

Fokusgruppe „Verkehr“ zur Bürger*innenbeteiligung zum Bebauungsverfahren „Am Wienebütteler Weg“

Freitag, 17. Februar 2017, 17:00 bis 20:00 Uhr
im Gymnasium Herderschule, Ochtmissers Kirchsteig 27

1. Informationsteil (17:00 bis 18:00 Uhr)

1.1 Begrüßung

Herr Markus **Moßmann**, Dezernent für Verkehr und Umwelt der Hansestadt Lüneburg, begrüßt die Teilnehmenden der Fokusgruppe Verkehr und gibt einen kurzen Überblick über den Anlass der Veranstaltung: In Fortführung der frühzeitigen Bürger*innenbeteiligung vor der Aufstellung eines Bebauungsplans für das Neubaugebiet „Am Wienebütteler Weg“ sind zwei Fokusgruppen sowie eine Planungswerkstatt geplant. Die erste Fokusgruppe habe bereits am 20.01.2017 erfolgreich stattgefunden. In der heutigen Fokusgruppe geht es um verkehrliche Überlegungen.

Ziel ist es, gemeinsam mit allen Beteiligten Anregungen zu sammeln, Themenschwerpunkte zu finden, die Bürgerbelange zu ermitteln und diese in den Planungsprozess zu integrieren.

Im Anschluss erläutert der Moderator Markus **Birzer** (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg), dass der inhaltliche und methodische Rahmen der Bürger*innenbeteiligung und somit auch des heutigen Abends zusammen mit einer Organisationsgruppe (bestehend aus Vertreter*innen der Verwaltung und interessierten Bürger*innen) im Dezember 2016 ausgearbeitet worden sei.

Nach einer thematischen Einführung mit einem Vortrag von Markus Moßmann haben die Teilnehmer*innen zunächst Gelegenheit für Rückfragen und Diskussionen. Um 18:00 Uhr beginnt eine 90-minütige Arbeitsphase zu insgesamt acht unterschiedlichen Themenbereichen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden im Anschluss um 19:30 Uhr im Plenum vorgestellt. Von der Veranstaltung sowie allen Ergebnissen wird ein Protokoll erstellt, das zeitnah online verfügbar sein soll.

Das Ergebnis der vorgeschalteten, informellen Bürger*innenbeteiligung soll eine Art Bürgergutachten sein, das zeigt, was den Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig ist und ggf. in die Planungen einfließen soll. Inhaltlich beschließen werden letztlich die politischen Gremien. Im Idealfall könnte im Mai ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes ergehen, woraus sich die weiteren gesetzlich vorgegebenen Schritte der Beteiligung ergeben. Dieses Vorgehen führt am Ende zu einem Satzungsbeschluss, der die grundsätzlichen Regeln für die Bebauung beinhaltet.

Des Weiteren weist Herr Birzer darauf hin, dass die Planungswerkstatt aufgrund einer terminlichen Doppelbelegung in seinem Kalender auf den 07.04.2017 verschoben wird. Er bittet dieses Versehen zu entschuldigen.

Von den 104 angemeldeten Personen sind rund 80 an dem Abend anwesend. Dazu kommen sieben Verwaltungsmitarbeiter*innen und Expert*innen.

Mit Hilfe eines sog. „Aufsteh-Soziogramms“ ermittelt der Moderator die Zusammensetzung der Gruppe: Rund 20 Personen waren bereits bei der ersten Fokusgruppe dabei. Über die Hälfte der Anwesenden fühlt sich als direkte*r Anwohner*in und 17 Teilnehmer*innen engagieren sich in einer Initiative. Etwa 15 Personen möchten eventuell später in dem Gebiet wohnen und 7 Personen nehmen an der Veranstaltung aus beruflichen Gründen teil (Verwaltung, Stadt Lüneburg, etc.).

1.2 Einführung

Markus **Moßmann** erläutert anhand einer Präsentation die verschiedenen Phasen der Planung sowie die Pläne für die Bebauung am Wienebütteler Weg nach dem aktuellen Stand.

(beachten Sie dazu bitte die Folien der Präsentation unter:

<http://www.hansestadtlueneburg.de/Home-Hansestadt-Lueneburg/Bauen-Umwelt-und-Energie-hansestadt-lueneburg/Bauen-Planen-Wohnen-hansestadt-lueneburg/Foerderprogramme/Wohnbaufoerderprogramm-Infos-zu-den-einzelnen-Verfahren-Flaechen.aspx>)

Demnach erfolgte im Juni 2016 der Beschluss zur Durchführung eines vorgezogenen Moderationsverfahrens zur Bürgerbeteiligung noch vor einem Aufstellungsbeschluss. Das bereits beauftragte Klimagutachten wurde durch die Potenzialanalysen „Flora und Fauna“ sowie eine Analyse zum Thema „Verkehr“ ergänzt. Am 30. November 2016 fand die erste Informationsveranstaltung der frühzeitigen Bürger*innenbeteiligung statt.

Im Dezember 2016 trafen sich im Rathaus interessierte Bürger*innen mit Vertreter*innen der Verwaltung, um die weitere Vorgehensweise zu besprechen (Organisationsgruppe).

Vereinbart wurde, zwei Fokusgruppen zu den Themen „Quartier und Umwelt“ sowie „Verkehr“ durchzuführen, die diese Themen im Rahmen von Workshops bearbeiten sollen, sowie eine – den Planungsprozess vorerst abschließende – Planungswerkstatt, die am 7. April 2017 stattfinden werde.

Anfang Februar wurden im Ausschuss für Umwelt, Verbraucherschutz, Grünflächen und Forsten weiteres Vorgehen bezüglich Biotoptypenkartierung und Bearbeitung des Landschaftsplans vorgestellt.

