



Mobilitätsausschuss

Mobilitätsausschuss der Hansestadt Lüneburg

Lüneburg, 4. Februar 2026



Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit



Feststellung der Tagesordnung



Genehmigung des Protokolls vom 03.12.2025



Genehmigung des Protokolls vom 05.11.2025



Mitteilung der Verwaltung im öffentlichen Teil

Infoveranstaltung der DB zur Qualitätsoffensive 2026

TOP 5



- 01.05.2026 - 10.07.2026
Streckenvollsperrung zwischen Lüneburg und Hannover.
- DB informierte am 27.01.2026 über Folgen der Streckensperrung in der Ritterakademie.
- Aus Sicht der Stadtverwaltung entsprechen die geplanten Schienenersatzverkehre (SEV) nicht den tatsächlichen Bedarfen und Nachbesserungen sind erforderlich.
- Stadt und Landkreis arbeiten an einem Pendlerportal, um Auto-Pendler zu vernetzen. Das Angebot soll künftig unter www.routenretter.de erreichbar sein.



Sachstand der Sperrung Dahlenburger Landstraße

TOP 5



Sachstand der Sperrung Dahlenburger Landstraße

TOP 5



Maßnahmenbezeichnung:

Dahlenburger Landstraße 2. BA Lucia

Bauzeitraum:

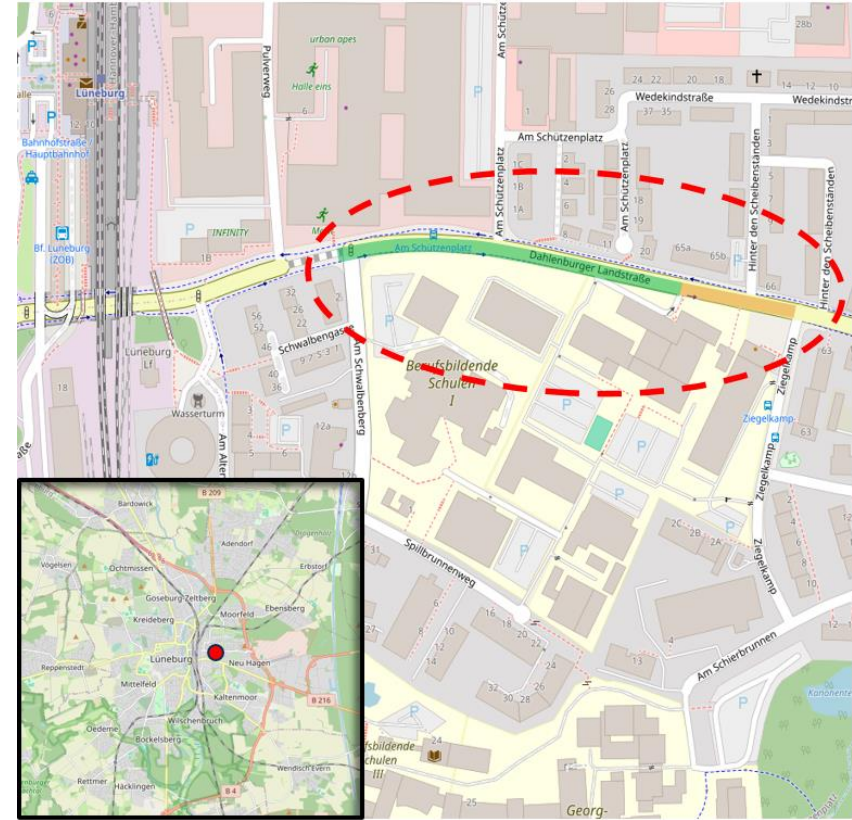
Juni 2026 – August 2027 (inkl. 3.BA bis Ziegelkamp)

Maßnahmenverantwortung:

HLG Bereich 72 / AGL

Art der Arbeit:

Erneuerung Kanal/Straße/Geh- und Radweg/
Fernwärme/Strom/Wasser/Glasfaser/Beleuchtung



