

1. Wie stellen Sie sich Lüneburg als fahrradfreundliche Kommune vor und welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht die nachhaltigsten, um dieses Ziel zu erreichen?

<p>Monika Scherf (CDU)</p>	<p>Die schöne Lüneburger Innenstadt hat es verdient, dass weniger Verkehr durch ihre Straßen rollt. Ich bin überzeugt davon, dass – insbesondere im Nahverkehr – das Fahrrad stark an Bedeutung zulegen wird. Mein Mann und ich besitzen seit 2019 kein eigenes Auto mehr und erledigen nahezu alle Wege in Lüneburg mit dem Rad, deshalb weiß ich, wovon ich spreche. Bei Bedarf nutzen wir das CarSharing-Angebot von Cambio. Damit künftig noch mehr Lüneburgerinnen und Lüneburger auf das Rad umsteigen brauchen wir einen gut vernetzten und aufeinander abgestimmten Mobilitätsmix, und der Radverkehr muss deutlich attraktiver werden. Ich will dem Radverkehr mehr Raum geben, eine bessere Trennung von Rad- und motorisiertem Verkehr erreichen, das Fahrradfahren komfortabler, attraktiver und sicherer gestalten. Dazu gehören z.B. eine entsprechende Ampelsteuerung oder gesägte Pflasterköpfe oder Fugen, die mit geeignetem Material verfüllt werden. Zu guter Letzt benötigen wir mehr Abstellmöglichkeiten und ein Fahrradhaus in der Innenstadt.</p>
<p>Andreas Meihies (unabhängig)</p>	<p>Lüneburg hat schon Züge einer Fahrradstadt, wenn man die Menge an Radverkehr betrachtet. Die innerstädtische Verkehrsberuhigung 1991-93 hat dies maßgeblich eingeleitet und es ist daher keineswegs nur dem Charakter einer Universitätsstadt mit rund 10.000 Studierenden zuzurechnen. Die Fahrradsituation bei der Infrastruktur ist hinter der Zunahme des Radverkehrs weit zurückgeblieben. Wer Erfahrungen aus wirklich fahrradfreundlichen Städten oder aus Skandinavien und den Niederlanden besitzt, klagt darüber sehr. Das verwundert auch nicht, weil man sich in Lüneburg immer auf Radwegebau/-sanierung oder die Anlage von Radparkflächen beschränkt hat. Das war nicht falsch, aber Fahrradfreundlichkeit entscheidet sich nicht beim Abstellen von Rädern, sondern auf der Strecke. Und hier immer nur an Radwege entlang von Hauptstraßen zu denken, aber nichts in der großen Fläche zu tun, ist genauso ineffizient. In der Folge werden die Abstände zu wirklich fahrradfreundlichen Städten immer größer und Lüneburgs Ergebnisse im ADFC-Fahrradklimatest immer schlechter. Das muss und kann sich ändern, dazu gleich mehr, denn die nächste Frage greift ja noch mal explizit die Maßnahmen auf. Zunächst zum Kern dieser ersten Frage: Eine fahrradfreundliche Kommune zeichnet sich für mich dadurch aus, dass sie ihr Potenzial an möglichem Radverkehr aktiviert und aktiviert. Ich gehe für Lüneburg davon aus, dass sich der Radverkehrsanteil im Modal Split verdoppeln lässt. Wenn wir dem nahekommen und zusätzlich die Noten im ADFC-Fahrradklimatest deutlich besser werden, in 5 Jahren von „ausreichend“ auf mindestens „befriedigend plus“ kommen, dann beginnt Fahrradfreundlichkeit in Lüneburgs real zu werden.</p>
<p>Heiko Meier (parteilos)</p>	<p>In der Vergangenheit ist der Radverkehr in Lüneburg stiefmütterlich behandelt worden. Es ist kaum zu glauben, dass Haupttrouten des Radverkehrs, wie die Verbindung von der Leuphana Universität zum Bahnhof beispielsweise, nur einseitig ausgebaut und zahlreiche Radverkehrswege in einem bedauernden Zustand sind. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Zu diesem Aufgabenkomplex zählt auch die Frage nach der Neuverteilung des limitierten Lüneburger Verkehrsraums. Insbesondere vor dem Hintergrund der seitens des Lüneburger Stadtrates verabschiedeten Klimaneutralität im Jahr 2030 besteht die Notwendigkeit zur Neugestaltung. Fahrradverkehr und ökologische Nachhaltigkeit gehen Hand in Hand. Ich strebe für unser Lüneburg mehr und besseren Radverkehr an. Ich möchte dabei helfen, dass ein Umdenken stattfindet und mehr auf nachhaltigen Radverkehr gesetzt wird. Aus meiner Sicht ist zu diesem Zweck der Dialog mit den vom Verkehr betroffenen Menschen in Lüneburg wichtig, um ein deutliches Bewusstsein zu schaffen und die Akzeptanz der Maßnahmen zu fördern.</p>
<p>Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)</p>	<p>In einem fahrradfreundlichen Lüneburg lassen sich alle Strecken sicher, schnell und komfortabel mit dem Rad zurücklegen, auch mit Anhänger und Lastenrad, auch nachts, auch im Winter. In einem fahrradfreundlichen Lüneburg finde ich sichere und nahegelegene Abstellmöglichkeiten auch für hochwertige Fahrräder, mit Lademöglichkeit für E-Bikes. Im fahrradfreundlichen Lüneburg finde ich rasch Pannenhilfe und Mietfahrräder und vor allem: Stets den besten Weg zum Ziel. Konflikte mit Autofahrer*innen und Fußgänger*innen gehören der Vergangenheit an. Die Luft ist besser, die Lärmbelastung deutlich geringer. Damit diese Vision keine Utopie bleibt, werde ich dem Rat folgende Maßnahmen vorlegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausdehnung der Radverkehrsstrategie 2025" und der "Leitbilder Radverkehrspolitik Hansestadt Lüneburg 2030+" auf die gesamte Stadt und der Vororte und Ausbau im Sinne der berechtigten Forderungen des Radentscheides Lüneburg. - Umsetzung derselben. <p>Für besonders wichtig und nachhaltig halte ich ein Gesamtkonzept der bestehenden und benötigten Radverkehrsrelationen und eine zügige Realisierung derselben. Hierzu werden Politik und Verwaltung finanzielle und personelle Schwerpunkte verschieben müssen. Die Bereitschaft halte ich für gegeben. In welchem Maße, entscheidet sich sicher bei der Stadtratswahl.</p> <p>Kurzfristig strebe ich an Pop-Up-Bike-Lanes zu schaffen, durchlässige Sackgassen zu beschildern und ein Programm für Bordsteinabsenkungen aufzubauen. Ernstzunehmende große Radverkehrsprojekte möchte ich umsetzen, sobald das Bauprogramm beschlossen und das notwendige Personal bereitgestellt ist. Dabei geht es mir zum Beispiel darum Straßenraum zu Gunsten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen umzuverteilen, wie bspw. am Südende Vor dem Bardowicker Tore .</p>
<p>Pia Steintrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)</p>	<p>Zunächst möchte ich mit einer persönlichen Geschichte einsteigen. Ich komme aus einer Fahrradstadt. Meine Heimatstadt Bocholt ist im von Ihnen angesprochenen Ranking weit oben. Ich bin mit dem Fahrrad sozialisiert. Ich behaupte immer augenzwinkernd, ich konnte eher Fahrrad fahren als laufen. Gute Mobilität bedeutet für mich, dass sie sicher, gut vernetzt ist und vor allem Spaß macht. Mobilität ist Teilhabe und muss deshalb vom Schwächsten her gedacht werden. Das heißt vom schwächsten Verkehrsteilnehmenden, vom Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und zuletzt vom Individualverkehr. Vom Schwächsten her denken heißt aber auch diejenigen mitzudenken, die beeinträchtigt sind und nicht Fahrrad fahren können. Diese müssen mit einem sicheren und nachhaltigen ÖPNV in die Stadt kommen können, barrierefrei und direkt.</p> <p>Ebenso wie die SPD, deren verkehrspolitischer Sprecher Herr Schultz die Fragen ebenfalls beantwortet hat, bin ich der Meinung, dass es einen nachhaltigen Mobilitätsplan nicht nur für die Hansestadt, sondern gemeinsam mit dem Landkreis dringend braucht. Dabei geht es um klimaneutrale Mobilität. Das Fahrrad und der ÖPNV sollen Vorrang vor dem Auto haben. Mit dem Beginn der Umsetzung des Fahrrad-Innenstadtring ist in Lüneburg ein erster Schritt getan, der in den Folgejahren schrittweise fertiggestellt wird. Das StadtRad wurde auf die nächste Stufe gehoben und wird bis 2028 ein weiterer wichtiger Baustein für eine fahrradfreundliche Stadt bzw. Region sein. Es müssen shared space Bereiche entwickelt werden, die Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt und den Radverkehrsplan des Landkreises müssen umgesetzt, die Direktverbindungen in die Nachbarkommunen verbessert und die Lücken geschlossen werden. Der erste Abschnitt des Radschnellweges zwischen Lüneburg und Bardowick steht vor seiner Verwirklichung. Ich habe bereits den Vorschlag gemacht, einen Teil des Karstadtparkhauses zum Fahrradparkhaus umzuwandeln und die Straße Am Berge und An den Brodbänken autofrei zu machen. Die Fahrradabstellanlagen werden erweitert. Ziel ist es den mot. Individualverkehr in Lüneburg zurückzudrängen und die Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer deutlich zu optimieren. Ziel ist eine bessere Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Innenstadt. Das hört sich einfacher an als es ist. Bei der Mobilitätswende werden wir es mit Widerständen zu tun haben. Zu einem möglichst breit getragenen Konsens zu kommen, das wird die größte Herausforderung in den kommenden Jahren und für die neue Oberbürgermeisterin sein. Wir sollten ideologische Grundsatzdebatten vermeiden, in der Innenstadt und in den Stadtteilen Räume zum Verweilen und zum Austauschen schaffen. Auch bei der Mobilität möchte ich für ein Neues Miteinander und für eine verbesserte Sicherheit aller sorgen.</p>