Das Ergebnis der vorgeschalteten, informellen Bürger*innenbeteiligung ist eine Art „Bürgergutachten“, das zeigt, was den Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig ist und ggf. in die Planung einfließen soll. Inhaltlich beschließen werden letztlich die politischen Gremien. Im Idealfall könnte im Mai ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans ergehen, woraus sich die weiteren gesetzlich vorgegebenen Schritte der Beteiligung ergeben. Dieses Vorgehen führt am Ende zu einem Satzungsbeschluss, der die grundsätzlichen Regeln für die Bebauung beinhaltet.

Das geplante Baugebiet „Am Wienebütteler Weg“ liegt zwischen der Kreisstraße K21 und dem Brockwinkler Weg. Der Abstand zwischen Hochspannungsleitung und Waldrand Am Gut Wienebüttel (Grüngürtel West) beträgt ca. 250 m. Die Gesamtfläche des Plangebiets beträgt 24 Hektar. Geplant sind zwei Baufelder, die insgesamt 8 Hektar in Anspruch nehmen. Die restlichen 16 Hektar stehen auch für Ausgleich- und Ersatzflächen zur Verfügung, d.h. für Grünflächen, ggf. eine kleine landwirtschaftliche Fläche, ein Regenrückhaltebecken, etc..



Herr Moßmann trägt vor



Die Pausenhalle des Gymnasiums Herderschule

Die Bebauungsstruktur, wie sie in einer ersten Skizze visualisiert wurde, ist nur eine erste Idee, die weiterentwickelt werden kann und soll. Die Struktur der Bebauung wurde in Zusammenarbeit mit dem Klimagutachter unter Berücksichtigung der Kaltluftentstehungsgebiete und der für die Kaltluft notwendigen Korridore entwickelt. Die Planung sieht einen verdichteten Teil zur angrenzenden Bebauung und eine geringere Geschossigkeit am äußeren Rand vor.

Die Notwendigkeit, Neubaugebiete auszuweisen, liege im Wachstum der Stadt Lüneburg begründet. Eine Studie belegt, dass bis zum Jahr 2030 zusätzlicher Wohnraum für 2.650 Haushalte benötigt wird. Das Mietpreisniveau in Lüneburg liegt bei derzeit 7,44 Euro pro Quadratmeter bei einer jährlichen Steigerungsrate von 20 %. Um die Mietpreise halten oder senken zu können, werden 350 zusätzliche Wohnungen pro Jahr gebraucht. Im Wohnungsbauprogramm 2016 wurde deshalb der Neubau von 350 Wohnungen jährlich bis 2021 festgelegt, der in drei Segmenten erfolgen soll: durch Nachverdichtung auf Brachflächen wie im Hanseviertel-Ost oder in der Soltauer Straße, durch Bauen im Bestand, z.B. am Schützenplatz oder am Weißen Turm, und durch Ausweisung neuer Neubaugebiete wie Am Wienebütteler Weg oder Am Raderbach. Der große Vorteil bei dem Baugebiet am Wienebütteler Weg ist, dass sich dieses in städtischer Hand befindet und z.B. die Möglichkeiten einer Preisgestaltung gegeben sind.

Im Gebiet „Am Wienebütteler Weg“ möchte die Stadt auch Menschen die Möglichkeit geben, sich in Baugruppen zusammen zu finden und ihre Pläne gemeinsam umzusetzen. Für die Bebauung sollen Vergabekriterien entwickelt werden, um einen hohen Anteil an günstigen Wohnungen zu gewährleisten (z.B. durch Querfinanzierung) und generationenübergreifendes Wohnen, Bau- oder Wohngruppen zu ermöglichen.

Herr Moßmann stellt eine Vorentwurfsskizze mit einer möglichen Erschließung dar. Diese könnte im Osten und am Brockwinkler Weg erfolgen. Ziel sei, im Zuge der jetzigen Planungen auch eine bessere Erschließung des vorhandenen Baugebietes Brockwinkler Weg (westlich der Psychiatrischen Klinik - PKL) zu erzielen. Die Entfernung von dort zur nächstgelegenen Haltestelle der Linie 5009 an der K21 entspreche nicht den Anforderungen an eine gute ÖPNV-Erschließung. Im Übrigen war eine bessere ÖPNV-Erschließung bereits Ziel der seinerzeitigen Planungen zum Baugebiet Brockwinkler Weg. Bei den jetzigen Planungen müsse daher die Chance für eine gute ÖPNV-Erschließung beider Gebiete genutzt werden. Um Verkehrsvermeidung ernsthaft zu realisieren, sei es wichtig, ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen. Auch eine gute Radwegeerschließung des gesamten Gebietes diene der Verkehrsvermeidung. Hierzu zähle z.B. auch der Ebelingweg als wichtige Achse zu den östlich gelegenen Schulen. Auch eine Durchwegung über das Gelände der PKL sei Bestandteil der bisherigen Überlegungen.

Abschließend merkt Herr Moßmann an, dass die Zuständigkeit der Kreisstraße 21 beim Landkreis liegt und der Status der Straße nicht verändert werden könne.

Er freue sich auf die weitere Arbeitsphase in der zu den folgenden acht Themenschwerpunkten Lösungen entwickelt werden könnten.

- Verkehrsanbindung
- Verträgliche verkehrliche Erschließung im/des Quartier/s
- Verkehrsvermeidung für die umliegenden Quartiere
- Solidarische Verteilung der Verkehrsbelastung
- ÖPNV
- Elektromobilität
- Fahrradmobilität/Fahrradabstellplätze
- Fußgängerverkehr/Schulwege

1.3 Nachfragen und Diskussion

Im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Moßmann kamen folgenden Fragen aus dem Publikum auf.

Ein Anwohner am Brockwinkler Weg berichtet von der verkehrlichen Belastung. Man habe bereits 2006 festgestellt, dass das Verkehrsnetz in diesem Bereich ausgelastet bzw. überlastet sei. Viele Autos würden direkt durch das Wohngebiet fahren und das Tempolimit überschreiten. Die Straßen seien historisch bedingt sehr schmal. Es fehle an einer Infrastruktur für Fahrradfahrer*innen. Auch sei zu berücksichtigen, dass die PKL sich verändert habe und einen starken Besucherverkehr hervorrufe. Auch ziehe der Sportpark viele Gäste an. All dieses belastet den Stadtteil verkehrlich.