Sachstand der Sperrung Dahlenburger Landstraße

TOP 5



Status/Sachstand:

Kanalbau:

- 2.BA Schwalbenberg bis Am Schützenplatz fertig ✓
- 3.BA in Vorbereitung (Temp. über 5°C erforderlich) ✓

Leitungsbau:

- Fernwärme Leitungen im 2.BA eingebaut ✓
- Versorgungsleitungen im Gehweg (Lucia-Seite) ✓
- Beleuchtung (Lucia-Seite) im Zuge der Pflasterarbeiten ✓
- Versorgungsleitung im Gehweg (BBS/TSH) in Vorbereitung (Temp. über 5°C erforderlich) ✓

Straßenbau:

- Böschung BBS/TZH abfangen, Boden abgefahren ✓
- Straßenbau in Vorbereitung (Temp. über 5°C erforderlich) ✓

Zeitplan:



Sachstand zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen

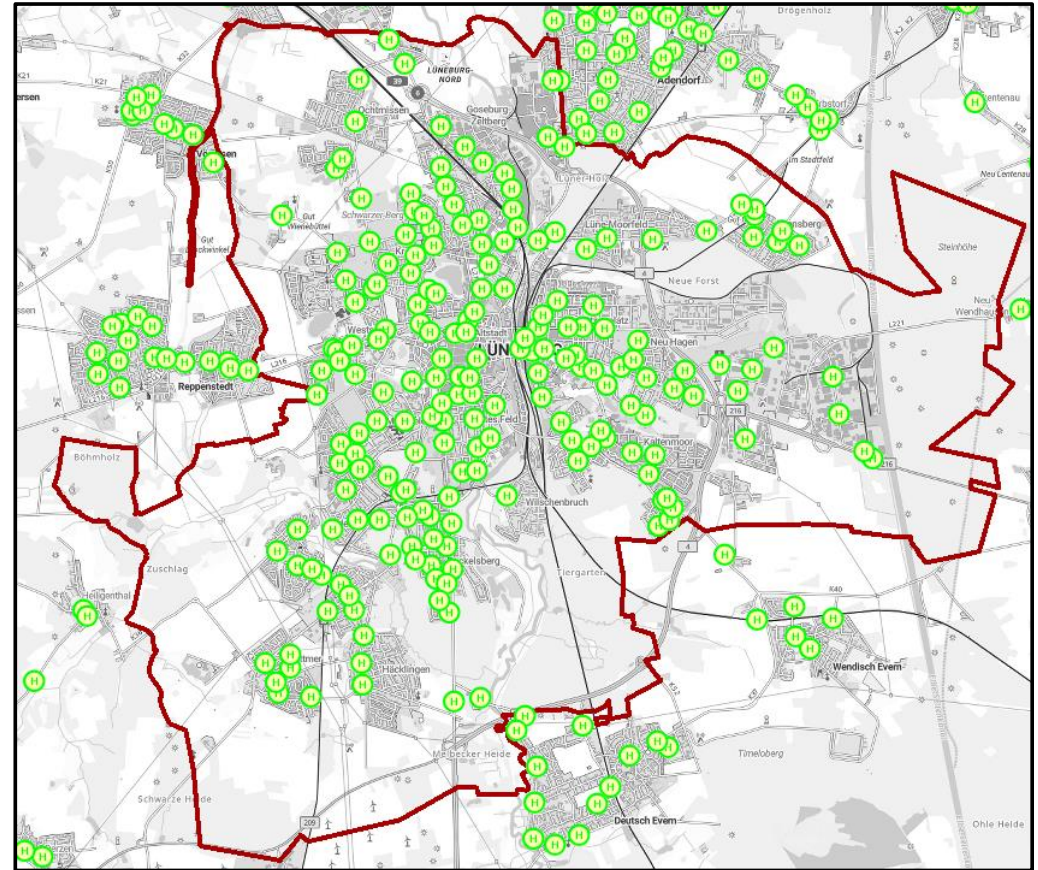
TOP 5



Anzahl der Bushaltestellen:	318
Davon Barrierefrei umgebaut:	139
Jahresbudget LNVG):	400.000€
Fördermittelgeber:	LNVG, GVFG

