid gemessen werden.

Die steigende Anzahl an barrierefreien ÖPNV Haltestellen ist ein Erfolgsindikator.

In der Verwaltung werden für dienstliche Fahrten deutlich überwiegend Fahrräder und E-Fahrzeuge genutzt.

<p> Träger</p> <p>Hansestadt Lüneburg</p>	<p> Beteiligte</p> <p>Bereich 32 Ordnung, Bereich 35 Mobilität, Bereich 72 Tiefbau</p> <p>Externer Dienstleister</p>	<p> Zielgruppe</p> <p>Bevölkerung, privatwirtschaftliche Akteure und Verwaltung</p>
<p> Erwartete Gesamtkosten</p> <p>Investitionskosten: aktuell noch nicht abschätzbar und näher zu spezifizieren</p>	<p> Klimaschutz-Effekte</p> <p>Weniger Emissionen von Treibhausgasen</p>	<p> weitere Effekte</p> <p>bessere Luftqualität innerhalb der Innenstadt, Lärmreduktion, bessere Gesundheit durch aktivere Bewegung</p>