Eine Anwohnerin aus Vögelsen regt an, sich viel Zeit zu lassen und nicht zu drängen. Man solle sich heute auch mal eine halbe Stunde länger Zeit nehmen.

➔ Herr **Birzer** erwidert, dass für die heutige Veranstaltung drei Stunden vorgesehen seien und in der Planungswerkstatt nochmal 5 Stunden die Zeit für einen Austausch wäre.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Kreisstraße nicht breit genug wäre. Auch sei der Fußweg nicht geeignet, da viele Autos zu schnell fahren würden. Würde ein Radweg angelegt werden, könnte die Straße nur noch einspurig befahren werden. Derzeit wäre es eine sehr gefährliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere für Radfahrer*innen. Auch weil Autos in der Kurve parken würden.

➔ Herr **Moßmann** erklärt, dass die Kreisstraße ein historischer Straßenbestand sei. Es gebe sternförmig noch weitere Haupteinfallstraßen. Diese dienen dazu, die Randgemeinden als auch den überörtlichen Verkehr in die Stadt bzw. das Stadtzentrum zu befördern. Er wolle damit nicht sagen, dass dies kein Problem darstelle. Jedoch sehe sich die Hansestadt Lüneburg auch dazu verpflichtet, Wohnraum zu schaffen. Die Nachverdichtung im Innenstadtbereich reiche für die Wohnungsnachfrage nicht aus. Daher müssten neue Baugebiete erschlossen werden.

Am Straßennetz könne nur schwerlich etwas geändert werden und man müsse eine Lösung innerhalb der Gegebenheiten finden. Auf einen Vorschlag/Zuruf aus dem Publikum, dass auch Enteignungen möglich seien, antwortet Herr Moßmann, dass eine solche sicherlich nicht wünschenswert wäre und kein gangbarer Weg sei. Daher sei die Verkehrsvermeidung ein wichtiger Punkt. Die Stadt wolle den Anteil der Fahrradfahrer*innen erhöhen. Aus Sicht der Verkehrsverbände sei es sogar wünschenswert, wenn die Radverkehrsführung auf der Straße erfolge, diese führten auch entsprechende Untersuchungen an. Dieser Position möchte er sich nicht pauschal anschließen. Ein zunehmendes Problem sei das verkehrswidrige Verhalten aller Verkehrsteilnehmer*innen, Fahrradfahrer*innen eingeschlossen. Z.B. problematisch sei das falsche Parken. Dieses Verhalten habe in den letzten Jahren zugenommen.

Ein Anwohner Reppenstedts merkt an, dass es als Radfahrer*in am Brockwinkler Weg sehr gefährlich sei. Viele Eltern würden ihren Kindern nicht erlauben, auf diesem Weg mit dem Rad zur Schule zu fahren. Er fragt danach, ob die Strecke Richtung Reppenstedt auch in die Planung einbezogen werde. Seine Idee wäre, eine Fahrradstraße auszuweisen.

➔ Herr **Moßmann** erklärt, dass Probleme mit Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Gemeindeverbindungsstraße nach Reppenstedt regelmäßig an die Verwaltung herangetragen würden. Ein Ziel wäre, dass die westliche Ortseinfahrt beruhigt werden solle. Mit der vorhandenen Breite der Straße könne kein Fahrradstreifen (idealerweise in beide Fahrtrichtun-

gen) geschaffen werden. Wenn über eine Verbreitung gesprochen werde, müsse dies mit dem Landkreis abgesprochen werden, da die Zuständigkeit geteilt sei. Da die Straße als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet sei, halte er es für problematisch, sie in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Dies sei rechtlich noch nicht durchgeprüft und müsse mit dem Landkreis abgestimmt werden, da die Straße eine Verkehrsfunktion habe.

Laut einem Teilnehmer fehle in der Planung die Berücksichtigung der sonstigen Bauaktivitäten in den umliegenden Gemeinden (Vögelsen und Reppenstedt). Laut einer Stellungnahme zu einem B-Plan habe der Landkreis festgestellt, dass das Straßennetz in Lüneburg für eine weitere Bebauung und damit Nutzerzunahme nicht geeignet wäre. Daher fordert der Landkreis ein gemeindeübergreifendes Verkehrskonzept. Er fragt, warum die Stadt auf die Idee kommt, neue Baugebiete auszuweisen, obwohl die Straßen hierfür nicht ausgelegt sind.

- ➔ Herr **Moßmann** erläutert, dass der Wohnraum benötigt werde und die Verkehrsberuhigung daher ein großes Thema wäre. Lüneburg habe ein Interesse, mit den umliegenden Gemeinden an einem Strang zu ziehen. Die Verkehrsplaner*innen der Gemeinden seien bereits im Austausch. Die Beschlusslage bzw. Forderung des Landkreises, ein gemeindeübergreifendes Konzept zu erarbeiten, liege ihm nicht vor. Im Übrigen habe die Planungshoheit auf dem Stadtgebiet die Hansestadt.

2. Arbeitsphase/Gruppenarbeit (18:00 bis 20:00 Uhr)

In der Zeit von 18.00 bis 19.30 Uhr hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, sich in insgesamt acht Arbeitsgruppen je nach Interessenslage einzubringen. Die Zeiteinteilung sah jeweils ca. 30 Minuten für die Mitarbeit in einer ersten Arbeitsgruppe der Wahl sowie für zwei weitere Themenfelder vor. Es war den Teilnehmer*innen überlassen, ob sie sich an die Einteilung und den Wechselmodus halten, bei nur einer Arbeitsgruppe verweilen oder je nach eigenen Wünschen von Arbeitsgruppe zu Arbeitsgruppe wechseln. Pro Arbeitsgruppe wurde ein Pate/eine Patin benannt, der/die sich für die gesamte Dauer der Gruppenarbeit an der jeweiligen Themenstation aufhalten, die Arbeitsprozesse leiten und die Ergebnisse später im Plenum vorstellen sollten. Alle Themen, Wünsche und Anregungen wurden auf Karten notiert und anschließend an dafür vorgesehen Stelltafeln geheftet und sortiert.