Bushaltestellenprogramm 2025 in der Umsetzung:

• Kurt-Schumacher-Strasse	beidseitig
• Boizenburger Strasse	beidseitig
• Thorner Strasse	stadteinwärts
• Elbinger Strasse	stadtauswärts
• Ginsterweg (Soltauer Strasse)	stadtauswärts



Sachstand zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen

TOP 5

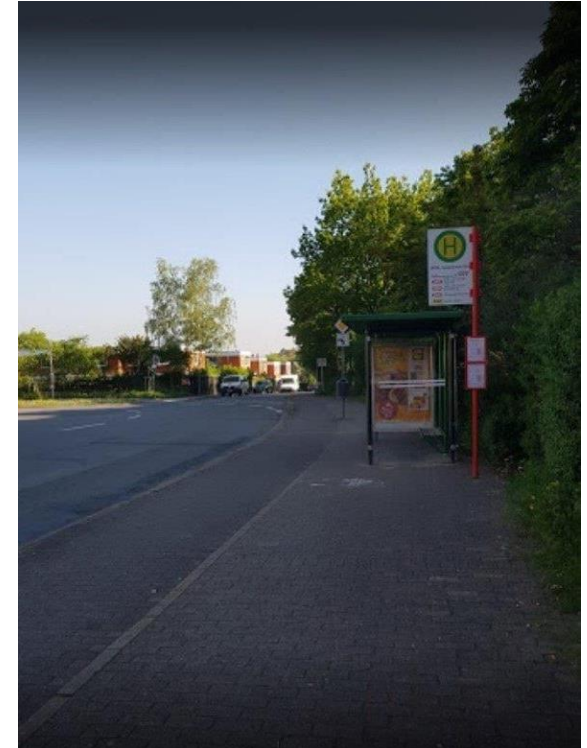


Bushaltstellenprogramm 2026:

- bei der LNVG beantragt, Genehmigung liegt n. n. vor
- Bülow's Kamp beidseitig
- Kefersteinstraße stadteinwärts
- Neue Sülze

Bushaltstellenprogramm 2027:

- Beantragung Mai/Juni 2026
- Lambertiplatz beidseitig
- Schützenplatz beidseitig
- Horst-Nickel-Straße stadteinwärts



Sachstand zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen

TOP 5



- **Zahlen beziehen sich nur auf das Förderprogramm der LNVG.**
 - 400.000 €/Jahr
 - Maximale Förderung für bis 8 Bushaltestellen
 - Förderquote 75% inkl. Planungskosten
- **Ggf. werden weitere Bushaltstelle im Zuge von Straßenbaumaßnahmen barrierefrei ausgebaut.**
 - Förderquote 60-85% in Abhängigkeit ob es sich um Straßen- und Radwegmaßnahme handelt
 - Siehe Bushaltestelle Soltauer Straße/OHE-Brücke – Haltepunkt Ginsterweg



Einwohnendenanfragen



Mündlicher Bericht des Landkreises Lüneburg und der MOIN GmbH nach Übernahme des Busverkehrs ab dem 01.01.2026

- 04. Februar 2026

Aktuelle Situation rund um die MOIN

- Mobilitätsausschuss Hansestadt Lüneburg

•01.

Sachstand Bargeldloses Bezahlen

•Mobilitätsausschuss Hansestadt Lüneburg 04.02.2026

01. Sachstand Bargeldloses Bezahlen

- In den ersten Tagen war der Server der DB S-Bahn Hamburg offline, über den die Prepaidkarten stellvertretend für alle Unternehmen im hvv verkauft werden.
- Daher zunächst keine Karten auf den Bussen.
- Mittlerweile Fehler behoben, Karten verteilt.
- hvv kümmert sich um die Verfügbarkeit der Prepaidkarten in den Verkaufsstellen

•02.

