



Fuß- und Radverkehr im NUMP – Was soll sich in deinem Quartier ändern?

**Kooperativer Workshop von Lüneburgerinnen,
Lüneburgern, Leuphana und adfc Lüneburg**

7. Oktober 2025

Einladung zum Workshop



7. Oktober 2025, 17.30 - 20.30 Uhr

Fuß- und Radverkehr
im Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan (NUMP)

Workshop zum NUMP - Was soll sich in deinem Quartier verändern?

Grundschule Hasenburger Berg
Hasenburger Berg 47, Lüneburg

  

Zu dieser Dokumentation

In dieser Dokumentation sind - mit Ausnahme weniger Korrekturen zum Verständnis der Ortsangaben bzw. vorgeschlagenen Maßnahmen – die Inhalte der Arbeitsgruppen und Kartenabfrage 1:1 widergegeben. Rund 50 Lüneburgerinnen und Lüneburger haben im Rahmen des Themenabends „Fuß- und Radverkehr im NUMP - Was soll sich in deinem Quartier ändern?“ auf Problempunkte hingewiesen und bereits konkrete Änderungsvorschläge in Kleingruppen erarbeitet. Der adfc Lüneburg wird diesen Hinweisen in den kommenden Monaten und Jahren nachgehen, die Problemstellen analysieren und an die Hansestadt Lüneburg herantragen. Dafür nutzen wir den Arbeitskreis Verkehr der Hansestadt, in dem auch VCD und FUSS e.V. mitwirken, und unsere verkehrspolitischen Radtouren. Ein großer Dank gilt allen, die teilgenommen und sich konstruktiv mit Verbesserungsvorschlägen eingebracht haben.

Wir, der adfc Lüneburg, freuen uns auf eine Fortsetzung!

Bestandsaufnahme

Gute Radverkehrslösungen:

Arthur-Illies-Weg

Lösegraben-Rad-/Fußweg

Lösegrabenwehr – Öffnung für kurzen Weg

Neu Hagen: Neue Ampelschaltung Kreuzung
Theodor-Heuss-Str. / Dahlenburger Landstraße

Rotmarkierte Fahrradfurten an Kreuzungen

Treidelweg (hinter der ehemaligen BezReg.):
Fahrrad-, Kinderwagen-, Rollator-,
Rollstuhlfreundlicher Belag entlang der Ilmenau

Uelzener Straße

**Wallstraße inkl. Vorrang der Fahrradstraße
bei Querung Rote Straße**

Wege entlang der Ilmenau (zw.
Bockelmannstraße und Friedrich-Ebert-Brücke)



Personas - Lüneburger*innen auf Fahrrädern im Jahr 2030



Klaas und Silvia, Rentner, 72 Jahre

Klaas und Silvia leben seit 47 Jahren in Lüneburg. Sie kennen sich gut aus, erledigen ihre Einkäufe während ihrer Radtouren. Ihre Enkel betreuen sie zweimal in der Woche und radeln dafür ins Hanseviertel.

Das Radfahren an der Bleckeder Landstraße ist eine Belastung für sie aufgrund der mangelhaften Qualität der Radverkehrsanlagen. Im Urlaub haben sie ihre Räder stets dabei, sie sind Vielradfahrer.



Greta, Emilia, Lilli, Hanna, 12 Jahre

Die vier Freundinnen wohnen im Wilschenbruch und gehen auf die Wilhelm-Rabe-Schule. Sie fahren mit dem Rad durch die Barckhausenstraße, um zur Schule, zur Musikschule oder ins Kino zu gelangen.

Sie freuen sich über die Fahrradstraße, auf der sie zu zweit nebeneinander fahren können, um über die Erlebnisse des Tages zu schwatzen.



Hans-Peter, 84 Jahre

Hans-Peter hat seinen Führerschein abgegeben, nimmt aber rege am städtischen Leben teil. Er wohnt im Roten Feld, besucht Vorträge im Museum Lüneburg und nutzt das Kulturangebot im Glockenhof und in der Ratsbücherei. Mit seinem Elektrorollstuhl hat er immer noch an vielen Stellen Probleme (fehlende Absenkungen der Bordsteine, Kopfsteinpflaster). Seine Unabhängigkeit ist ihm wichtig, früher ist er viel mit dem Rad unterwegs gewesen.