Nach Beendigung der Mitarbeit in den Arbeitsgruppen gegen 19.30 Uhr stellten die Themenpaten die Ergebnisse im Plenum vor:

[Anmerkung: Bitte beachten Sie zu den Themen der verschiedenen Arbeitsgruppen auch die Ausführungen von Prof. Dr. Peter Pez, die sie als Dateien auf der oben genannten Internetseite als eigenständige Dokumente finden. Sie zeigen zum einen in den Arbeitsgruppen gezeigte und diskutierte Materialien, zum anderen ergänzende Vorschläge, Hinweise und Berechnungen zu den verschiedenen Themen der Arbeitsgruppen.]

Thema „Verkehrsanbindung“

Die Arbeitsgruppe „Verkehrsanbindung“ hat sich laut dem Themenpaten mit folgenden Schwerpunkten beschäftigt: Unsicherheit, ob der Brockwinkler Weg für Schwerverkehr belastbar ist (sei auch zu schmal), unerwünschte Kostenbeteiligung der Anwohner*innen am Ausbau und Wunsch, den Brockwinkler Weg als Fahrradstraße umzubauen.

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Verkehrsanbindung sollte auch Fahrrad + E-Mobilität meinen
- Brockwinkler Weg zu schmal für alle Verkehrsteilnehmer: Bus, Rad, Auto, Fahrrad, Fußgänger
- Lieber Bus / keine Autos im Brockwinkler Weg
- Brockwinkler Weg als Fahrradstraße „Kfz-frei“ einrichten
- INITIATIVE BROCKWINKEL fordert: Keine weitere Bebauung ohne gemeindeübergreifendes Verkehrskonzept
- Straße Am Wienebütteler Weg – Brockwinkler Weg im Baugebiet unterbrechen
- Ringverkehr innerhalb des Baugebiets
- Erschließung des neuen Baugebietes über Brockwinkler Weg nicht praktikabel – zu eng für mehr Verkehr / Brockwinkler Weg viel zu schmal / aktuell nicht für Bus geeignet
- Keine Umlage der Ausbaukosten auf Anlieger
- Tempo 30 für Brockwinkler Weg / Entschleunigung (Bremsstreifen)
- Transparenz seitens der Stadt bezüglich entstehender Mehrkosten
- Öffnung der Bernsteinbrücke zur Entlastung
- Kein Durchgangsverkehr im neuen Baugebiet
- Durchgängige Radwege von den Randbezirken in die Stadtmitte
- Gefahr: Schulzentren an den Verkehrssammelstraßen
- Überlastete Verkehrsknoten: Moldenweg an beiden Enden / Kreisverkehr Ochtmisser Kirchsteig / Kreuzung REWE

Eingereicht durch die „INITIATIVE BROCKWINKEL“

Festgestellter Handlungsbedarf* im Zusammenhang mit dem „gemeindeübergreifenden Verkehr“:

- Siedlungsausbau im Nordwesten findet bereits statt
- Verkehr aus LG steigt mit Ausbau der Nachbargemeinden
- Reppenstedt: Ausbauziel von 7.500 auf 10.000 EinwohnerInnen
- Vögelsen: versch. Neubaugebiete, allein Süderfeld III bringt 720 Autos mehr (bei 200 WE) auf der K21 in Richtung Lüneburg
- keine ersichtliche verkehrsplanerische Abstimmung zwischen Lüneburg und den Nachbargemeinden
- Handlungsbedarf längst bekannt und dokumentiert: (Verkehrsuntersuchung Vögelsen 2016, Entwicklungskonzept Samtgemeinde Bardowick 2006)
- keine Aufnahmekapazität für zusätzlichen Autoverkehr auf K 21 / Am Wienebütteler Weg infolge einer Neubebauung „Am Wienebütteler Weg“.

Thema „ÖPNV“

Die Arbeitsgruppe „ÖPNV“ hat sich laut dem Themenpaten mit folgenden Themenschwerpunkten beschäftigt: Man sei sich einig gewesen, dass die Taktung und die Betriebszeiten die ÖPNV-Nutzung bislang unattraktiv machen. Es wären alternative Routen für den Bus diskutiert worden. Vorstellbar wären Bustrassen, die durch Pollersysteme nur für diese befahrbar wären. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten, sei über eine Einbahnstraße an der Schomakerstraße nachgedacht worden.

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- KVG bereit?
- Tarifgestaltung → Attraktivität
- Bushaltestelle PKL + Fahrradstellplatz
- Poller
- Alternative Route über Straße Gut Wienebüttel (*Anm.: Straße bei Kulturforum*)
- Ringführung / 30-minütig
- Jede Fahrt gesamte Route „30“
- Ausbau (Verlegung) Bushaltestelle Herderschule
- Untergrund? Straßenschäden Brockwinkler Weg
- Unerträgliche Taktung / gerade stündlich / Betriebszeiten
- Einbahnstraße Schomaker Straße

Eingereicht durch die „INITIATIVE BROCKWINKEL“

Festgestellter Handlungsbedarf* im Zusammenhang mit dem „ÖPNV“:

- dichtere Taktung (20-30-minütig) der Buslinie erforderlich, um als Alternative zum Auto mitzuhalten
- bestehendes Neubaugebiet Brockwinkler Weg und LeNa sind nicht an Buslinie angebunden
- Heranführung der Buslinie durch das Baugebiet „Wienebütteler Weg“
- für geplantes Neubaugebiet „Wienebütteler Weg“ ist Haltestelle „Am Sportpark“ der Linie 5009 vorhanden
- Busführung durch Brockwinkler Weg stellt sich wegen geringem Platz als schwierig dar
- Als Alternative zur Busdurchfahrt Brockwinkler Weg besser eine Linienführung vom Neubaugebiet Brockwinkler Weg über PKL-Gelände an dessen südl. Ende (z. Zt. Baustraße) zum Wienebütteler Weg. Dies bedeutet aber Wegfall der Haltest. Brockwinkler Weg
- Aus Lärmschutzgründen = Hybridbusse notwendig

Thema „Verkehrsvermeidung für die umliegenden Quartiere“

Die Arbeitsgruppe „Verkehrsvermeidung für die umliegenden Quartiere“ hat sich laut Themenpaten mit folgenden Lösungen beschäftigt: kein Individualverkehr im Baugebiet (vertraglich ausschließen, dass die Eigentümer ein Auto besitzen), Car Sharing, Radwege verbessern, ÖPNV-Taktung verbessern, Parkgebühren erhöhen, Tempolimits, gemeindeübergreifendes Verkehrskonzept vor Neuausweisung des Baugebietes. Richtig sei, dass der Individualverkehr weiter einen hohen Stellenwert habe und nicht wegedacht werden könne.

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Park+Ride-Parkplätze / Shuttleverkehr in die Innenstadt am äußersten Ende des Baugebiets Am Wienebüttler Weg mit Bushaltestellen
- Carsharing / Leihräder / Busse am Brockwinkler Weg
- Privat-PKW bei Wienebüttler Weg / kostenpflichtigen Parkraum ausweiten – Parkgebühren erhöhen
- Radikale Reduzierung des Individualverkehrs / Modellprojekt autofreies Wohnen – HH Saarlandstraße als positives Beispiel / Vertragliche Vergabe an Mobilität koppeln und damit autofreies Wohnen erwirken
- Attraktive Radwegenetze / Fahrradwege bis in die Stadt ausbauen / Lauensteinstraße
- Wohngruppen
- Thema Nachhaltigkeit konsequent leben / umsetzen
- Straßenausbaubeitragssatzung: Wie würde sich die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Brockwinkler Weg oder Reduzierung auf Tempo 30 auswirken? Kosten für Anwohner?
- Tempo 30 vom Kreisaußschluß / Neubau bis Dörnbergstraße
- Verkehr entschleunigen / Tempolimits / Fahrradstraßen aufwerten, Brockwinkler Weg
- Umgehungsstraße West
- ÖPNV: leise Busse (Vermeidung von Lärmemissionen) / ÖPNV-Taktung in ganz LG verbessern
- Kein Autoverkehr / nur Rad und öffentl. Verkehrsmittel
- Gesamtkonzept vor Neubaumaßnahmen
- Neubaugebiete in Lüneburg und Umfeld bedeuten 20-25% mehr Verkehrsbelastung
- Kein Baugebiet!
- rechts vor links Regelung für alle Wege die in Wienebüttler Weg münden

Thema „Elektromobilität“

Die Arbeitsgruppe „Elektromobilität“ hat sich laut Themenpaten mit folgenden Themen beschäftigt: Autofreies Quartier als Chance, Carsharing Angebot schaffen, Mobilitätsstationen, Fahrradleihmöglichkeiten, ÖPNV-Angebot im Einklang und Mobilitätsberater*innen, die den Menschen zur Seite stehen.

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Mobilitätsangebote als Alternative zum PKW / individuelle E-Mobilität
- Autoabgase
- Energiegewinnung und E-Mobilität verknüpfen (Speicherung)
- Elektromobilität ist Klimaschutz und Gesundheitsschutz für die Menschen / Lärm+Feinstaub: Grenzwerte einhalten
- Schnellladestationen / Stellflächen + Carsharing für E-Fahrzeuge / SWITCH-Projekt Hamburg
- Elektromobilität nur mit Ökostrom
- Autofreies Wohnen + Poolfahrzeuge
- Verkehrsinfarkt durch autofreien Stadtteil entgegenwirken ← Mobilitätsberatung

Thema „Verträgliche verkehrliche Erschließung im/des Quartier/s“

Die Arbeitsgruppe „Verträgliche verkehrliche Erschließung im/des Quartier/s“ hat sich laut Themenpaten mit folgenden Themen beschäftigt: Neubaugebiet sollte einen Modellcharakter bekommen in Form von autofrei oder autoarm, Busanbindung im Baugebiet, Brockwinkler Weg nur zu Fuß oder Fahrrad durchqueren und Überzeugungsarbeit bei den Bewohnern und Bewohnerinnen leisten, dass Autos unerwünscht sind.

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Modellprojekt für autofreies Wohnen entwickeln mit sehr gutem Alternativangebot zum MIV (*Anm.: motorisierten Individualverkehr*) / Autostellplatzschlüssel auf 0,4 reduzieren / Fahrräder parken am Haus
- Verkehrsbelastung muss auch durch Neubaubewohner getragen werden, nicht nur durch Altbewohner
- Busanbindung durch das PKL
- Ringstraße durch das Baugebiet / Fuß- und Radweg zum Brockwinkler Weg / Binnenerschließung mit Schrittgeschwindigkeit
- Kreuzung Dörnbergstraße / Vor dem Neuen Tore bereits überlastet → Programme?
- Brockwinkler Weg als Fahrradstraße ausweisen
- Keine Privat-Pkw über Brockwinkler Weg (aus dem Quartier) / Nur Bus über Brockwinkler Weg
- E-Carsharing / Ladestationen für Elektroautos
- Bewohner teilen sich Autos aus Carsharing-Pool
- Zentralisiertes Quartierparken

Thema „Fahrradmobilität/Fahrradabstellplätze“

Die Arbeitsgruppe „Fahrradverkehr“ hat sich laut Paten mit fünf Themenfeldern beschäftigt:

1. Verkehrsvermeidung: Tempo 30 in der Innenstadt und autofreie Bereiche
2. Verkehrsberuhigung: Einrichtung einer Radstraße Brockwinkler Weg. Gesamten Autoverkehr auf Landstraße zurückbringen.
3. Strukturveränderungen: Neue Innerstädtische Fahrradroutes ausbauen und Quartiersparken.
4. Fahrradschnellwege: Westumgehung für Radfahrer*innen und innerstädtischen Fahrradverkehr stärken.