<p>Michèl Pauly (DIE LINKE)</p>	<p>Meine Vorstellung von Lüneburg als fahrradfreundliche Kommune ist eine weitgehend autofreie Innenstadt. Der Bereich der jetzigen Fußgängerzone und darüber hinaus wird die Einfahrt für den motorisierten Individualverkehr durch Poller oder Schranken verhindert. Selbstverständlich gibt es Ausnahmen: Menschen mit Behinderungen, Rettungsdienste, Polizei, Handwerksunternehmen mit dem Ziel Innenstadt oder auch Pflegebetriebe erhalten eine technische Möglichkeit die Poller zu senken – etwa durch Freigabe ihrer Nummernschilder.</p> <p>Innerhalb der Stadt aber gibt es Vorrang für den Radverkehr und Fußgängerinnen und Fußgänger. Die ausnahmsweise passierenden Autos fahren in der Regel mit Schrittgeschwindigkeit. Die bisherigen Straßen und vor allem die überwiegende Zahl der Parkplätze werden zu Aufenthaltsflächen.</p> <p>Das Auto hat seinen Platz – aber nicht direkt vor dem eigenen Wohnraum oder den Geschäften, sondern in Parkdecks und Parkhäusern außerhalb des Stadtrings. Es soll der Grundsatz gelten: Lass das Auto besser draußen, lass es stehen oder schaff dir erst gar kein eigenes an (sondern nutze das Carsharing, das wir in der Fläche unterstützen wollen, wo es sich nicht selbst trägt). Den Umweltverbund zu nutzen, also SPNV, ÖPNV, Fahrradfahren und zu Fuß gehen, soll ganz selbstverständlich zur klügeren Entscheidung werden. Klüger, weil es schneller ist, weil es günstiger ist, weil es einfacher ist und auch stressärmer.</p> <p>Neben den Pollern zur Innenstadt, neben konsequenten Einbahnstraßen, dem Abbau von Parkplätzen soll außerdem der Nahverkehr ausgebaut werden. Sowohl moderne Busse, ein Ride-Pooling-System on demand (als Nahverkehr, nicht als seine Konkurrenz) als auch die Reaktivierung von Bahnstrecken soll das eigene gehaltene Auto überflüssig machen und die Mobilität für alle Menschen verbessern.</p>
<p>SPD</p>	<p>Die SPD will einen nachhaltigen Mobilitätsplan nicht nur für die Hansestadt, sondern gemeinsam mit dem Landkreis. Dabei geht um klimaneutrale Mobilität: Das Fahrrad und der ÖPNV sollen Vorrang vor dem Auto haben. Mit dem Beginn der Umsetzung des Fahrrad-Innenstadtring ist in Lüneburg ein erster Schritt getan, der in den Folgejahren schrittweise fertiggestellt wird. Das StadtRad wurde auf die nächste Stufe gehoben und wird bis 2028 ein weiterer wichtiger Baustein für eine fahrradfreundliche Stadt bzw. Region sein. Wir werden shared space Bereiche entwickeln, die Radverkehrsstrategie 2025 der Hansestadt und den Radverkehrsplan des Landkreises umsetzen. Die Direktverbindungen in die Nachbarkommunen verbessern und die Lücken schließen. Mit der Metropolregion werden wir den Radschnellweg auf den Weg bringen. Der erste Abschnitt zwischen Lüneburg und Bardowick steht vor seiner Verwirklichung. Das Thema Fahrradparkhaus in der Innenstadt wurde von Frau Steirnücke medial benannt und wird von der SPD unterstützt. Die Fahrradabstellanlagen werden erweitert. Ziel ist es den mot. Individualverkehr in Lüneburg zurückzudrängen und die Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren.</p>

2. Mit welchen Maßnahmen hinsichtlich Personal, Finanzen und Verwaltungsstruktur wollen Sie die Verwaltung zur planmäßigen Umsetzung der „Radverkehrsstrategie 2025“ und der „Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+“ befähigen?

Monika Scherf (CDU)	<p>Klar ist: Neue politische Zielstellungen müssen sich auch im Haushalt und in der Verwaltung widerspiegeln. Als Oberbürgermeisterin werde ich die Fahrrad-Kompetenz in Abstimmung mit dem Stadtrat im Rathaus ausbauen, um die genannten Ziele umzusetzen. Moderne Mobilität braucht zentrale Ansprechpartner, die die verschiedenen Verkehrsträger zusammen denken und gut vernetzen. Das muss aber nicht in jedem Fall zwingend eigenes Personal der Stadtverwaltung sein. Hier setze ich z.B. auch auf die Unterstützung der Leuphana und bin bereits mit Professor Peter Pez im Gespräch.</p>
Andreas Mehsies (unabhängig)	<p>Ich möchte insbesondere universitären Sachverstand einbinden. Prof. Dr. Peter Pez hat mir zugesagt, im Falle meiner Wahl zum Oberbürgermeister beratend und moderierend zur Seite zu stehen. Ich möchte ihn dann dem Stadtrat als Verkehrsbeauftragten empfehlen. Es geht dabei nicht um Konkurrenz zur Verwaltung oder um Parallelstrukturen, man muss sich einfach nur fragen, warum nicht im Ort befindliche Experten viel stärker genutzt werden, wenn deren Bereitschaft zur Mitwirkung besteht. Prof. Pez hat sich hierzu in der Vergangenheit schon sehr vielfältig, aber meist vergeblich geäußert. In der Folge haben wir heute massive Defizite in allen Bereichen von Stadtentwicklung und Mobilität. Das muss sich ändern und sowohl die Radverkehrsstrategie 2025 als auch die Leitbilder 2030 werden dies nicht leisten können. Zu groß ist die Orientierung auf Beton- und Asphaltpolitik, zu sehr wird allein in Bau- und Fördermittelkategorien gedacht, zu stark ist die Fixierung auf Hauptverkehrsstraßen mit ihren Radwegen und den Stadtkern. Prof. Pez hat die Alternative schon entwickelt. Seine „Radverkehrsförderung 3.0“ soll letztlich bundesweit ein neues Niveau der Fahrradpolitik einläuten; Stadt sowie Landkreis Lüneburg haben die Möglichkeit, die dafür eingeworbenen Fördermitteln zu nutzen. Das bedeutet aber eine Abkehr von der alleinigen Konzentration auf Hauptstraßen und stattdessen die Kenntlichmachung von einem dichten, bereits vorhandenen Wegenetz ohne Lärm und Ampelstehzeiten sowie höherer Sicherheit dank kaum vorhandenem Fahrzeugverkehr. Er hat das sehr treffend als Radschnellrouten bezeichnet. Abkehr von der alleinigen Fixierung auf Radwege bedeutet auch Hinwendung zu flächendeckender Förderung des Radverkehrs. Dazu müssen viele rechtliche und physische Barrieren fallen: Einbahnstraßen, Zufahrtsverbote, Nur-Gehwege, Umlaufsperrungen usw. Nicht der Radschnellweg nach Hamburg wird in Lüneburg den Radverkehr erhöhen, sondern die Beseitigung vieler kleiner und großer Hürden im Alltagsverkehr unserer Stadt, die einem in dichter Folge und tagtäglich begegnen. Wir brauchen Barrierefreiheit und ein gutes, vielfältiges, leicht zu findendes Wegenetz auch abseits der Hauptstraßen in Lüneburg und zu den Vororten! Ich plädiere also mit Prof. Pez für eine Strategieerweiterung und einen Prioritätenwechsel. Vorteil dabei ist: Radverkehrsförderung wird damit viel leichter und schneller zu bewerkstelligen sein als durch aufwändige Baupolitik, die quasi alle Kapazitäten an Eigenmitteln und Personal für Planung, Fördermitteleinwerbung und Mittelverwaltung bindet.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Eine meiner Maßnahmen wird, im Sinne einer stärkeren Bürgerbeteiligung, die Einberufung von Kompetenzgremien zu Schwerpunktthemen der Stadtentwicklung sein. Eines dieser Schwerpunktthemen ist die Verkehrsplanung. Die Kompetenzgremien bestehen aus maximal 6 Mitgliedern, wobei ein Teil der Experten rotiert. Ziel ist es dabei, Meinungen und Ideen einzuholen, zu prüfen und anschließend vor dem Hintergrund der Radverkehrsstrategie 2025 und der Leitbilder 2030+ umzusetzen. Das Kompetenzgremium für die Verkehrsplanung wird u. a. mit Fachleuten für den Radverkehr besetzt. Vertreter des ADFC können dabei eine gewichtige Rolle übernehmen.</p> <p>Das Verwaltungspersonal und die jetzige Verwaltungsstruktur sind für diese Zwecke ausreichend, die interne Umverteilung der Aufgaben in Folge der Digitalisierung der Stadtverwaltung eröffnet weitere Potenziale.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Aus der Stabsstelle ÖPNV und Verkehr wurde ein Team Mobilität. Jetzt ist es an der Zeit, einen eigenen Bereich mit entsprechenden Kompetenzen zu schaffen. Denkbar ist etwa, den Bereich Straßen- und Ingenieurbau und das Team Mobilität zusammenzuführen. Die Führungskräfte in diesem Bereich sollen - wo nötig - durch entsprechende Fortbildungen in der strategischen Verkehrsplanung auf den neuesten Stand gebracht werden. Besonders wichtig ist mir die enge Zusammenarbeit mit der Wissenschaft. Prof. Pez hatte in seiner Stellungnahme zur „Radverkehrsstrategie 2025“ seine Zusammenarbeit angeboten. Die Voraussetzungen dafür möchte ich schaffen.</p>
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Als Oberbürgermeisterin werde ich das dezernatsübergreifende Thema „integrierte Stadtentwicklung“ zur Chefsache machen und hierzu eine Organisationseinheit bilden, die mir direkt unterstellt ist. Zudem werde ich mit dem Dezernenten, den Dezernentinnen und den Führungskräften Strukturen und Prozesse erarbeiten, damit fachübergreifende Themen noch besser bearbeitet werden können. Zu diesen fachübergreifenden Themen gehört für mich das Thema Mobilität. Auch in der integrierten Stadtentwicklung wird das Thema Mobilitätswende eine wesentliche Rolle einnehmen und wird mit den oben benannten Maßnahmen zu einem Thema mit hoher Bedeutung und Priorität gemacht. Auch hier gilt ein Neues Miteinander zu etablieren und gemeinsam mit den Fachkräften in der Verwaltung, mit Verbänden, Politik, Universität und nicht zuletzt mit den Bürgerinnen und Bürgern die Mobilitätswende wie oben beschrieben umzusetzen.</p> <p>Über die finanzielle und personelle Ausstattung entscheidet der Rat der Hansestadt Lüneburg. Als Oberbürgermeisterin werde ich das vorschlagen, was aus meiner Sicht notwendig ist, um die bereits definierten Ziele zu erreichen.</p>
Michél Pauly (DIE LINKE)	<p>Die Entscheidung über den Stellenplan und die finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung ist eine Entscheidung des Rates. Hier zu sagen, was eine Oberbürgermeisterin, ein Oberbürgermeister oder eine Fraktion investieren „wird“, ist nicht aufrichtig. Richtig ist, dass wir Mehrheiten brauchen, um die Ausstattung zu verbessern, dies aber nicht allein entscheiden können. Eine Verwaltungskultur, die eine Vorgabe macht und alles andere für „falsch“ oder „undurchführbar“ erklärt, lehne ich ab. Dies sei vorausgeschickt.</p> <p>Wir haben folgende Vorstellung: Als Option wollen wir prüfen, ob es sinnvoll ist, den Verkehrsbereich als Dezernat vom Bereich Ordnung abzukoppeln, um der Bedeutung gerecht zu werden.</p> <p>Finanziell gibt es aus unserer Sicht einen hohen Investitionsstau bei der Radverkehrsinfrastruktur. Die Verbindungswege ins direkte Umland, etwa nach Bardowick, Vögelsen, die Nebenstrecke nach Deutsch Evern, müssen auf Lüneburger Seite erstmals richtig hergerichtet werden. Dafür ist ein Betrag von etwa drei Millionen Euro realistisch, das wären ca. 35 Euro je EinwohnerIn. Dauerhaft wäre dann der Aufwand bei guter Instandhaltung etwas geringer. Orientiert etwa an Kopenhagen oder Amsterdam und auf unsere Anforderungen geschätzt, könnten dauerhaft 15 Euro je EinwohnerIn genügen, die jedoch inflationsbereinigt gedacht und stetig angepasst werden müssen. Doch diese Beträge sind nicht das Ziel. Sie sind vielmehr finanzieller Bedarf eines definierten Ziels und das ist, den Modal Split zu verändern, so dass in Lüneburg bis zu 40% der Wegstrecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, entsprechend ebenfalls mehr zu Fuß, mit dem Nahverkehr und nur ausnahmsweise noch mit dem (eigenen) Auto. Danach müssen sich Ausgaben und Strukturen orientieren.</p> <p>Wir sollten das zur Verfügung stehende Know-How der Universität in diesem Bereich nutzen. Konkret die angebotenen Ideen und Konzepte von Prof. Dr. Pez der Politik vorlegen und nach Möglichkeit implementieren. Auch eine entsprechende Stabsstelle beim Amt des Oberbürgermeisters oder der Oberbürgermeisterin scheint angebracht.</p>
SPD	<p>Bei der Hansestadt wurden zwischenzeitlich weitere MA für diesen Bereich eingestellt und es sollen weitere folgen. Es braucht nach wie vor mehr Ingenieure, damit wir die ambitionierten Ziele auch technisch umsetzen können. Hinsichtlich der Finanzen entscheidet jedes Jahr der Rat der Hansestadt Lüneburg neu und insofern wäre es unredlich hier Zahlen zu nennen. Die Ziele sind definiert und wir werden uns dafür einsetzen, selbige zu finanzieren. Es wird eine/n neuen OberbürgermeisterIn geben, die sicherlich als HVB bzw. HVB'in die Verwaltungsstruktur zukunftsfähig aufstellen wird. Der Rat wird das zu begleiten haben.</p>