Personas - Lüneburger*innen auf Fahrrädern im Jahr 2030



Svenja, 29 Jahre, 2 Kinder

Svenja wohnt mit ihrer Familie in Ochtmissen, sie bringt ihre jüngste Tochter zur Kita Stadtmitte und ihren Sohn zur St. Ursula-Schule. Sie kann alles mit dem Lastenrad erledigen. So kommt sie staufrei durch die Stadt zu ihrem Arbeitsplatz am Bockelsberg. Die Radwege auf ihrem Weg in der Stadt waren häufig in schlechtem Zustand, das ist aber in den letzten Jahren besser geworden. Lastenräder, die sich begegnen, haben genügend Platz, um sicher aneinander vorbeizufahren.



Lisa, 35 Jahre, Alltagsradfahrerin

Lisa wohnt in Volgershall und fährt zur Arbeit in ein Büro in der Innenstadt. Die Situation vor dem Neuen Tore war lange gefährlich. Das ist nun vorbei, C

Fritz und Sönke, selbständige Dienstleister

Die beiden befreundeten Selbständigen haben alles, was sie für ihr Business benötigen auf ihren Lastenrädern verstaut. Ihre Kunden sind im gesamten Stadtgebiet verteilt. Für ihre Ladung benötigen sie gute, ebene Oberflächen und fahren dafür oft Umwege. Mit den kompakten, großen Rädern wird es an Kreuzungen häufig eng, weil die Aufstellflächen noch nicht dem wachsenden Radverkehr in der Stadt angepasst wurden. Die beiden sprechen bei Treffen darüber, ob das Fahrrad ausschließlich als Freizeitgerät und nicht als Verkehrsmittel in der Stadtplanung gedacht wird.



Bestandsaufnahme (Methode: Kartenabfrage)



Verbesserungsbedarf:

Altenbrückertorstraße: fehlende Abgrenzung Fuß- zu Radweg

Am Berge: keine Fußgängerzone, KFZ-Verkehr zum Parkhaus

Amselbrücke

An der Soltauer Bahn (Verbindung Ilmenaugarten- Wilschenbruch): mangelhafter Straßenbelag

Auf der Höhe: Verkehrsführung

Bahnhof: fehlende abschließbare Boxen für Helme, Taschen im/am Fahrradparkhaus

Barckhausenstraße: hoher Durchgangs- und Parksuchverkehr

Bettelampeln: Gaußstr./ Uelzener Str., Dahlenburger Str./Bahnhofstraße

Bei der Str. Johannis-K./Am Wasserturm: Vorfahrtsregelung

Bockelsberg: Durchgangsverkehr, Markierung Haifischzähne

Bülows Kamp: Zufahrt / Entkommen Gewerbe-Geschäftsbereiche über Kreuzung (Bushaltestelle) – Vorgaben sind schon falsch

Feldstraße (Wilhelm-Raabe-Schule) schlechter Straßenbelag, Parksituation

Hamburger Straße

Ilmenaustraße

Lise-Meitner-Straße

Lösegraben: Rampen, Netz

Munstermannskamp

Rotes Feld: Baustellen W.R.-Schule, Luenecom

Schießgrabenstraße: fehlender Radweg (Osts.)

Schillerstraße: Zustand Straßenbelag

Schulweg zwischen W.-R.-Schule und MTV-Platz

Schützentrabe: Tempo 30, da Radweg kaputt und Straße zu eng durch Parkplätze

Stöteroggestraße

Sülztorstraße: Zuleitung auf benutzungspflichtigen Radweg bei der Postzufahrt

Willy-Brandt-Straße (Höhe Lidl): Ampel auf dem Radweg

Vor dem Bardowicker Tore

Bestandsaufnahme (Methode: Kartenabfrage)



Dringender Handlungsbedarf:

Altstadtkern (für Radfahrende)

Am Alten Eisenwerk: Auf der Hude (Ampel: rot Fuß, Rad grün)

Am Sande

Amselbrücke (Schulweg): hoher Absatz des Gehwegs → Unfallgefahr für Kinder

Bahnhofsvorplatz (Erreichen von Norden), Bahnhofstraße

Barckhausenstraße: Straßenprofil für Rad-fahrende zw. Lessing- und Kefersteinstraße zu eng

Bettelampeln – teilweise knapp 3 Min. Wartezeit

Bleckeder Landstraße

Dörnbergstraße

Gartenstraße

Hamburger Straße: Fahrtrichtung Süden – kein Übergang linksfahren → rechtsfahren

Kaltenmoor: es fehlt sicheres Fahrradparken (für Fahrradnutzung zur Innenstadt)

Lindenstraße (beide Richtungen)

Lüneburger Straße

Lünertorstraße: rechts vor links ist für Radfahrende kontraproduktiv

Moldenweg

Oedemer Weg!