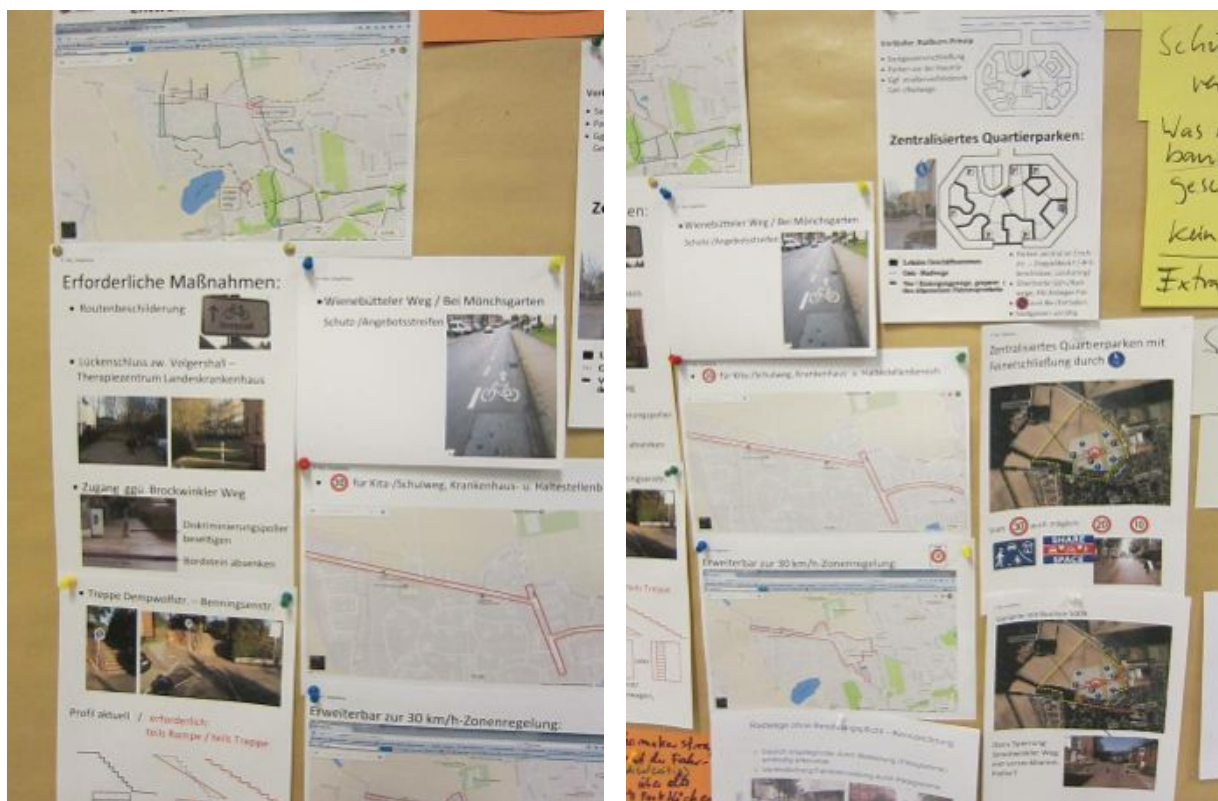
Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Autofreies Wohnen?
- Vorbild Niederlande?
- Innenstadt Tempo 30 generell
- Verkehrsberuhigung / Schließung für Autoverkehr
- Kein Ausbau / Extra-Radweg?
- Schülerverkehr!
- Was muss baulich geschehen? / Radstraße bis Reppenstedt – Brockwinkler Weg / Shared Space / Extradweg
- Modellprojekt Verkehrsministerium: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen
- 1,5 Meter Überholabstand als Verkehrsschild
- Umbau Schomakerstraße / Parken auf der Fahrbahn wechselseitig
- Veraltete Radwege / Parkflächen
- Radroute am westlichen Stadtrand entlang dafür Verlängerung des Königswegs in Richtung William-Watt-Straße

Eingereicht durch die „INITIATIVE BROCKWINKEL“

Festgestellter Handlungsbedarf* im Zusammenhang mit dem „Radverkehr“:

- sicherer Radverkehr zu Schulen muss ermöglicht werden, auch f. Radfahrende aus Vögelsen/Reppenstedt zu weiterführenden Schulen in Lüneburg
- Schaffung von sicheren Routen zum Bahnhof
- insb. Brockwinkler Weg / Wienebütteler Weg / Mönchsgrund (Anm.: Bei Mönchsgarten): hier sind Autos zu schnell, fahren zu dicht auf, enges überholen
- Brockwinkler Weg: Bedrängung von Radlern durch Autos bei Vorbeifahrt an langer einseitiger Parkreihe
- Fahren am rechten Fahrbahnrand: Gulli- und Schachtdeckel führen zu schlechter Fahrbahnqualität + sind abgesackt
- Ebenso schlechte Fahrbahnqualität bei Zufahrtswegen zu Gut Wienebüttel (Rollstühle/Rollatoren)



Thema „Fußgängerverkehr/Schulwege“

Die Arbeitsgruppe „Fußwege/Schulwege“ hat sich laut Paten mit folgenden Problemen und Lösungen beschäftigt:

Probleme: Keine durchgehenden Radwege, Fußweg Wienebütteler Weg zu schmal und gefährlich

Lösungen: Reppenstedt sollte berücksichtigt werden, sichere Fußgängerüberwege, Tempo Wienebütteler Weg reduzieren, zukunftsorientiertes Modell entwickeln, Gesundheit und Sicherheit in den Vordergrund rücken