3. Welchen Betrag je Einwohner werden Sie künftig pro Jahr in die Radverkehrsinfrastruktur investieren?

Monika Scherf (CDU)	<p>Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur werden nicht unerhebliche Haushaltsmittel erfordern. Grundlage muss ein Gesamtkonzept für die künftige Radverkehrsinfrastruktur sein, das dann Schritt für Schritt und projektweise umgesetzt wird. Was im Einzelnen möglich ist, werde ich erst nach einem Kassensturz und entsprechenden Beratungen im Stadtrat beantworten können. Gleichwohl gibt es sicher erste Maßnahmen, die wir auch mit geringem Finanzvolumen angehen können, um das Thema von Beginn an spürbar zu bewegen: Einzelne Einbahnstraßenlösungen ausprobieren, um dem Radverkehr mehr Raum zu geben, Hindernisse und Hürden im Radverkehrsnetz beseitigen, gute Ausschilderung des Radwegenetzes, oder die gemeinsame Planung und Abstimmung mit den Nachbarkommunen auf Augenhöhe für ein gut durchdachtes Radwegenetz.</p>
Andreas Meihies (unabhängig)	<p>Der Oberbürgermeister ist nicht alleiniger Herr der Finanzen. Der kommunale Haushalt wird im Stadtrat beschlossen. Ich will damit die Frage nicht abwiegeln. Ich fände es gut, wenn wir es schaffen, die Ausgaben für den Radverkehr zu verdoppeln, weiß aber um die Konkurrenz anderer Verwendungszwecke und die angespannte Haushaltslage. Wichtiger erscheint mir ohnehin, dass die von Prof. Pez vorgeschlagene Umorientierung zur Radverkehrsförderung 3.0 mit viel weniger Geld auskommt als in der Vergangenheit in Asphalt gegossen wurde. Die Flächenwirkung und dadurch Effizienz der sehr vielen Kleinmaßnahmen für den Alltagsverkehr in der Stadt und auch in den Verbindungen mit den Vororten ermöglicht für alle eine spürbare und damit große Wirkung. Selbst wenn wir also den Finanzeinsatz für den Radverkehr nicht steigern können, würden wir mit diesem Vorgehen dennoch große Schritte vorwärts machen können.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Das Haushaltsrecht liegt beim Stadtrat unserer Hansestadt. Die Ausgaben für die Radverkehrsinfrastruktur ergeben sich folglich aus dem Mehrheitsverhältnis und dem Votum des neu zu wählenden Kommunalparlaments. Andere Aussagen wären unseriös.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Um eine Zahl zu nennen: Der Mindesteinsatz sollten 30 Euro pro Einwohner sein. Umbaumaßnahmen sind allerdings nicht immer eindeutig zuzuordnen, da etwa auch Fußgänger*innen profitieren, das schwächt diese Kennzahl in ihrer Aussagekraft. Ich würde auch in den ersten Jahren lieber mehr Geld einsetzen, um endlich voran zu kommen. So oder so: Ein reiner Geldbetrag kann ein Indikator, aber noch längst keine Garantie für die gelungene Mobilitätswende sein. Es gibt so viele kleine Investitionen, die viel erreichen - denken wir beispielsweise an den ganzen Bereich der Straßenraumumverteilung - und ausgesprochen ineffiziente, teure Projekte auf der anderen Seite. Diese will ich vermeiden. Darüber hinaus gilt es Kapazitäten zu schaffen, um auch zukünftig besser über die Umsetzungsmaßnahmen der verkehrlichen Maßnahmen gemäß des nationalen Radverkehrsplan zu berichten.</p>
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Das entscheidet der Rat der Hansestadt Lüneburg.</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p><i>ADFC-Redation: Die Antworten zu den Prüfsteinen 2 und 2 wurden unter Prüfstein 2 zusammengefaßt und zusammen beantwortet</i></p>
SPD	<p>Der Rat wird das zu entscheiden haben. Sie auch 2.</p>

4. Wo sehen Sie in Lüneburg den dringlichsten Bedarf zu Veränderungen im Verkehr?

Monika Scherf (CDU)	<p>Ich will den motorisierten Verkehr in Lüneburg reduzieren. Das ist gut für die Aufenthalts- und Lebensqualität in unserer Stadt, das ist ein Beitrag zur Belebung der Innenstadt und ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität; allerdings nicht durch Verbote, sondern mit attraktiven, gut vernetzten Angeboten, die den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad reizvoll machen. Dazu gehört für mich auch, Wohnquartiere mit modernen Mobilitätskonzepten gleich so anzulegen, dass der Umstieg von Beginn an attraktiv ist. Hierfür gibt es viele Ideen, die bislang in Lüneburg noch zu kurz kommen.</p> <p>Klar ist auch: Die Erreichbarkeit unserer Innenstadt hat für mich eine hohe Priorität. Mir ist sehr bewusst, dass es ganz unterschiedliche Mobilitätsbedarfe zwischen Stadt und Land gibt, und es auch Menschen gibt, die auf das Auto angewiesen sind. Auch für sie muss die Stadt weiterhin erreichbar sein und bleiben. Ich will niemanden ausschließen, Mobilität muss für alle gelten. Im Nahverkehr der Stadt wird – das zeigen alle Studien – die Priorität dem Radverkehr, dem ÖPNV, dem Fußverkehr und der Elektromobilität gehören – und darauf müssen wir uns jetzt einstellen und Engstellen beseitigen oder Lücken schließen.</p>
Andreas Mehsies (unabhängig)	<p>Der Übergang zu einer wirklich effizienten Radverkehrsförderung gehört für die Neuorientierung der Verkehrspolitik unbedingt dazu, denn das Fahrrad ist in der Lage, auf vielen Wegen und gerade zu den Tagesverkehrszeiten schneller zu sein als das Auto. Die E-Bike-Welle unterstützt das technisch, wir sollten darauf surfen! Der Fokus des jetzigen OB auf den Busverkehr, was letztlich doch wieder nur in Kfz-Orientierung mündete, wirkt seit 25 Jahren als angezogene Handbremse. ÖPNV nur mit dem Bus kann nicht attraktiver sein als das Auto, dazu brauchen wir zusätzlich den Schienenverkehr, das heißt eine Reaktivierung der Strecken Richtung Bleckede und Amelinghausen sowie eine Taktverdichtung und Beschleunigung bei der Wendlandbahn. Ausbau zur Regio-S-Bahn ist das Stichwort, d. h. Umlandverkehr schnell und komfortabel in die Stadt bringen, gern auch unter Mitnahme von Fahrrädern, zusätzlich dabei auch innerstädtische Halte anbieten, nicht erst am Bahnhof. Zurück zum Radverkehr, der mehr und schneller wird und werden soll. Das erfordert als weiteres Element eine Flächenumverteilung. Radverkehr gehört zumeist auf die Straße, die Radwege sind aber für die Radlermengen, die in Lüneburg möglich wären und zum Teil schon auftreten, viel zu schmal. Flächenumverteilung bedeutet deshalb vermehrt Einbahnstraßenführung für den motorisierten Verkehr. In Gegenrichtung haben dann Busse und Fahrräder auf einer Umweltspur die Hälfte der Straßenfläche für sich. Nach wie vor sollen alle Ziele für alle Verkehrsmittel erreichbar bleiben, aber den direkten und schnellsten Weg sollte man zukünftig vor allem dem öffentlichen und Radverkehr zubilligen.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Wir müssen mehr Anreize schaffen, dass Menschen, die in der Innenstadtumgebung und außerhalb der Stadtgrenzen wohnen, das Fahrrad nutzen. Eine besondere Herausforderung stellen dabei die Verkehrsströme aus den umliegenden Gemeinden des Landkreises dar. Bedarfsgerechte Bürger- und Radwege sind hier nur der Anfang. Mit mir als Oberbürgermeister soll ein Bewusstsein für das Rad und alternativen Verkehr geschaffen werden. Ich werde mich dafür einsetzen, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Stimme einbringen können.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Seit 1992 – also knapp 30 Jahre – gibt es einen Verkehrsentwicklungsplan, der den Grundsatz „Fahrrad vor Auto“ fixiert hat. Wir brauchen endlich die schnelle Umsetzung von Maßnahmen, die das Radfahren in der Stadt deutlich attraktiver und sicherer machen. Sicherheit ist zugleich für die Fußgänger*innen entscheidend, damit die Wege und das Verweilen in der Stadt auch für sie attraktiver werden. Häufig können auch schon kleinere Maßnahmen, wie die Absenkung von Bürgersteigen oder gezielte Querungen mit flacherem und barrierefreiem Kopfsteinpflaster, direkt helfen. Außerdem braucht es jetzt die Umsetzung eines Maßnahmenkatalogs, der das Auto in der Innenstadt entbehrlich macht. Konkret bedeutet das u.a. Maßnahmen wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • den radverkehrsgerechten Umbau von Hauptadrouuten, beginnend mit Vor dem neuen Tore/Neuetorstraße, Teilen der Bleckeder Landstraße und der Dahlenburger Landstraße vor den Eisenbahnbrücken, • den radverkehrsgerechten und sicheren Umbau von Kreuzungen, wie der Stern-Kreuzung (Soltauer Straße/Uelzener Straße), der Rewe Kreuzung (Vor dem neuen Tore) und der Reichenbachkreuzung (Polizei), • die Förderung der E-Mobilität durch Ausbau der Ladeinfrastruktur auch in den Wohngebieten, • die Abgrenzung der autoarmen Innenstadt mit Pollern, • die Einrichtung von Sofortgrün an Fußgänger-Bedarfsampeln, • die Einrichtung von Tempo 30 für Sammelstraßen in den Wohnquartieren mit reduziertem Durchgangs- und Parksuchverkehr, • die zeitnahe Umsetzung eines Fahrradstraßenrings und • die Einrichtung von attraktiv getakteten P&R-Shuttles.
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Der motorisierte Individualverkehr in der Innenstadt muss deutlich reduziert werden, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und ein Umdenken hin zu „vom Schwächsten denken“ Die Maßnahmen sind oben dargestellt. Ein moderner, direkter und barrierefreier ÖPNV gehört auch dazu. Dies ist eine Hauptaufgabe des Landkreises. Schaffen eines Mobilitätsmixes mit Car- und Bike-Sharing und Leihsystemen, on demand-Mobilität und sukzessive Umstellung der Busflotte auf Wasserstoff.</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Wir müssen den motorisierten Individualverkehr deprivilegieren. Flächen, die vornehmlich dem Autoverkehr privater PKWs vorbehalten sind, seien es Fahrspuren oder Stellplätze, sollen konsequent umverteilt werden. Für bessere Fahrradwege, für Aufenthaltsflächen, für mehr Grün (Verbesserung des Mikroklimas in der Stadt) und ganz konkret Fahrradverbindungen bei sehr heißem Wetter beschattet. Ein Teil der Flächen sollen auch dem umwegfreien Nahverkehr zur Verfügung gestellt werden, der durch ein Ride-Pooling-System („On demand“) ergänzt wird, um in den Rand- und Nachtzeiten und in den äußeren Stadtteilen und Ortschaften sowie in angrenzenden Gemeinden optimale Routen und Verkehre zu gewährleisten.</p>
SPD	<p>Den mot. Individualverkehr in der Innenstadt zu reduzieren halte ich für vordringlich, die weiten Prioritäten ergeben sich schon aus den bereits beschlossenen Programmen/Strategien. Einrichten eines P+R Angebots gehört dazu sowie eine nochmalige Verbesserung des NVP mit modernen Elektrobussen (Wasserstoff). Dies ist eine Hauptaufgabe des Landkreises.</p>

5. Welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wollen Sie in 6 Monaten, einem Jahr, drei Jahren und am Ende Ihrer Legislaturperiode abgeschlossen haben?