Rotes Feld: Oltrogge-Platz „Oltrogge-Parkplatz“ → Begrünung, Autos weg

Reichenbachstraße

Rotehahnstraße: neu mit Kopfsteinpflaster

Rote Schleuse

Schnellenberger Allee: Belag

Soltauer Allee: Rad- und Fußweg an der Hasenburg, Einmündung Am Eichenwald und Entlang Sportpark Am Hasenburger Grund

Soltauer Straße (zwischen Stern und Kreisel)

Sternkreuzung: fehlende Aufstellflächen für Rad- und Fußverkehr (WRS!)

Stresemannstraße

Theodor-Heuss-Str.: zwischen Dahlenburger und Johanneum müssen Radfahrende auf dem Gehweg fahren

Thorner Straße

Uelzener Straße – Aufpflasterung am Zebrastreifen
Goethestraße – für den Autoverkehr – warum auch für Radverkehr | Längsparkplätze rechts vom Radweg (Gefahr!) | Verengung Radweg vor Sternkreuzung

Volgerstraße (Nordteil): querparkende Autos, Kopfsteinpflaster, Konflikt mit Fußverkehr – Radfahrer weichen auf Fußweg aus

Vor dem Neuen Tore

Willy-Brandt-Straße / Feldstraße (Kreuzung)

Fazit aus der Bestandsaufnahme

Gute Radverkehrslösungen:

- Getrennte Radverkehrsführung zum KFZ-Verkehr bzw. Vorrang für den RV wie in der Fahrradstraße
- Angepasste Ampelschaltungen
- Gute Oberflächenqualität
- Rote Fahrradfurten mit Piktogramm an Kreuzungen

Verbesserungsbedarf wird in folgenden Punkten identifiziert:

- Radverkehrsanlagen ohne bauliche oder mindestens optische Trennung zum KFZ- und FV
- Abschalten der Anforderungstaster für RV und FV an Bedarfsampeln
- Straßen mit schlechter Oberflächenqualität, ohne sichere, komfortable und ERA-konforme RV-Führung
- Ampel- und Lichtmasten an und auf Radwegen
- Quartierstraßen, in denen der RV (und KFZ-Verkehr) durch ruhenden Verkehr (parkende Fahrzeuge) behindert und gefährdet wird
- Sichere Abstellanlagen in Quartieren mit hohem Mietwohnungsanteil

Dringender Handlungsbedarf wird identifiziert für:

- Kreuzungsbereiche mit zu kleinen Aufstellflächen für RV und FV (insbesondere Sternkreuzung)
- Straßen ohne baulich getrennte Radwege aber hohem Verkehrsaufkommen und Parkständen ohne Sicherheitsabstand zum RV
- Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, in denen der RV im Mischverkehr geführt wird
- RV-Anlagen, die die ERA-Qualitätsmaßstäbe deutlich unterschreiten
- Im Umfeld einiger Schulen

Abkürzungen:

RV = Radverkehr

FV = Fußverkehr

ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (sie stellen den Stand der Technik dar, herausgegeben von: Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen)

2025 – Problembeschreibung

- **Uelzener Straße:** Schwelle an Kreuzung Munstermannskamp, Verengung des Radwegs vor Sternkreuzung, Parkplätze zwischen Bäumen bergen Gefahr
- **Volgerstraße** (Nord): Schrägparkplätze, Straßenbelag
- **Barckhausenstraße:** Straßenbreite zwischen Lessing- und Kefersteinstraße zu eng; Durchgangs- und Parksuchverkehr & hohe Max (?)
- **Schillerstraße:** viele Baustellen (WRS, Lünecom); beschädigter Straßenbelag gefährlich, untragbar, Schulweg, MIV
- **Feldstraße:** Kopfsteinpflaster, Fahrräder auf Fußweg → Unfälle, Gefahr; Schrägparkplätze
- **Willi-Brandt-Straße:** Bettel-Ampel auf Radweg (Höhe Lidl) → Unfallgefahr
- **Oltrogge-Platz:** „Oltrogge-Parkplatz“ → kein Platz für Fahrradfahrer
- **Sternkreuzung:** fehlende Aufstellflächen für wachsenden Rad- und Fußverkehr