Sachstand Stabilität im Betrieb

Mobilitätsausschuss Stadt Lüneburg 04.02.2026

02. Sachstand Stabilität im Betrieb

- Ausgangslage:
- Durch späte Partnerunternehmensvergabe waren Neufahrzeuge innerhalb von drei Monaten nicht mehr zum Betriebsstart verfügbar
 - Aktuelle Prognose: Auslieferung von 90 Neufahrzeugen zwischen März und Mai
- Dadurch viele bunte Übergangsfahrzeuge, insbesondere aus dem Raum Frankfurt/Mainz
- Nach Lieferung aller Neufahrzeuge sind alle Fahrzeuge gelb

02. Sachstand Stabilität im Betrieb

- Probleme in den ersten Tagen:
 - Zahlreiche Unfälle aufgrund der Wettersituation (ca. 30 Busse)
 - teilweise Kompletteinstellung des Betriebs
 - Anzeigen funktionieren teilweise nicht
 - Technische Störung bei den Fahrzeugen
 - z.B. Partikelfilter, Niveauregulierung, Abgasrückführung, etc. auch aufgrund von Kälte
- **Zusätzlicher Bedarf an Kapazitäten aufgrund von Fährerausfall**

02. Sachstand Stabilität im Betrieb

- Ausfälle bei den Partnerunternehmen aufgrund ungeplantem Personalmangel
 - Dadurch Fahrtausfälle rund um Schulzentren Dahlenburg, Bleckede und Scharnebeck
- Da auch Disposition betroffen war, waren die sich im Ausfall befindenden Fahrten zunächst nicht bekannt, daher nur mangelhafte Kommunikation möglich.
- Fahrten wurden nach Bekanntgabe teilweise von **MOIN eigenem Personal** erbracht -> alles, was ein Führerschein besitzt, wurde eingesetzt!

02. Sachstand Stabilität im Betrieb

- Lösungen in den ersten Tagen
 - Ersatzfahrzeuge, um auch Fährnotverkehr aufrecht zu erhalten
 - Enger Austausch mit Anzeigenhersteller, um „eingefrorene“ Anzeigen zu lösen -> ein Großteil der Fahrzeuge hat funktionierende Anzeigen
- Jeden Tag Abstimmungstermin mit Aufgabenträger und Partnerunternehmen

02. Sachstand Stabilität im Betrieb

- Status Quo:
- 20-Minuten Takt auf den meisten Hauptlinien im Stadtverkehr
- Schülerverkehr ohne nennenswerte Ausfälle
- Nachtbuslinien verkehren und freuen sich über hohe Resonanz

•03.

Sachstand Echtzeitdaten

• Mobilitätsausschuss Stadt Lüneburg 04.02.2026

03. Sachstand Echtzeitdaten

- Echtzeitdaten in den Portalen / Apps: sind versorgt und abrufbar
- Echtzeitdaten an den DFI: zum Teil aktiv, weitere Abstimmung mit Lumino
- Zahlreiche Akteure außerhalb der MOIN müssen zusammenarbeiten, auf die die MOIN wenig Einflussfaktoren besitzt

•04.

Sachstand Öffentlichkeitsarbeit

- Mobilitätsausschuss Hansestadt Lüneburg
04.02.2026

04. Sachstand Öffentlichkeitsarbeit

- Presse:
 - Aktuell jeden Tag 2-5 Anfragen
- Viele Anregungen über Social Media, Hotline und Feedback-Emailadresse
 - Aktuell 120 E-Mails noch in Bearbeitung
- Weitere Medien zur Erklärung von Neuerungen geplant (z.B. bargeldloses Bezahlen)
 - Zum Beispiel Flyer und Plakate an den Haltestellen

Noch Fragen?