Monika Scherf (CDU)	<p>Zusammen mit der Verwaltung, dem Stadtrat und weiteren Akteuren (gerne auch mit Mitgliedern des ADFC) will ich ein Gesamtkonzept (das auch für die Akquise von Fördermitteln unumgänglich ist), einen Maßnahmenplan, einen Zeit- und Kostenplan entwickeln. Das geht nicht eben mal auf Zuruf, auch werde ich keine Oberbürgermeisterin sein, die dies von oben herab verkündet. Wenn wir erfolgreich sein wollen, können wir das nur gemeinsam entwickeln. Dafür bedarf es außerdem einer Mehrheit im Stadtrat, die ich organisieren muss.</p> <p>Der Zeitplan wird kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen enthalten. Aus meiner eigenen Radler-Erfahrung heraus bin ich sicher, dass wir einige schnell umsetzbare Maßnahmen definieren werden, die wir auch kurzfristig im Haushalt 2022 verankern können und die schnell zu sichtbaren und spürbaren Verbesserungen im Radverkehr führen werden.</p>
Andreas Meihies (unabhängig)	<p>In den ersten 6 Monaten wird es um einzelne Demonstrativmaßnahmen gehen, die zeigen sollen, wie Verkehrswende praktisch funktioniert und worauf es dabei ankommt. Ich denke beispielsweise an eine Radschönroute von Adendorf vom Lüner Holz via Bahnhof und Lösegrabenweg nach Wilschenbruch und Deutsch Evern, mit Seitenzweig zur Uni. Auch eine West-Ost-Magistrale von Reppenstedt ins Industriegebiet Ost bis zum Elbeseitenkanal schwebt mir vor. Viele weitere müssen innerhalb von drei Jahren folgen. Vorher schon, in ein-/eineinhalb Jahren muss flächendeckend Barrierefreiheit für den Radverkehr hergestellt sein. Ebenfalls nach drei Jahren sollte auf mehreren Hauptstraßen das System der Flächenumverteilung umgesetzt sein, an einigen Stellen benötigen wir auch Straßenunterbrechungen, um Stadtteil- und Quartiersplätze und damit attraktive Aufenthalts- und Begegnungsräume zu schaffen. Das wären auch Gelegenheiten für kleine Wochenmärkte an diesen Standorten. Am Ende der nächsten Legislaturperiode sollten wir die fahrradfreundliche Stadt mit deutlich besserem Abschneiden im ADFC-Klimatest erreicht haben.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Als Oberbürgermeisterkandidat kann ich heute nicht sagen, welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs abgeschlossen sein werden. Die Beschlüsse werden nicht allein vom Oberbürgermeister, sondern in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat und seinen Ausschüssen in Abhängigkeit der politischen Mehrheiten erbracht. Die Empfehlungen des von mir einzuführenden Kompetenzgremiums sind darüber hinaus von entscheidender Bedeutung und stärken die Bürgerbeteiligung. Ich würde mich freuen, wenn der ADFC dabei eine gewichtige und kooperative Rolle übernimmt.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>6 Monate: Grundsätzlich will ich in dieser Zeit zunächst Projekte priorisieren, Fachleute einbinden, Raum für Beteiligungsprozesse schaffen und zugleich zügig vorantreiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines konsequenten Planes zur Abarbeitung an Maßnahmen der Radverkehrsstrategie unter Beteiligung der Bürger*innen, • Umsetzung des Programms von Prof. Dr. Pez aus dem Projekt „Radverkehrsförderung 3.0“ zur Innovation des Radverkehrs (Abbau von Radverkehrshindernissen: barrierefrei, netztransparent, digital), • Schaffung von Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren, • Verkehrsberuhigung im Wasserviertel, • Umwidmung des Marienplatzes, um Parkraumsuchverkehr zu reduzieren. <p>1 Jahr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der autoarmen Innenstadt mit Investitionen in Höhe von 250.000 €, • Radschönrouten einheitlich und klar erkennbar beschildern. <p>3 Jahre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Fahrradstraßenrings (die baulichen Maßnahmen werden realistischer Weise etwas Zeit benötigen), • Einrichtung emissionsarmer Shuttle-Busse von P&R-Flächen an den Stadträndern /Einfahrtstraßen in Kooperation mit dem Landkreis Lüneburg. <p>5 Jahre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Mobilitätswende in Lüneburg ist unumkehrbar auf dem Weg, ihre Prozesse etabliert. • Ein „Verkehrsfrieden“ ist hergestellt. • Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist neu geschrieben und ins Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingeflossen.
Pia Steinrück (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Siehe vorherige Antworten. In den ersten 6 Monate organisatorische Maßnahmen innerhalb der Verwaltung und Beteiligungsprozess anstoßen. In 2022 das Fahrradparkhaus auf den Weg bringen und die Befreiung vom Individualverkehr Am Berge. Eine stärkere Kontrolle und Steuerung des unbefugten Durchfahrens Am Sande und an der Neuen Sülze. Wenn notwendig auch mit digital steuerbaren Absperrungen. Den Lieferverkehr über die Letzte Meile in der Innenstadt reduzieren. Den geplanten und bereits durchfinanzierten Fahrradring umsetzen. Konstruktiv-kritische Betrachtung der mehrfach vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung, allerdings auch hier vom Schwächsten denken und Rettungsdienste und Feuerwehr einbinden zur Frage der schnellen Durchfahrbarkeit im Notfall.</p> <p>Persönliche Bemerkung: Am Ende meiner Wahlperiode kann ich angstfrei und entspannt von mir Zuhause mit dem Fahrrad die Bleckeder Landstraße auf einer gut ausgebauten Fahrradspur herunterfahren und mich im Rathaus auf eine hoffentlich 2. Amtszeit mit vielen weiteren Herausforderungen freuen. ;-)</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Die erste Maßnahme sollte die Sichtbarmachung von Fahrradverkehren im öffentlichen Raum sein. Durch Beschilderungen, durch aufgebrachte Symbole auf Straßen oder rot markierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Dies kann in den ersten 6 Monaten geschehen.</p> <p>Binnen des ersten Jahres will ich die Umverteilung des Straßenraums mit Bürgerinnen und Bürgern, mit der Polizei und betroffenen Gruppen diskutieren und eventuell erproben. Ein Konzept, das viele Fahrstreifen durch Einbahnstraßenführungen oder Sperrungen Lüneburg von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt und zur Fahrradstadt macht, würde ich als Oberbürgermeister parallel zur kommenden Landtagswahl den Bürgerinnen und Bürgern zur Entscheidung mit Alternativen vorlegen. Bedingung dafür ist, dass der Rat der Stadt erklärt, die so gewünschte Entscheidung – wie immer sie ausgeht – zu respektieren und sie zu implementieren. Unmittelbar nach der Bürgerbefragung im Herbst 2022 würde dann, sollte die Mehrheit dies wünschen, der Straßenraum neu verteilt und der motorisierte Individualverkehr aus der Stadt herausgehalten werden. Was von einigen Gewerbetreibenden derzeit noch kritisch beäugt wird, wird Lüneburg auszeichnen und die Attraktivität unserer Innenstadt noch stärker hervortreten lassen, als es seinerzeit die ebenso kritisch gesehene Verlegung der Bundesstraße aus der Großen Bäckerstraße war. Auch damals gab es größte Widerstände und auch damals war es richtig, Autos auszusperren.</p> <p>Nach drei Jahren sollen attraktive Nebenrouten und eine flächendeckend gute Beschilderung in der Stadt Radverkehre auch für Touristinnen und Touristen attraktiver machen. Ebenso sollten die Randgemeinden durchgängig mit gut ausgebauten Radwegen oder Radfahrstraßen erschlossen sein. Aus den Gemeinden die direkt an Lüneburg angrenzen soll der Radverkehr eine zeitlich attraktive Alternative sein. Ebenfalls nach drei Jahren sollten die Routen, auch im Herzen der Altstadt, so ausgebaut sein, dass Lastenräder, Fahrradanhänger und übrigens auch Menschen im Rollstuhl überall durchkommen und nicht mehr, wie bisher, einige Wege aufgrund der Qualität des Untergrunds schwieriger befahrbar sein.</p> <p>Am Ende der Legislatur will ich vor allem erreichen, dass die Fokussierung auf Nahverkehr, Radverkehr und Fußgängerinnen und Fußgänger auch die größte Zahl der vormaligen Kritikerinnen und Kritiker überzeugt hat und der gewonnene Raum zum Aufenthalt ohne Auto auch von anderen politischen Kräften nicht mehr in Frage gestellt wird. Ich möchte, dass unser Gewerbe und unsere Gastronomie mit darum kämpfen, die autofreie Innenstadt zu erhalten, weil es eine deutschlandweite Attraktion ist, Mobilität ohne eigenes Auto zu erleben. Wenn ich träumen soll, dann würde ich mir wünschen, dass 2026 Kommunen, die sich ebenfalls auf den Weg zu einer Menschen- und fahrradgerechten Stadt machen wollen, sagen: „Lass uns nach Tallinn schauen, lass uns die Politik in Oslo fragen, Kopenhagen untersuchen und in Lüneburg vorbeischaun, wie die es gemacht haben.“</p>
SPD	<p>Der Fahrradring ist ja bereits durchgeplant und finanziert. In einem weiteren Schritt werden wir prüfen müssen, wo wir gemeinsame Verkehre stattfinden lassen können und wo man mit Einbahnstraßenregelungen mehr Raum für RadfahrerInnen und Fußgänger generieren kann.</p>

6. Werden Sie an den stark belasteten Verkehrsknotenpunkten und Ein-/Ausfallstraßen der Stadt ein System zur permanenten Verkehrszählung als eine wesentliche Planungsgrundlage einrichten und deren Messwerte in Echtzeit auch für die Stadtgesellschaft bereitstellen?