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- **Barckhausenstraße:** Einrichten von Modalfiltern bekräftigen, Einrichten des Berliner Kissens, Verbesserung des Anwohnerparkens und der Parkkontrollen, limitierte Parkdauer bei Arztpraxen; rechts-vor-links – Vorfahrtlösung
- **Volgerstraße:** Längsparkplätze – versetzt rechts und links, Verbreiterung von Fuß- und Radwegen
- **Allgemein:** sämtliches Kopfsteinpflaster wird durch Asphalt oder Verbundsteine ersetzt für mehr Komfort, Sicherheit, Lärmschutz

2030 – Vision für das Rote Feld

- **Uelzener Straße:** Einbahnstraße stadteinwärts; Hindernisse sind verschwunden
- **Volgerstraße:** mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, die Straße ist eine sichere und komfortable Wegstrecke geworden
- **Barckhausenstraße:** Verbesserung der Lebensqualität, Vermeidung des Durchgangsverkehrs und Fremdparker
- **Schillerstraße:** durchgängig benutzbare Gehwege, Baustellen und Baumaterial sind verschwunden, die Straße hat einen neuen Straßenbelag und ist dadurch ein sicherer Schulweg
- **Feldstraße:** Radweg zwischen Sternkreuzung und Willy-Brandt-Straße mit einem komfortablen, sicheren Straßenbelag, die Parkplätze sind in Längsparkstände geändert, der Fußweg ist ausgebaut und wird nicht mehr von Radfahrenden genutzt
- **Willy-Brandt-Straße:** beidseitiger Radweg bis Schießgrabenstraße, Schifferwall; Ampel auf Westseite
- **Oltrogge-Platz:** getrennter Rad- und Fußweg geschaffen; der Platz wurde entsiegelt und begrünt
- **Sternkreuzung:** die Planung (aus 2024) wurde fortgesetzt, es gibt größere Aufstellflächen, Rad- und Fußverkehr sind sicher getrennt

Zielgruppen:

- Insbesondere Schüler*innen der WRS und GS Rotes Feld
- Anwohnende

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☑ Verkehrssicherheit steigern
- ☑ Lücken im Fuß- und Radwegenetz schließen
- ☑ Rad- u. Fußverkehrskomfort erhöhen
- ☑ Information, Kommunikation von Stadtverwaltung und Unternehmen (Vorbild Schweiz)

Schießgrabenstraße (insbesondere nordwärts)



2025 – Problembeschreibung

- Richtung Norden kein Radweg
- Weg am Lösegraben nur über steile, rutschige Rampen erreichbar, aufwärts nur mit Absteigen und Schieben (nicht barrierefrei, z.B. für Lastenräder mit Kindern)
- Undurchsichtige Ampel- und Radfahrerlaubnissituation (insbesondere Scharff-Kreuzung)
- Richtung Süden: sehr schmaler Radweg, ohne Schutzabstand zu parkenden Autos (Dooring-Unfallgefahr), Laternen auf dem Weg, schlechter baulicher Zustand, regelmäßiger Gegenverkehr (Geisterradler)

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- Straßenraum wurde zugunsten des Rad- und Fußverkehrs anders verteilt
- Auf der Westseite wird der Radverkehr in beiden Richtungen durch Verbreiterung des Radwegs oder durch Einführung einer Umweltpur (Bus, Rad) durchgehend auf der Westseite geführt
- Verschiedene Optionen werden zur Diskussion gestellt: wenn Parkstreifen erhalten werden soll, wird eine Fahrspur weggenommen | wenn alle vier Fahrspuren erhalten bleiben soll, wird der Parkstreifen aufgelöst und zur Fahrradspur in beide Richtungen
- Die Freigabe in beide Richtungen ist über den Schifferwall bis zur Reichenbachstraße fortzuführen
- Durch Wegnahme einer Fahrspur und des Parkstreifens entstehen 2 Umweltpuren (Problem: fehlender Anschluss auf Ostseite im südlichen und nördlichen Anschluss)

2030 – Vision (so soll es dort aussehen)