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Stolpergefahren durch hochstehende Platten auf dem Fußweg Brockwinkler Weg
- Schon jetzt Geschwindigkeitsdrosselung für Wienebüttler Weg
- Zukunftsorientiertes Denken wäre wünschenswert. Die Stadt könnte eine Vorreiterrolle einnehmen / Gesundheit und Sicherheit der Bürger sollte im Vordergrund stehen
- Fußgängerübergänge sind dringend erforderlich z.B. Kreuzungsbereich / Am Wienebüttler Weg (Reppenstedt)
- Lückenschluss PKL – Volgershall – Fuß/Radweg zur Hermann-Löns-Schule (Schlenker über Bei Mönchsgarten vermeiden)
- Schüler müssen auch mit dem Fahrrad sicher zur Schule gelangen / Im ganzen Quartier gibt es keine durchgängigen Fahrradwege. Das ist zu ändern.
- Art. 2 Abs. 2 GG: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“ Die Stadt trägt die Verantwortung für Leib und Leben seiner Anwohner unabhängig davon ob diese an einer Kreisstraße wohnen oder nicht
- Fahrradstraßen oder Fahrradstreifen von Reppenstedt nach LG
- Schulweg: Brockwinkler Weg für Radfahrer zu gefährlich (Schulkinder), da einseitig permanent beparkt
- Kinder sind die nächste Generation an Wählern und Steuerzahlern
- Die Planung darf nicht nur die Interessen der möglichen Neubürger im Blick haben
- Schul- / Fußweg Wienebüttler Weg (Höhe Pfliegerdorf) mit 1,30 Meter zu schmal



Blick in die Arbeitsgruppen



Thema „Solidarische Verteilung der Verkehrsbelastung“

Die Arbeitsgruppe „Solidarische Verteilung der Verkehrsbelastung“ hat sich laut Paten mit den folgenden Themenfeldern beschäftigt:

Verkehr sollte umgelenkt werden auf die Westtangente, Verbindung K21 und Reppenstedt, vorhandene Straßen in Verkehrsfluss einbeziehen, Nutzung vorhandener Trasse der alten Eisenbahn, Geschwindigkeit reduzieren, Verkehrsberuhigung

Folgende (Einzel)Karten wurden geschrieben:

- Es gibt jetzt schon Staus auf dem Wienebütteler Weg und der Lauensteinstraße
- Seit den 70er Jahren sind die Autos 50-60 cm breiter geworden
- Bernsteinbrücke öffnen (mehrfache Nennung)
- Tempo 30 (mehrfache Nennung) / Schikanen und Barrieren einrichten (Bei Mönchsgarten)
- Unbedingt eine gerechte Verteilung für alle Bewohner
- Keine Neubaugebiete ohne neue Straßen
- Straße hinten um die PKL, durch das Neubaugebiet (auch Bus) / Straße hinter dem Baugebiet Brockwinkler Weg

- Fahrradstreifen auf allen betroffenen Straßen
- Umordnung von Parkplätzen / Organisierte Parkregelung/ Verteilung auf vorhandene Straßen
- Ebelingweg für Autos öffnen / Querung hinter den Sportplätzen / K21 mit Ochtmisser Kirchsteig verbinden
- PKL und Neubaugebiet mit Durchquerung verbinden / PKL – öffentliche Straße
- Stadtwachstum stoppen, verhindert weitere Steigerung der Verkehrsbelastung
- Keine neuen Straßen, da diese noch mehr Verkehr anziehen / Straße Wienebütteler Weg ist 5m breit, für moderne Autos nicht geeignet
- Die Westtangente muss kommen.
- Nachhaltige Konzepte umsetzen z.B. autofreies Wohngebiet, Bsp.: HH Saarlandstraße
- Fehlendes Verkehrskonzept kommt mit FNP (*Anm.: Flächennutzungsplan*) – wann?
- Straße an Buchholzer Bahn + Fahrradstraße Ochtmisser Kirchsteig
- Kfz-Führer unterschreiten regelmäßig den vorgeschriebenen Überholabstand / Für Einhaltung sorgen

Eingereicht durch die „INITIATIVE BROCKWINKEL“

Festgestellte Probleme im Zusammenhang mit der „Verkehrsbelastung im Umfeld des Baugebietes“:

Brockwinkler Weg:

- Nicht für Durchgangsverkehr ausgelegt, dient aber als Abkürzung in die Stadt und zur Autobahn
- 50 km/h zu hoch angesichts der Enge der Straße (Kindergarten, PKL, schmale Fußwege!)
- Gefahrenpunkt Einmündungsbereich in den Wienebütteler Weg, (Autofahrer schneiden Kurve, fehlende Überquerungshilfe für Fußgänger)
- Geschwindigkeitsreduzierung wird kaum beachtet (Kindergarten), Kontrolle fehlt

Wienebütteler Weg:

- viel Verkehr in und aus Innenstadt (zu Stoßzeiten), auch Verkehr zur Autobahn über Vögelsen
- zusätzl. Schwerlastverkehr, da dieser Ochtmisser Kirchsteig nicht mehr nutzen darf
- hohe Geschwindigkeiten, insbesondere Ortsein-/ausfahrt
- zusätzlicher Verkehr durch Sportpark, Kurse im stündlichen Wechsel
- fehlende Fahrbahnquerung bei Gut Wienebüttel

Bei Mönchsgarten:

- Verkehr staut sich (aufgrund Menge / aufgrund parkender Autos)
- Radfahrer weichen wegen gewagter Pkw-Überholmanöver und Überholens in Kurve auf Fußweg aus, hier dann Gefahr an Grundstücksein-/ und -ausfahrten
- fehlende Fahrbahnquerung für Fußgänger
- nach Ausbau der Straße höhere Geschwindigkeiten

Außerdem eingereicht:

„INITIATIVE BROCKWINKEL“

Festgestellter Handlungsbedarf im Zusammenhang mit „Art und Umfang der Bebauung“:

- Einfamilienhäuser haben höheren Flächenverbrauch als größere Gebäude
- Zuzug von Pendlern, denen es anderenorts zu teuer ist, nicht durch exq. Einfamilienhäuser in LG forcieren
- kleinste Gebäudegröße = Doppelhäuser
- Auflage: Planung so, dass Teile der Einfam. / DHäuser als Einliegerwohnung umnutzbar wären
- geringerer Flächenverbrauch durch Ansiedlung von Wohnprojekten / Baugruppen in der Art von LeNa
- sozialer Wohnungsbau = verliert Mietpreisbindung nach ca. 15-20 J.
- Gefahr der „Ghettobildung“?