Monika Scherf (CDU)	Ja – aber den Entscheidungen im Stadtrat kann und will ich hier nicht vorgreifen.
Andreas Meihies (unabhängig)	Ein solches Beobachtungsinstrument fokussiert die Aufmerksamkeit auf den Kfz-Verkehr. Ortskundige und kluge Radler/innen umgehen schon jetzt die Hauptstraßen und Hauptknoten, weil sie dort durch Ampeln massiv ausgebremst werden. Solche Echtzeitbelastungsaufnahmen sind für Großstädte sehr geeignet, Lüneburg ist dafür fast schon zu klein. Auf längere Sicht ist das eine mögliche Maßnahme, aber aus meiner Sicht keinesfalls erste Priorität.
Heiko Meier (parteilos)	Transparenz ist eine wichtige Entscheidungsgrundlage. Die Forderung nach Transparenz durchzieht mein Wahlprogramm. Messwerte wie die Verkehrszählung, aber auch andere Daten, die von der Bevölkerung erfasst werden, sind der Stadtgesellschaft digital zugänglich zu machen, soweit datenschutzrechtlich möglich.
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	Ja, die existierenden Messpunkte und Zählschleifen an den Ampelanlagen, welche nur den motorisierten Individualverkehr sind nicht ausreichend. Den Anfang werden Stelen an den Brücken über dem Lösegraben machen.
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	Ja, denn konkrete Zahlen sind nützlicher als reine Schätzungen.
Michèl Pauly (DIE LINKE)	Stetige Verkehrszählungen könnten Mittel der Planung sein. Dabei sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, alle so gewonnenen Daten – aufbereitet und als Rohdaten – im Internet zur Verfügung zu stellen. Doch ehrlicherweise würde ich mit der Umverteilung der Verkehrsflächen, gerade im Stadttinneren, auf dem Stadtring und den Ein- und Ausfallstraßen, nicht warten wollen, bis solcherlei Analysen fertig sind. Zumal wir nur den Ist-Zustand erheben würden. Ziel muss es sein, deutlich mehr Menschen für das Fahrrad zu gewinnen. Insofern sind stetige Zählungen, die ich befürworte, nur ein Baustein.
SPD	Ich halte dies für unerlässlich, wenn wir konkrete Planungen auf den Weg bringen wollen. Schätzungen bringen uns nicht wirklich weiter

7. Sind Sie für den Umbau des Stadtrings in ein Einbahnstraßensystem, um den Verkehrskollaps zu verhindern und neue Flächen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu schaffen?

<p>Monika Scherf (CDU)</p>	<p>Vergleichbare Städte in den Niederlanden zeigen uns, dass Verkehr sicherer und flüssiger fließt, wenn Verkehre entzerrt und baulich voneinander getrennt werden. Wo verschiedene Verkehre, z.B. Auto und Rad, zusammenkommen, steigt die Gefahr.</p> <p>Einbahnstraßensystem können ein Weg sein, um motorisierten Verkehr und Radverkehr zu trennen und beiden gleichberechtigt Raum zu geben. Dazu bin ich mit Professor Pez von der Leuphana im Gespräch. Allerdings bin ich überzeugt davon, dass wir solch ein Konzept behutsam umsetzen sollten, wir brauchen auch die Akzeptanz der Lüneburgerinnen und Lüneburger. Deshalb sollte mit der Idee der Einbahnstraßen zunächst an verschiedenen Punkten im Stadtgebiet schrittweise Erfahrung gesammelt werden.</p>
<p>Andreas Meihies (unabhängig)</p>	<p>Professor Pez hat diesen Vorschlag 2017 in die Diskussion eingebracht und ich fand das von Beginn an sehr sinnvoll. Ich stimme ihm aber auch darin zu, dass vorher Umlegungsrechnungen stattfinden müssen und Probephasen nötig sein werden. Das Einbahnstraßensystem passt auch nur für den größeren, hufeisenförmigen Teil, nicht für die Nord-Süd-Achse entlang des Lösegrabens. Dort gibt es andere Flächenumwidmungspotenziale. Prof. Pez sagt zudem deutlich, dass Einbahnstraßenführungen zunächst auf zuführenden Hauptstraßenabschnitten erforderlich sind. Der Stadtring wäre erst der letzte mögliche Schritt.</p>
<p>Heiko Meier (parteilos)</p>	<p>Grundsätzlich halte ich es für sinnvoll, dieses Projekt bürgerbeteiligt im Kompetenzgremium für die Verkehrsplanung und in den dafür geeigneten Ausschüssen zu diskutieren und zu entwickeln. Dabei sind die Interessen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.</p>
<p>Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)</p>	<p>Ja, das ist in Teilstrecken (südlich und westlich) auch recht problemlos machbar. An anderen Stellen wie der Reichenbachbrücke braucht es hingegen ausgefeilte Lösungen, für die insbesondere der ÖPNV mit einzubinden ist.</p>
<p>Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)</p>	<p>Sie nehmen mit Ihrer Frage den Zweck und das Ziel dieser Maßnahme vorweg. Das Thema ist komplexer in den Wirkungen, z.B. bei der Frage der Erreichbarkeit für Schwächere und bei der Frage der Durchfahrbarkeit von Rettungsdienst und Feuerwehr. Ich stehe den Ideen der Einbahnstraßenregelungen nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber, weiß aber, dass wir hier mit viel Widerstand rechnen müssen. Also: genau analysieren, welchen Nutzen, aber auch welche Nachteile es bringt, an anderen Stellen über einen definierten Zeitraum ausprobieren und evaluieren und vor allem Beteiligung aller und Zusammentragen der Argumente.</p>
<p>Michèl Pauly (DIE LINKE)</p>	<p>Wie bereits ausgeführt, ja. Der Stadtring sollte zur Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr werden. Ebenso aber sollten die großen Einfallstraßen (Uelzener Str./Soltauer Str. und Bleckeder/Dahlenburger) zu Einbahnstraßen werden. So sollten querende Abbiegeverkehre von Autos grundsätzlich vermieden werden, die Straßen attraktiver und mehr Platz für angemessen breite und stets in beide Richtungen befahrbare Radfahrstreifen eingerichtet werden. Dabei sollte der Grundsatz gelten, Radverkehre nicht gemäß den Wünschen des ADAC auf das Hochbord zu verbannen, sondern auf Ebene der Straße.</p>
<p>SPD</p>	<p>Das müssen wir uns genau ansehen. Hier brauchen wir einerseits Fachleute, die uns beraten und andererseits eine breite Diskussion inclusive intensiver Bürgerbeteiligung.</p>

8. Was halten Sie von der Einrichtung einer Fahrradzone im Gebiet zwischen Kfz-Stadtring und Fußgängerzone?

Monika Scherf (CDU)	<p>Die Innenstadt ist bereits heute weitgehend verkehrsberuhigt. Gleichzeitig wissen wir, dass wir Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe in der Innenstadt nicht vom Verkehr abschneiden dürfen. Die Anlieferung in der Innenstadt muss gewährleistet bleiben. Auch sehe ich, dass Touristen und Besucher aus dem Umland zumeist mit dem Auto anreisen, und es gibt Lüneburgerinnen und Lüneburger, die auf das Auto angewiesen sind. Auch für sie soll die Stadt erreichbar bleiben, die Lüneburger Innenstadt braucht diese Kundenfrequenz, um nachhaltig belebt zu werden. Deswegen will ich keinen Besucher pauschal ausschließen, setze aber darauf, dass wir mit attraktiven Angeboten viele, die sich das heute noch nicht vorstellen können, zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel bewegen können.</p>
Andreas Meihnsies (unabhängig)	<p>Das ist eine Möglichkeit neben anderen, um veränderte Prioritäten im Rahmen der Verkehrswende deutlich zu machen. Aber auch hier gilt: In einem Teilbereich ausprobieren und bei guten Erfahrungen schrittweise ausweiten. Ich gehe davon aus, dass sich die Fahrradzone nicht überall eignen wird, weil wir auch über den Busverkehr im Stadtzentrum neu nachdenken müssen. Dort, wo Großbusse verkehren oder auch eine eventuell künftige Ringlinie mit Elektro-Midibussen, müsste eine Erklärung zur Fahrradzone als Hohn verstanden werden. Verkehrsregelungen und Nutzungsformen müssen zueinander passen und für die Bevölkerung einsichtig sein.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Eine solche Fahrradzone halte ich für sinnvoll. Diese Zone könnte in Analogie zur Gestaltung der Fahrradzone in Groningen (Niederlande) umgesetzt wurde.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Das finde ich sinnvoll und einfach umsetzbar. Allerdings wird sie in Teilen das Zusatzschild „Anwohner frei“ und/oder „Lieferverkehr frei“ erhalten müssen.</p>
Pia Steinrück (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Mit meinen vorherigen Antworten und den konkreten Vorschlägen habe ich deutlich gemacht, dass ich das befürworte.</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Innerhalb des Stadtrings sollten Radverkehr und Fußgängerverkehr gleichermaßen Vorrang haben. Die Einfahrt von Autos des motorisierten Individualverkehrs sollte zum einen, durch Poller aber zum anderen, auch durch den Wegfall von Stellplätzen unmöglich und auch sinnlos gemacht werden.</p>
SPD	<p>Passt zu Punkt 4.</p>