- Intuitive Wegeführung
- Durchgehender Radweg nord- und südwärts
- Parkplätze sind in die Hinterhöfe verlegt → private Parkplätze kommerzialisieren, veröffentlichen
- Radweg am Lösegraben ist besser angebunden (Zufahrten)
- Wegfall einer Fahrspur oder der Parkstreifen

Zielgruppen:

- Pendler*innen zum und vom Bahnhof
- (Innen-)Stadtbevölkerung
- Genereller Durchgangsverkehr

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☑ Verkehrssicherheit steigern
- ☑ Lücken im Fuß- und Radwegenetz schließen
- ☑ Rad- u. Fußverkehrskomfort erhöhen
- ☑ Information, Kommunikation
- ☑ Verkehrsfluss, durchgängig einheitlicher Radweg

Häcklingen (Hauptstr./Alter Hessenweg)



2025 – Problembeschreibung

- Tempo 50 (außerhalb Nahbereich Schule am Kreisel)
- Hauptstraße und Alter Hessenweg nur Fußweg, schmaler kombinierter Fuß- und Radweg Am Wischfeld bei Tempo 30 sowie zwischen den OT Häcklingen und Rettmer (außerorts Tempo 50)
- Hauptstraße: schmaler Straßenraum, Autofahrer*innen überholen häufig eng; teilweise durchfahren Autofahrer*innen Engstellen trotz Gegenverkehr von Radfahrer*innen
- Radfahrer*innen weichen auf Fußweg aus

2030 – Vision (so soll es dort aussehen)

- Kein Durchgangsverkehr aus Oedeme und Rettmer zur Ostumgehung
- Deutlich weniger motorisierter Verkehr – attraktive Fußwege an Hauptstraße und Alter Hessenweg
- Schwerlastverkehr beschränkt
- Beschilderte Qualitätsroute (Rad) Richtung Süden (Embser Kirchweg)
- Geringere Lärmbelastung
- Höhere Aufenthaltsqualität

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- Schulstraßenregelung (temporäre Straßensperrung)
- Bahnhaltepunkt in Rettmer
- Modalfilter am Kreisel (innerorts) und in der Sandwehe
- Querungshilfen an der Bäckerei, Zugang Langenstücken, Höhe Sandwehe)
- Fahrradpiktogramme auf der Straße
- Verkehrsdämpfende Ortseinfahrt (zur Geschwindigkeitsreduzierung)
- Geschwindigkeitsmessung (Smiley-Tafel)
- Spielstraße im Bereich der Schule/Kita

Zielgruppen:

- Kinder und Jugendliche
- Einwohner*innen

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☒ Verkehrssicherheit für Schüler*innen steigern
- ☒ Rad- u. Fußverkehrskomfort erhöhen
- ☒ Information, Kommunikation

Vor dem Neuen Tore (zw. Dörnbergstraße u. Schanzenweg)



2025 – Problembeschreibung

- Radverkehr auf dem 1 m breiten Gehweg
- Hohe Verkehrsbelastung durch Autos
- Gefährdung durch Parkstreifen (KFZ-Zulassung)

2030 – Vision (so soll es dort aussehen)

- Sichere, vom Fußverkehr getrennte Radwege
- Ampelschaltung für Radverkehr optimieren

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- Einbahnstraße Vor dem Neuen Tore und Lauensteinstraße („zwischen Am Springintgut und Dörnbergkreisel)
- Radfahrstreifen auf der Straße
- Ampelschaltung optimieren

Zielgruppen:

- Alle Radfahrer*innen
- Fußgänger*innen

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☑ Verkehrssicherheit steigern
- ☑ Lücken im Fuß- und Radwegenetz schließen
- ☑ Rad- u. Fußverkehrskomfort erhöhen

Lise-Meitner-Straße, Am Alten Eisenwerk



2025 – Problembeschreibung

- Kombiniertes Rad- und Fußweg viel zu schmal
- Kreuzung mit unterschiedlichen Grünphasen Rad- und Fußverkehr: Linksabbieger in "Am Alten Eisenwerk" denken, das Radfahrende aus Richtung Moldenweg bereits rot hätten, weil Fußgängerampel rot zeigt.