Festgestellte Planungsvoraussetzungen, um in ein Bauleitverfahren „Am Wienebütteler Weg“ einzusteigen:

- KEINE weitere Bebauung ohne ein unter öffentlicher Beteiligung verabschiedetes gemeindeübergreifendes Verkehrskonzept!
- neuer, verabschiedeter Flächennutzungsplan
- taugliche Verkehrsplanung für das Baugebiet
- Lärmschutzgutachten für Am Wienebütteler Weg, Bei Mönchsgarten
- Verkehrsvermeidung außerhalb des Baugebietes sicherstellen und dafür:
- den zeitlichen Ablauf festlegen
- die Finanzierung sichern
- die rechtliche Absicherung festlegen

Abschlussdiskussion:

Herr **Birzer** bedankt sich für die Vorstellung. Er sei dazu aufgefordert worden, zu fragen, wer von den Anwesenden kein Auto besitzt und keines fährt (7 Meldungen). Weiter stellt er die Frage, wer kein Auto besitzt, aber Auto fährt (z.B. durch Carsharing) (8 Meldungen).

Das Protokoll mit den Ergebnissen der Veranstaltung werde zeitnah auf der Homepage erscheinen. In einem nächsten Schritt werde mit der Verwaltung die Planungswerkstatt strukturiert und evtl. Verkehrsmodelle erstellt werden. Die heutige Veranstaltung zeige seiner Meinung nach, dass man in der Planungswerkstatt am 07.04.2017 zum Beispiel über die Möglichkeit eines autoarmen und/oder autofreien Quartiers diskutieren könnte.

Ein Anwesender gibt zu Protokoll, dass ein Gesamtkonzept für den Fahrradverkehr benötigt werde. Viele umliegende Gemeinden haben die Absicht mehr zu bauen, dies werde zu einer stärkeren Belastung der Straßen führen. Eine Lösung wäre die Verbesserung der Fahrradwege. Er habe eine Abstandsmessung durchgeführt, laut der 70% der Autos bei der Überholung einen Abstand zu dem Fahrrad von 1 Meter und 30% einen Abstand von 0,5 Meter unterschreiten.

Eine Anwohnerin möchte wissen, wie viel Geld der Stadt für die Verbesserung der Fahrradwege zur Verfügung steht. Außerdem macht Sie darauf aufmerksam, dass am 24.04.2017 eine Podiumsdiskussion in der Leuphana Universität stattfinden würde. Anwesend wären der ADFC, Herr Moßmann und Professor Pez. Sie lädt als Sprecherin der Initiative Brockwinkel alle Anwesenden dazu ein.

- ➔ Herr **Moßmann** erwidert, dass der Rat der Stadt jährlich mit einem Haushaltsbeschluss eine Summe X für Radwegemaßnahmen zur Verfügung stelle. Für das Jahr 2017 schlage die Verwaltung dem Rat rund 1,24 Mio. Euro für Radwegemaßnahmen vor. Diese seien mit konkreten Maßnahmen und Prioritäten hinterlegt. Der Rat kann dann entscheiden, ob dem stattgegeben werde oder nicht. Bei guten Vorschlägen werde die Mehrheit zu gewinnen sein. Des Weiteren werden dieses Jahr die Arbeiten zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wieder aufgenommen und dieses überarbeitet.

Eine Teilnehmerin fragt, wie viel Kosten eingespart werden, wenn das Quartier autofrei gebaut wird. Dieses Geld könne dann für den Radverkehr investiert werden.

- ➔ Herr **Moßmann** kann dies nicht beantworten.

Ein Teilnehmer gibt zu Protokoll, dass sowohl die Nutzung des ÖPNV als auch der Verzicht auf das Auto freiwillige Dinge seien, welche die Stadt nicht erzwingen könne.

- ➔ Herr Prof. **Pez** erwidert, dass die Stadt jedoch Rahmenbedingungen gestalten könne. Beispielsweise die Benutzung des Autos durch z.B. hohe Parkgebühren unkomfortabel zu machen. Dann könne sich jeder sein eigenes Verkehrsverhalten aussuchen.

Eine Anwohnerin fragt, ob die Anwohner*innen an den Kosten für einen Umbau des Brockwinkler Weges beteiligt werden (Bezug auf Satzung). Eine Rückmeldung bei der nächsten Veranstaltung wäre dabei sehr hilfreich.

- ➔ Herr **Moßmann** möchte dies bis zur nächsten Veranstaltung klären.
- ➔ Laut Auskunft von Frau **Richter**, Mitarbeiterin der Verwaltung und Verantwortliche für dieses Thema, sind Radwege nicht beitragspflichtig.

Herr **Birzer** bedankt sich bei allen Teilnehmer*innen für die Mitarbeit in dem Prozess und schließt die Veranstaltung.

Weiteres Vorgehen

Der nächste Beteiligungstermin zum Bebauungsplan „Am Wienebütteler Weg“ ist:

Planungswerkstatt

ACHTUNG: NEUER TERMIN UND ORT: Freitag, 7. April 2017, 16 bis 21 Uhr

Gymnasium Herderschule

Ochtmisser Kirchsteig 27

Anmeldung bis zum 4. April 2017

Protokoll: Antonia Bock/ Michel Slottag/ Markus Birzer