9. Werden Sie sich für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb von Wohngebieten einsetzen?

Monika Scherf (CDU)	<p>Ich bin dafür, dass wir Tempo 30 dort schaffen, wo es Sinn macht. Dies gilt z.B. für die Umgebung von Kindergärten, Schulen, Pflegeeinrichtungen und gefährliche Verkehrsknoten. Außerdem sind nach meiner Kenntnis in allen Neubaugebieten der letzten Jahre bereits 30-Km/h-Zonen eingerichtet. Das sollte auch in Zukunft so weitergeführt werden, da durch die Ausweisung von 30 km/h-Zone die Verkehrssicherheit spürbar verbessert wird.</p>
Andreas Meihies (unabhängig)	<p>Flächendeckende Verkehrsberuhigung halte ich für unbedingt erforderlich. Aber nicht immer ist 30 km/h das geeignete Limit. Auch 20 km/h und 10 km/h gibt es sowohl als Strecken- wie als Zonenlösungen. Den Verkehrsberuhigten Bereich, umgangssprachlich Wohn- und Spielstraße, mit 7 km/h Tempolimit, dürfen wir nicht vergessen. Verkehrsberuhigung benötigt angepasste Lösungen. Für Wohnbereiche sind 30 km/h sicherlich das obere Limit. „Shared space“, das kommt ja gleich, sieht überhaupt kein angeordnetes Tempolimit unterhalb der normalen Stadtgeschwindigkeit vor.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Kurz gesagt: Ja. Diesbezüglich freue ich mich auf den Dialog mit dem Kompetenzgremium und seinen Mitgliedern, dem Stadtrat und den Ausschüssen. Zusätzlich sollten aufgrund der Tragweite die Menschen in Lüneburg an der Entscheidung direkt beteiligt sein.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Unbedingt! Auch wenn dies schätzungsweise zu 80% bereits umgesetzt ist in Lüneburg, sollten wir die verbleibenden 20% angehen. Dafür ist auch der Austausch mit Modellstädten, in denen das bereits umgesetzt ist, sinnvoll.</p>
Pia Steintrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Ein klares Ja für Tempo 30 innerhalb von Wohngebieten.</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Die Regelgeschwindigkeit 30km/h sollte eigentlich nicht nur in Wohngebieten, sondern im gesamten Bereich der geschlossenen Ortschaft gelten. Dafür muss der Gesetzgeber tätig werden. Andere Länder, jüngst Spanien, haben es bereits vorgemacht. Von diesem Grundsatz „Tempo 30“ sollte nur dann abgewichen werden, wenn die Gesetzgebung entweder keine andere Option zulässt oder es der Kanalisation des Verkehrs dient. Ich würde konkret im Bereich der geschlossenen Ortschaft eigentlich nur die Uelzener Straße, die Soltauer Straße (in Nord-Süd-Richtung), die Dahlenburger, die Bleckeder und die Hamburger Straße mit Tempo 50 versehen und ansonsten Tempo 30 vorschreiben. Wohnquartiere und auch die abgepollerte Innenstadt sollten grundsätzlich verkehrsberuhigt werden. Um gleichzeitig aus den Verkehrsflächen auch Aufenthaltsflächen zum Spielen, toben, chillen und einfach „Mensch sein“ zu machen, sollten sie zu Shared Spaces werden. So würde etwa auch aus der Stintbrücke, wo eine attraktive Aufenthaltsfläche entstanden ist, die durch Ordnungsmittel aber wieder „als Straße“ für den MIV freigeräumt wurde, wieder ein Ort der Begegnung werden. Fahren dann Autos dort lang, haben sie sich den sonstigen Verkehrsteilnehmenden anzupassen. Dies könnte auch baulich, etwa durch den Abbau von Hochborden und damit verbundenen Bordsteinkanten, unterstützt werden.</p> <p>In Wohnquartieren sollte es, wo immer dies noch gestaltbar ist oder umgestaltet werden kann, ebenfalls Shared Spaces mit einem am Rand liegenden, zentralisierten Parkplatz/Parkdecks geben. Autoverkehre für das Be- und Entladen, für Lieferungen, Pflege, Handwerk oder zum Abholen von Menschen haben sich dann den sonstigen Verkehren unterzuordnen. Stellplätze direkt am Haus gibt es dann nur noch für Menschen mit Behinderungen. Dabei muss ehrlicherweise gesagt werden, dass es für z.B. bestehende Garagen oder Parkplätze auf dem privaten Grundstück für die Stadt nur eingeschränkt die Möglichkeit gibt, darauf Einfluss zu nehmen. Ansonsten genießen diese (leider) „Bestandschutz“. Wo aber die Stadt Anreize schaffen kann, etwa durch das Ablösen der Stellplatzverpflichtung durch zentralisierte Parkdecks, sollten wir das machen. Überhaupt sollte der Stellplatznachweis nach niedersächsischer Stellplatzverordnung vorrangig durch zentralisierte Parkplätze und Parkhäuser erfolgen.</p>
SPD	<p>Bereits 1991 habe ich dafür geworben, dass Ochtmissen Modellortschaft 30 wurde. Dies ist gelungen. Deshalb ein klaren „Ja“ für 30 in Wohngebieten. Tempo 30 in Ortschaften halte ich unter anderem unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit für machbar, auch in Lüneburg. Es gibt sicherlich einige wenige Straßen, wo man Tempo 50 beibehalten sollte.</p>

10. Wo in Lüneburg können Sie sich die Neugestaltung des Verkehrsraums als „shared space“ vorstellen?

Monika Scherf (CDU)	<p>Shared space - auch Gemeinschaftsstraßen genannt – ist in der Planung von Verkehrsanlagen ein sehr sensibler Bereich. Hier sind die vielen Gruppen an Verkehrsteilnehmerinnen zu beachten – neben dem motorisierten Verkehr sind dies Radfahrer, Fußgänger, mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer, Kinder usw. Zur Vermeidung von Konflikten ist auf der einen Seite die Rücksicht der „starken“ Verkehrsteilnehmer erforderlich, auf der anderen Seite ist ein ausgewogenes Verhältnis der unterschiedlichen Gruppen wichtig.</p> <p>Ein gutes Beispiel ist der Straßenzug Rosenstraße/An den Brodbänken. Hier ist durch die Straßenraumgestaltung eine ebene Verkehrsfläche geschaffen worden, die in den letzten Jahren immer mehr von Fußgängern und Radfahrer erobert wurde – der motorisierte Verkehr ist hier in der Minderheit und muss sich unterordnen. Gleiches gilt für die Straße Am Berge zwischen dem Platz Am Sande und dem Karstadt-Parkhaus – auch hier stellen die Fußgänger und Radfahrer die größte Gruppe der Verkehrsteilnehmer. Hier könnte eine Verbindung dieser zwei genannten Straßenzüge zu einer großen Gemeinschaftsstraße erreicht werden, indem Am Berge durch eine entsprechende Umgestaltung der Verkehrsflächen die klare Aufteilung des Straßenraumes in Fahrbahn und Gehweg aufgehoben wird.</p> <p>Bei der Idee des shared space darf nicht vergessen werden, dass zu gewissen Zeiten – hier gerade in den Abend- und Nachtstunden mit wenig Fußgänger- und Radfahrerverkehr - einzelne KFZ-Führer diese Straßenzüge als Abkürzungen nutzen werden. Dieses ist durch entsprechende Maßnahme zu verhindern (z.B. versenkbare Polleranlagen).</p>
Andreas Meihies (unabhängig)	<p>Der ins Deutsche übersetzt „geteilte Raum“ war das ursprüngliche Gestaltungsprinzip aller Städte. Erst ab dem 19. Jahrhundert und verstärkt mit der Motorisierung setzte sich die Trennung in Fahrbahn und Fußgängerweg durch. Im Altstadtbereich könnte deshalb ein „Zurück in die Zukunft“ angesagt sein, denn die dort vorhandenen Gehwege sind häufig unvertretbar schmal. Das Problem: Es geht nicht ohne aufwändigen und immens teuren Umbau der gesamten Verkehrsfläche. Das Geld werden wir erst mal für viele andere Maßnahmen benötigen. Deshalb ist Shared space keine Nahperspektive. Vielfach ist es auch nicht das geeignetste Prinzip. Shared space war in der Diskussion für die Scharnhorststraße, aber viel sinnvoller ist dort eine Unterbrechung der Durchfahrbarkeit für den Schleichverkehr, der dort 50 % ausmacht. Auch beim Thorner Platz auf dem Kreideberg wäre Shared space prinzipiell möglich, aber eine Sackgassenlösung mit Durchfahrbarkeit nur für den Rad- und öffentlichen Verkehr – für Letzteren über einen versenkbaren Poller – wäre besser geeignet als Shared space.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Das „Shared Space“ Konzept ist unter Fachleuten nicht unumstritten. Ich kann mir aber vorstellen, das Konzept versuchsweise zu installieren, um dessen Erfolgsträchtigkeit nachzuweisen. Der Standort sollte in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzgremium ermittelt werden.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Hierfür gibt es viele Orte. Kurzfristig halte ich das beispielsweise in der Kurt-Huber-Str. in Kaltenmoor für umsetzbar. Um den Thorner Platz zu einem echten und attraktiven Stadtteilmarktplatz auszubauen, halte ich das Shared Space Konzept hier ebenfalls für eine gute Möglichkeit.</p>
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Im Innenstadtbereich. Weitere Bereiche müssen hierzu im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung gemeinsam analysiert und entwickelt werden.</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p><i>ADFC-Redation: Die Antworten zu den Prüfsteinen 9 und 10 wurden unter Prüfstein 9 zusammengefaßt und zusammen beantwortet</i></p>
SPD	<p>Das muss man sich im Einzelfall genau ansehen. Im direkten Innenstadtbereich sollten wir damit beginnen.</p>

11. Werden Sie dafür sorgen, dass Strecken mit Kopfsteinpflaster wie z.B. in der Bardowicker Straße und in der Salzstraße am Wasser (Ilmenauradweg) kurz- bis mittelfristig durch gesägtes Pflaster oder einen anderen erschütterungsfreien Belag ersetzt werden?

Monika Scherf (CDU)	Aus eigener Erfahrung will ich mich für bessere Bedingungen für den Radverkehr einsetzen. Er muss komfortabel, sicher und barrierefrei sein. Dazu gehören z.B. auch gesägte Pflasterköpfe oder Fugen, die mit geeignetem Material verfüllt werden. Doch ich kann an dieser Stelle keine Beratung und Beschlussfassung des Verkehrsausschusses und Entscheidungen des Stadtrates vorwegnehmen.
Andreas Meihies (unabhängig)	Großes JA, das ist ein ganz wichtiger Aspekt, in dem wir seit 30 Jahren nicht weitergekommen sind. Dieses Thema, gerade bei der Salzstraße am Wasser, ist elementarer Bestandteil der von Prof. Pez konzipierten Radverkehrsförderung 3.0. Auch für Fußgänger/innen, Rollstuhlfahrer/innen, Rollatornutzer/innen ist das ein wichtiges Thema. Gesägtes Pflaster vereinigt städtebauliche bzw. denkmalpflegerische Belange und Nutzungsanforderungen der Verkehrsteilnehmer/innen.
Heiko Meier (parteilos)	In gesägtem Pflaster sehe ich einen sinnvollen Kompromiss zwischen städtebaulichem Anspruch einerseits und den Interessen des wachsenden Radverkehrs andererseits. Insofern kann ich mir eine solche Lösung vorstellen.
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	Dort wo der Denkmalschutz dem nicht entgegensteht, wie am Treidelweg hinter dem Behördenzentrum, werde ich eine Umsetzung rasch auf den Weg bringen. An anderen Stellen wird ein offener Dialog mit dem Denkmalschutz notwendig sein, da daran die Stadtbildpflege gemessen wird und auch Fördergelder in dem Bereich nicht zu vergessen sind. In der Innenstadt, besonders am Sande, sind erschütterungsfreie Querungsstellen notwendig, nicht allein für Radfahrende, sondern vor allem auch für Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen und Kinderwagen. Das Pflaster dort wurde so erst Ende der 1990er Jahren verlegt und sollte eigentlich nicht dem Denkmalschutz unterliegen. Hier muss der Rat Farbe bekennen! Die Salzstraße wird auch durch gut neu gelegtes Pflaster kaum erschütterungsfrei funktionieren, aufgrund der sehr großen Köpfe des Pflasters, die Bardowicker Straße hingegen ist schon eine deutliche Verbesserung. Insgesamt ist es notwendig, die Bedürfnisse der Barrierefreiheit zukünftig stärker zu beachten.
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	Die Verbindung des Historischen mit den Anforderungen der heutigen Zeit ist eine der zentralen Herausforderungen für unsere Stadtentwicklung. Meine Vision ist, dass Lüneburg eine moderne, lebenswerte Stadt mit wertvoller Geschichte ist. Hier gilt es, mit allen um die richtigen Lösungen zu ringen. Denkmalschutz muss auch in Zukunft in unserer Stadt eine besondere Bedeutung haben. Manche Bereiche kann ich meiden, wenn sie mir zu „ruckelig“ sind, ohne dass ich viel Zeitverlust in Kauf nehmen muss. An anderen Stellen ist es sinnvoll, z.B. an der Salzstraße am Wasser und den anschließenden Treidelpfad
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Ja, ich bin dafür, dass im Bereich des historischen (und manchmal gar nicht so historischen, etwa Am Sande) Kopfsteinpflasters mindestens ein ausreichend breiter Weg mit gesägtem Pflaster oder mit Asphaltsschicht entsteht. Wie unglaublich schlecht die Situation in diesem Bereich ist, erlebe ich als Vater gerade, wenn ich mit einem Fahrradanhänger unterwegs bin. In meinem Kopf gibt es mittlerweile richtiggehend eine Karte, auf der diverse Straßen (Salzstraße am Wasser, Katzenstraße) einfach tabu mit einem Anhänger sind, weil ich meiner Tochter auch bei einem gefederten Anhänger den Untergrund selbst in Schrittempo nicht zumuten kann. Noch gravierender übrigens ist die Situation für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator. Für sie muss der Vorrang der Barrierefreiheit gelten vor dem völlig unbeeinflussten Denkmalschutz.</p> <p>Zum Thema gesägtes Pflaster haben wir im Rat bereits Akteneinsicht genommen. Daher können wir an dieser Stelle hinzufügen: Innerhalb des Baudezernats war dies durchaus auch der Wunsch. Jedoch hat die Denkmalschutzbehörde des Landes hier die Verbesserung des Weges verhindert. Um dem zu begegnen, muss neben dem durchaus wünschenswerten Denkmalschutz die Barrierefreiheit und die Erreichbarkeit eines jeden Eingangs von jedem Menschen Vorrang erhalten. Daher sollte die kommende Verwaltungsspitze neben der oberen Denkmalschutzbehörde aktiv den Kontakt zur zuständigen Sozialbehörde suchen, um dies zu realisieren.</p>
SPD	Ja und Nein. Wir leben in einer historischen Stadt und der Denkmalschutz hat hierbei eine besondere Bedeutung. Ich kann als Fahrradfahrer/innen solche Bereiche meiden, wenn ich es denn will. Die Zeitverluste sind dabei minimal. Dennoch gibt es Bereiche, wie z.B. die Salzstraße Am Wasser und den folgenden Treidelweg, wo mit einer entsprechenden Breite gesägtes Pflaster verwenden könnten.