2030 – Vision (so soll es dort aussehen)

- Breite Radwege
- Keine Gefährdung durch Linksabbieger

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- Für Linksabbieger aus Richtung Bockelmannstraße eigene Rotphase, solange Radfahrende Richtung Bockelmannstraße Grünphase haben
- Radweg verbreitern
- Kreisverkehr statt Kreuzung

Zielgruppen:

- Radfahrende

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☒ Verkehrssicherheit steigern

Bleckeder Landstraße



2025 – Problembeschreibung

- Zwischen Henningstraße und Scholze-Kreuzung sehr schmaler „Radweg“
- Schmäler Schutzstreifen Lünertorstraße (zu dichte Überholvorgänge)
- Bleckeder Landstraße grundsätzlich sehr eng ohne richtige Radwege
- Aktuelles Problem (10-2025): Umleitung des Radverkehrs durch Baustellen in Bleckeder und Dahlenburger Landstraße

2030 – Vision (so soll es dort aussehen)

- Einbahnstraße mit breitem Radweg und breiten Fußwegen
- und/oder: separate Fahrradstraße

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- Bleckeder Landstraße als Einbahnstraße (z.B. unechte Einbahnstraße stadtauswärts)
- Schleichweg zwischen Pulverweg und Schützenplatz (Godehus) als Fuß- und Radweg ausbauen
- Beschilderung & Fahrbahnmarkierung Bachstraße als Fahrradstraße → Wedekindstraße Kopfsteinpflaster als Fahrradspur glätten
- Einschränkung Parkplätze an Kreuzung Bachstraße/Kastanienallee

Zielgruppen:

Radverkehr & Fußverkehr
(insbesondere in die Stadt und zum Bahnhof)

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☑ Verkehrssicherheit steigern
- ☑ Lücken im Fuß- und Radwegenetz schließen
- ☑ Rad- u. Fußverkehrskomfort erhöhen

Soltauer Straße und Allee



2025 – Problembeschreibung

- Erhebliche Zunahme des Verkehrs in der Soltauer Straße in den letzten Jahren durch Neubaugebiete Häcklingen, Rettmer, Oedeme: Auto, Fahrrad, Pedelec, Lastenräder
- Hohe Geschwindigkeit von Radfahrenden auf dem Fußweg stadteinwärts, Gefährdung des Fußverkehrs (Grundschüler) und Personen, die in den ÖPNV einsteigen
- Gefahrensituationen bei Schulbeginn und Schulschluss an der Kreuzung Soltauer Straße/Hasenburger Berg/Heidkamp, vergleichbar an Soltauer Straße/Pfarrer-Kneipp-Weg und Bögelkreisel
- Veranstaltungen des Tennisvereins im Kurpark und besucherstarke Beerdigungen verstärken das Problem
- Große Probleme haben Anwohnende in der Soltauer Straße bei der Zufahrt auf das Grundstück und vom Grundstück insbesondere durch schnellen Radverkehr und Parkplätze entlang der Straße
- Parkerlaubnis am Munstermannskamp befördert die Präferenz des Durchgangsverkehrs für die Soltauer Straße

Folgende Maßnahmen sollen bis 2030 umgesetzt werden, um die Vision zu erreichen:

- Absolutes Halteverbot im Munstermannskamp
- Wegnahme des Vz. 1022-10 an der Soltauer Straße
- Sofortige Einführung Tempo 30 zwischen Bögelkreisel und Hasenburg
- Messung der Verkehrsmengen durch Telraam-Geräte und durchführen eines zeitlich befristeten Verkehrsversuchs
- Bau eines Kreisels an der Kreuzung Munstermannskamp/Universitätsallee/Willy-Brandt-Straße

2030 – Vision (so soll es dort aussehen)

- Soltauer Straße: Einfahrtverbot für MIV stadteinwärts ab Munstermannskamp (frei für Busse, Fahrrad, Einsatzfahrzeuge)
- Oedemer Weg: Einfahrtverbot für MIV von der Soltauer Straße bis Heidkamp (frei für Busse, Fahrrad, Einsatzfahrzeuge)
- Rad- und Fußverkehr sind eindeutig getrennt in der Soltauer Straße

Zielgruppen:

- Fußgänger*innen
- Radfahrende
- Autofahrende
- ÖPNV

Das Vorhaben soll bewirken:

- ☒ Verkehrssicherheit steigern
- ☒ Lücken im Fuß- und Radwegenetz schließen
- ☒ Rad- u. Fußverkehrskomfort erhöhen

Feedback an:



info@adfc-lueneburg.de