12. Werden Sie sich für den zügigen Bau von Radschnellwegen in die umliegenden Gemeinden und deren Anbindung an das lokale Radverkehrsnetz einsetzen?

Monika Scherf (CDU)	<p>Ja, das Radwegenetz muss lückenlos sein, nur dann ist es attraktiv. Wir müssen die Stadt und die Kommunen im Umland als eine Region denken. Das Denken darf nicht an der Stadtgrenze enden. Gerade die Verkehrspolitik müssen wir großräumig gemeinsam lösen.</p>
Andreas Meihies (unabhängig)	<p>Nein! Der Begriff „Radschnellweg“ ist in Deutschland festgelegt: 4 m Breite + 2,50 m Gehweg sind erforderlich, möglichst kreuzungsfreie Führung und Beleuchtung. Sorry, aber solche Maßstäbe passen nicht für die Räume zwischen Lüneburg und seinen Vororten und wären viel zu teuer. Prof. Pez hat mit seinen Radschönrouuten dafür ein viel besseres Konzept vorgelegt, das die Vororte nicht nur an Lüneburg, sondern auch noch untereinander oder mit verschiedenen Stadtteilen verbindet. Dies zusammen mit Radwegen entlang von Straßen samt Beleuchtung und Winterdienst ermöglicht ein dichtes Netz von Regionalradrouten. Ein solches Konzept bringt uns sehr viel weiter als einzelne „Autobahnen für Radfahrer“, die das seit einem Vierteljahrhundert herrschende kanalisierende Vorgehen der bisherigen Radverkehrsplanung nur auf höherem Niveau fortsetzen und damit wohl auch für das nächste Vierteljahrhundert den Blick dafür verstellen, was den Radler/innen in der Stadt eigentlich weh tut.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Der zügige Bau von Radschnellwegen ergänzt unser lokales Radverkehrskonzept. Aus diesem Grund befürworte ich den Ausbau vom Radschnellwegen ausdrücklich. Den Anfang sollte die diskutierte Route nach Hamburg machen.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>Die umliegenden Gemeinden sind konsequent und rasch über Verbreiterung der bestehenden Wege komfortabel anzubinden, wie dies z.B. im Abschnitt der Bockelmannstr. zwischen Erbstorfer Landstr. und Ostumgehung kürzlich geschehen ist. Dazu gehören mindestens 2,50 m Breite, Beleuchtung und Leitmarkierungen. Künftig sollen keine schmalen Wege mehr, sondern nur noch nach diesem Mindeststandard gebaut werden. Dort wo es nur einen Zweirichtungsradweg gibt, sollen diese zukünftig mindestens 3,00 m Breite erhalten. Radschnellwege mit ihren 4,00 m breiten Fahrbahnen nur für Fahrräder halte ich für unsere aktuellen Herausforderungen nicht für notwendig. Wo Landkreis und Umlandgemeinden solche wünschen und planen, wäre ich aber immer gesprächsbereit, wie die auf Stadtgebiet weiterzuführen sind. Unabhängig davon sollte die Machbarkeitsstudie zu den Radwegen der Me-tropolregion Hamburg für Lüneburg rasch umgesetzt werden!</p>
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Ich begrüße, dass wir das als Stadt bereits auf den Weg gebracht haben. Auch als Sozialdezernentin habe ich mich für eine verbindende Mobilität, die Teilhabe sichert, eingesetzt und werde dies auch als Oberbürgermeisterin tun. Ja zum zügigen Ausbau der Radschnellwege.</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Hier liegt möglicherweise ein Missverständnis vor. Radschnellwege bieten weitgehend querungsfreie und mit entsprechender „Überbreite“ ausgestattete Wege. Diese sind sinnvoll wo die Dichte von Fahrrad verkehren sehr hoch ist, etwa vom Hanseviertel zum Bahnhof und der Innenstadt oder von der Universität zum Bahnhof. Für Gemeindeverbindungen mit dem Fahrrad sind „Radschnellwege“ vermutlich weniger geeignet, da die Verkehrsdichte diese nie vollständig auslastet. Für umliegende Gemeinden mit erwartbar mittlerer Fahrraddichte ist daher die Beschaffenheit, die Umwegfreiheit oder auch die Existenz von attraktiven Nebenstrecken relevant, nicht aber eine „Fahrradautobahn“. Um Infrastruktur in einem sehr guten Zustand halten zu können, sollte sie auch passend und nicht überdimensioniert sein. Wenn Fördermittel für den Bau von Radschnellwegen zwischen Gemeinden bereitstünden, sollte sich Lüneburg dem dennoch verweigern, da Radschnellwege an dieser Stelle schlichtweg das falsche Mittel sind und die stetige Sanierung unnötig Mittel bindet. Für Radschnellwege, wie etwa in Göttingen, sollten bewusst die Wege mit einem sehr hohen Radverkehrsaufkommen ausgesucht werden, dort ergibt diese Form der Radwegeverbindung auch Sinn.</p>
SPD	<p>Haben wir bereits getan und werden wir auch zukünftig gemeinsam mit dem Landkreis machen.</p>

13. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie Lüneburg so gestalten, dass im innerstädtischen Kurzstreckenverkehr eine weitest gehende Verlagerung von PKW zum Fahrrad stattfinden kann und mehr Radfahrende das „Kaufhaus“ Lüneburger Innenstadt aufsuchen?

<p>Monika Scherf (CDU)</p>	<p>Die Bedeutung und Entwicklung des Radverkehrs gerade im Nahverkehr ist in den vorhergehenden Fragen schon dargestellt und die entsprechenden Maßnahmen ebenfalls: Komfortable, sichere und durchgehende Radwege, mehr Abstellmöglichkeiten (vielleicht auch in bestehenden Parkhäusern) bereitstellen, mehr Raum für den Radverkehr schaffen, Leih-Lastenräder anbieten etc.</p>
<p>Andreas Meihies (unabhängig)</p>	<p>Gerade Einkaufsverkehr ist nichtmotorisiert vornehmlich Kurzstreckenverkehr und auch hier ist das Erreichen von Barrierefreiheit nach dem Konzept der Radverkehrsförderung 3.0 von Prof. Pez der beste Weg. Wie eben schon gesagt: Dafür hatte man bisher keinen Blick und investierte Zeit und Geld lieber in aufwändigen Bauvorhaben, die nur punktuelle oder lineare Verbesserungen bringen. Mit großen, gefüllten Gepäckträgertaschen, einem Fahrradanhänger oder einem Lastenfahrrad sind aber vor allem Umlaufsperrern, zu eng gesetzte Poller und Steckpfosten oder nicht ausreichend abgesenkte Bordstein aber massive Hindernisse, die manchmal zu erheblichen Umwegen zwingen. Jene, die es im Wortsinne besonders schwer haben, denen wird es in Lüneburg auch noch besonders schwergemacht. Verkehrswende meint gerade hier auch eine Perspektivwende für die Planung. Weitere Maßnahmen können sein: Witterungsgeschützte Fahrradstellplätze in Erdgeschosslagen von Parkhäusern, auch mit Fahrradkäfigen zur diebstahlschutzten Einstellung von teuren Rädern und Einkäufen. Auch Auflademöglichkeiten für Pedelec-Akkus oder Gepäckschließfächer wären eine Option.</p>
<p>Heiko Meier (parteilos)</p>	<p>Wie bereits in den anderen Fragen teilweise beantwortet, möchte ich ein Bewusstsein innerhalb der Bevölkerung schaffen, um so eine höhere Akzeptanz des Fahrrads zu erreichen. Die von mir an den Stadtgrenzen geplanten Park&Ride Parkplätze für den Autoverkehr werden den innerstädtischen Verkehr entlasten und zusätzliche Verkehrsräume für den Fahrradverkehr eröffnen.</p>
<p>Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)</p>	<p>Folgende Maßnahmen würde ich gerne umsetzen (und damit auch helfen das Kaufhaus zum Wohnzimmer umzugestalten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr sichere Abstellmöglichkeiten, nahe am Ziel, für mehr Radfahrende. Sie sind bei jeder baulichen Veränderung gleich mit zu schaffen. • In den besonders stadtkernnahen Parkhäusern sollen viele abschließbare Abstellmöglichkeiten für Räder und E-Bikes entstehen. • Bike-Benefit-Kampagnen, um die weitere Umstellung aufs Rad zu nutzen und gemeinsam mit anderen City-Karten /Verteilkarten (LZ/Privileg) attraktive Anreize zu setzen. • Reparatursäulen im Stadtgebiet und eine Förderung standardisierter Pannenkits und Luftpumpen an Kiosken.
<p>Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)</p>	<p>Indem ich wie beschrieben, das Radfahren attraktiver mache und Anreize schaffe durch gut ausgebaute Radwege, Fahrradparkaus und die Parkplatzsuchverkehre aus der Innenstadt verbanne und Anreize schaffe, P&R und ÖPNV zu nutzen. Gleichzeitig denke ich aber auch an die, die z.B. mittwochs und samstags den Markt mit dem PKW ansteuern. Wir werden Ausnahmegenehmigungen für den PKW-Verkehr mitdenken müssen.</p>
<p>Michèl Pauly (DIE LINKE)</p>	<p>Wie bereits oben beschrieben sollte das eigene Auto als Regelverkehrsmittel verschwinden. Die Innenstadt soll – wirksam mit Pollern – vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Viele Stellplätze sollten wegfallen und die wenigen Verbliebenen, etwa an den Sülwiesen, sollten konsequent der Parkraumbewirtschaftung unterzogen werden. Durch Einbahnstraßen und zentralisierte Parkhaus/Parkdekanordnung sollte die sogenannte „Rüstzeit“ für das Auto verlängert werden. Gleichzeitig sollten Fahrradverbindungen attraktiver werden durch weniger Autos, durch für Fahrräder freigegebene Einbahnstraßen, durch zusätzliche Beschattung, mehr „Fahrradbügel“ zum Abschließen des Fahrrads und einem noch weiter ausgebauten System des Bike-Sharings („StadtRad“) auch in den Stadträndern und an den Einkaufsstätten, etwa Vollsortimentmärkten oder Baumärkten. Ebenso gehört auch der Ausbau von Carsharing in den Außenquartieren wie Rettmer, Oedeme, Häcklingen und Ochtmissen dazu. Wo Carsharing vorrätig ist, ist der zweite PKW in der Familie weniger sinnvoll als bisher und vielleicht wird sogar der allererste PKW erst gar nicht angeschafft. Außerdem soll auch für Menschen die weniger fahradaffin sind, die die Strecken körperlich nicht leisten können oder die wetterbedingt nicht Fahrrad fahren können/wollen, ein On-Demand-Nahverkehr etabliert werden, der ganztägig zur Verfügung steht und entstehende Mobilitätslücken schließt.</p>
<p>SPD</p>	<p>Ich habe bereits einige Dinge aufgeführt. P+R Plätze gehören ebenfalls dazu. Wir sollten prüfen, ob es noch Sinn macht, dass man z.B. von Melbeck durch die Innenstadt nach Bardowick fahren kann, oder von Barendorf kommend durch die Innenstadt nach Reppenstedt.</p>

14. Werden Sie sich für sensorbasierte Ampelsteuerungen einsetzen, die das aktuelle Verkehrsgeschehen vor Ort differenziert nach Art aller Verkehrsteilnehmenden verstärkt berücksichtigen?

Monika Scherf (CDU)	<p>Ja. Ein Großteil aller Signalanlagen in Lüneburg werden nach meiner Kenntnis bereits verkehrsabhängig gesteuert. Allerdings liegt der Fokus derzeit auf dem motorisierten Verkehr.</p> <p>Mit der vorhandenen Signalanlagensteuerung könnten auch neue Wege beschriftet werden. Beispielsweise könnten zur Erhöhung der (sozialen) Sicherheit Signalanlagen ab einer gewissen Uhrzeit Dauergrün für Fußgänger und Radfahrer anzeigen, der motorisierte Verkehr hingegen müsste seine Vorfahrt anfordern.</p>
Andreas Meihies (unabhängig)	<p>Die Überprüfung und zum Teil Neukonzeptionierung von Ampelschaltungen ist ein Mega-Thema. Wenn es zur Umsetzung von Einbahnstraßen kommt, wird allein dies schon an Kreuzungseinmündungen viel Änderungsbedarf auslösen. Sehr wünschenswert wären mehr busbeeinflusste Ampelsteuerungen zur Beschleunigung des ÖPNV. Der soll an Haltestellen halten, aber möglichst nicht mehr an roten Ampeln. Für den nichtmotorisierten Verkehr ist das Angebot der Radschönrouten weitgehend abseits von Ampelführungen der geeigneteste Weg. Die sogenannten „Bettelampeln“, bei denen Fußgänger/innen und Radler/innen sich eine Grünphase anfordern müssen, sollten auf Dunkelschaltung mit Sofortgrün umgestellt werden. Dies alles zeigt schon: Sensorsteuerung ist möglich, aber beileibe nicht die wichtigste Maßnahme, weil sie vielerorts die kleinteiligeren Probleme nicht lösen hilft.</p>
Heiko Meier (parteilos)	<p>Eine sensorbasierte Ampelsteuerung ist eine sinnvolle Alternative zu den bisherigen Modellen. Wo diese Variante bereits eingesetzt wird ist sichtbar, dass ein besserer Verkehrsfluss entsteht.</p>
Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)	<p>An einigen Kreuzungen (Egestrofer Str./Am Graalwall, Stöteroggestr./Hindendeburgstraße) sind solche Ampelsteuerungen bereits im Einsatz und haben sich bewährt. Die klassischen Drücktaster („Bettelampeln“) will ich sukzessive umrüsten lassen für eine Beschleunigung des Radverkehrs durch optimierte Grünphasen.</p>
Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)	<p>Ja</p>
Michèl Pauly (DIE LINKE)	<p>Ja, eine intelligentere Ampelsteuerung muss dringend her. Auf dem Stadtring, wo der Autoverkehr relativ schnell, aber eben an der Stadt vorbei fließen soll, sollten weniger Ampeln stehen, ggf. Brücken oder Unterführungen für Autos den Verkehr ohne Ampeln optimieren. Ich will außerdem sehr zeitnah prüfen, ob nicht ab ca. 21 Uhr Ampeln auch konsequent ausgeschaltet werden können. Was wir nach dieser Uhrzeit in Lüneburg erleben, ist die rote Ampel ohne, dass weit und breit andere Verkehrsteilnehmende zu sehen sind. Außerdem sollten sämtliche „Bettelampeln“ auf den Prüfstand. Ampelschaltungen, sollten sich üblicherweise an der Fahrzeit von Radfahrenden orientieren (grüne Welle für das Fahrrad). Auch Restzeitampeln, die anzeigen, ob sich der beherzte Tritt in die Pedale lohne oder ob Fahrräder wie auch Autos besser ausrollen sollten, sollten geprüft und zur Vermeidung von Standzeiten an roten Ampeln eingerichtet werden. Hierbei sollten wir auf die Expertise von Verkehrssoziologen an der Universität und auf Hinweise von Unfallforschern und Polizei eingehen.</p>
SPD	<p>Ja</p>

15. Finden Sie die mit einem Shuttle-Verkehr in die Innenstadt kombinierte Einrichtung von Park&Ride-Parkplätzen am Rande der Stadt sinnvoll, um den auswärtigen Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren?

<p>Monika Scherf (CDU)</p>	<p>Ja, und diese Idee ist nicht neu. So könnten Flächen auf den Süzwiesen oder der „Familia-Parkplatz“ am Bilmer Berg als P+R-Parkplatz genutzt werden. Allerdings ist dieser P+R-Service auch zu finanzieren, damit die Innenstadt weiterhin für Bürgerinnen und Bürger aus dem Landkreis sowie auswärtige Besucherinnen und Besucher attraktiv bleibt. Ansonsten droht ein Abwandern von Kundschaft und Kaufkraft. Also: Ein sehr sensibles Thema, das mit viel Bedacht gemeinsam mit den Innenstadttakteuren und vielleicht einem ersten Versuch angegangen werden sollte.</p>
<p>Andreas Mehsies (unabhängig)</p>	<p>Im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption muss hierüber nachgedacht werden. Das Grundproblem: Ein Umstieg auf den ÖPNV ist nur attraktiv, wenn dieser schneller zu sein verspricht als im Auto hocken zu bleiben. Bei Großstadträumen mit U- und S-Bahnen ist das gut möglich und wird typischerweise dort auch gemacht. Lüneburg ist aber viel kleiner, die Strecken viel kürzer und wir haben bislang nur Busverkehr mit Taktzeiten, die für Park & Ride indiskutabel sind. Mit einer Reaktivierung der Bahnstrecken nach Bleckede und Amelinghausen/Bispingen hätten wir einen Ansatzpunkt nicht nur für die Lenkung des Zustromes von Wohnungs- und Grundstückssuchenden aus z. B. Hamburg in Entlastungsorte im Umland, was auch diesen Orten für Erhalt und Ausbau ihrer Versorgungsinfrastruktur nutzt. Zusätzlich würden sich an den Bahnhaltepunkten auch Stellflächen für Pendler/innen eignen, dann aber bitte auch überdachte Radabstellplätze, denn wir müssen ebenfalls an Bike & Ride denken. Nicht auszuschließen wäre auch der Einsatz von Park & Ride im Zuge einer Einbahnstraßenkonzeption, welche den Kfz-Fluss zwar verbessert wird, aber doch Umwege schafft. Diese Umwege würden nicht für Busse und Radler/innen gelten, sodass sich gegebenenfalls mal eine busgestützte Park & Ride-Option vom Stadtrand aus anbietet. Das bedeutet aber auch, dass Park & Ride nur eine begleitende Maßnahme zu weitaus bedeutenderen Vorhaben sein kann, sich jedoch unter den heutigen Umständen nicht als alleinstehender Strategieteil eignet.</p>
<p>Heiko Meier (parteilos)</p>	<p>Die Einrichtung von Park&Ride Parkplätzen an den großen Einfallstraßen Lüneburgs ist ein Eckpfeiler meines Wahlkampfprogramms, dass ich bereits 15. Januar 2021, also vor allen anderen Kandidaten für die Oberbürgermeisterwahl, veröffentlicht habe. Ich sehe darin eine zentrale Chance, den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren.</p>
<p>Claudia Kalisch (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)</p>	<p>Ja. Selbstverständlich ist dies nur mit attraktiv getakteten und emissionsarmen Shuttles möglich. In der Innenstadt möchte ich aber Lieferverkehr und das Anwohnerparken weiter ermöglichen. Dafür sollen Poller mit Kfz-Erkennung zum Einsatz kommen, so dass Anwohner*innen, Lieferverkehr, Rettungsdienste, Reinigung, Abfallentsorgung, Taxi und Menschen mit Behinderung weiterhin Zufahrt erhalten, aber eben auch nur diese. Insbesondere den Lieferverkehr möchte ich aber durch ein System von Lieferstützpunkten außerhalb der Innenstadt (und Wohnquartiere) fördern. Von diesen wird dann die „letzte Meile“ mit dem E-Lastenrad zurückgelegt.</p>
<p>Pia Steinrücke (parteilos, Kandidatin der SPD)</p>	<p>Wenn am Rande innerhalb der Stadt meint, dann ist aus meiner Sicht die Einrichtung eines P&R Parkplatzes nicht zielführend. Der Kfz-Verkehr von außerhalb kommt trotzdem in die Stadt, solange wir dort noch Parkplätze und Parkhäuser haben. Wir wollen aber insgesamt die Straßen vom Individualverkehr befreien. Ansonsten würde auch die Einbahnstraßenregelung nicht funktionieren. Solange ich in der Stadt noch Parkplätze anbiete, wird kaum Jemand P&R in Anspruch nehmen. Für die, die vom Stadtrand kommen, steht der ÖPNV zur Verfügung. Ich bin dagegen, weitere Flächen für Parkplätze zu versiegeln, die am Ende Niemand nutzt. Wenn wir über P&R reden, sollten wir zunächst analysieren, wer hierbei unsere Zielgruppe ist. P&R außerhalb der Stadt mit einer guten Schnellbuslinie kann eine echte Alternative darstellen. Hier bedarf es aber der engen Abstimmung mit dem Landkreis und den Landkreis-Gemeinden.</p>
<p>Michèl Pauly (DIE LINKE)</p>	<p>Wie bereits beschrieben sollen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet zentralisiert die Parkplätze gebündelt werden. Idealerweise außerhalb des Stadtrings. Dabei sind mehrere Standorte denkbar, bis hin zu Punkten, etwa Bardowick, Radbruch oder auch Adendorf, wo man mit dem SPNV in die Innenstadt kommt. Ob das dann der klassische „Park&Ride“ ist, wie es vor Jahrzehnten andernorts geplant wurde, das wird sich zeigen. Aber richtig ist, dass das Auto möglichst weit außerhalb steht und die Verkehre nach innen dann ohne eigenes Auto einfacher, günstiger, schneller und stressfreier sind. Dort, wo dann zentralisiert Autos abgestellt werden können, sollten außerdem obligatorisch neben einem Nahverkehrsanschluss auch Leihfahrräder vorrätig sein und eine Eingabemöglichkeit für das Ridepooling „On-Demand“.</p>
<p>SPD</p>	<p>Ja</p>