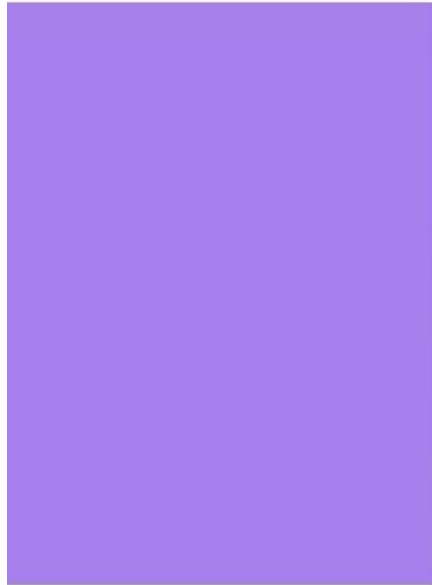
moin



Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.



LANDKREIS LÜNEBURG



hvvh hop Lüneburg

Nachfragestarker Start

Registrierte Fahrgäste

4226 registrierte Fahrgäste am 03.02.2026

Durchgeführte Fahrten

2.475 durchgeführte Fahrten bis zum 02.02.2026
Erstes Pooling am 2. Tag



Themen der ersten Tage im hvv hop

Anmerkungen / Kritik

- Bedienzeiten ggf. ausweiten: Samstags bereits vor 8 Uhr, Abends länger bedienen
-> Thema im 2. MobA 26
- Fahrtzeiten werden nicht eingehalten -> Nachjustierung der Fahrprofile erfolgt
- Anmeldelink wurde nicht verschickt -> Softwareseitig behoben

Vielgefragte Verbindungen

Lüneburg – Tellmer und zurück
Lüneburg – Barnstedt und zurück
Dahlemburg – Nahrendorf und zurück
Wilschenbruch angebunden





Empfehlung des Maßnahmensteckbriefs S5 „Sichere Schulumfelder“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-4

NUMP – S5 „Sichere Schulumfelder“

TOP 8



- Schulwege als zentrale Alltagswege von Kindern und Jugendlichen
- Priorisierung von **Verkehrssicherheit** im Schulumfeld insbesondere von Grundschulen
- Schulwegpläne
 - identifizieren sichere Wege und Handlungserfordernisse
 - sensibilisieren Eltern und Kinder für Verkehrsgefahren
 - zeigen altersspezifischer Herausforderungen
 - verbessern die Schulwegesicherheit
 - begünstigen nachhaltiges Mobilitätsverhalten

S5	Sichere Schulumfelder	
Ausgangslage & Zielbezug		
Der Schulweg ist der zentrale Alltagsweg von Kindern und Jugendlichen. Gleichzeitig gehören diese im Verkehr zu der vulnerabelsten Gruppe. Zum einen sind sie durch ihre geringe Körpergröße im besonderen Maße von Sichtbehinderungen, zum Beispiel durch parkende Fahrzeuge, betroffen. Zum anderen ist die Aufmerksamkeit im Schulkindalter für das komplexe städtische Verkehrssystem oftmals noch nicht ausreichend. Während lange die Anpassung des kindlichen Verhaltens an das bestehende Verkehrssystem im Vordergrund der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen bzw. der Verkehrserziehung stand, sollte für eine nachhaltige und kinderfreundliche Mobilität auch die Infrastruktur den Bedürfnissen der Kinder angepasst werden. An dieser Stelle steht insbesondere auch der Ansatz der fehlerverzeihenden Infrastruktur im Vordergrund, welcher auch durch die Teilnehmenden in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten gefordert wurde. Unter anderem in einem eigenen Workshop mit Schüler:innen wurde die Notwendigkeit des Themas weiter unterstrichen.		Bestandsanalyse
		Beteiligung
		Emissionen
		Verkehrssicherheit
		Erreichbarkeit
		Flächengerechtigkeit
		Teilhabe
		Zeit
		Kosten

Erstellung von Schulwegeplänen für Schulen im Lüneburger Stadtgebiet unter der Federführung des Bereichs Schule



Empfehlung des Maßnahmensteckbriefs S5 „Sichere Schulumfelder“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-4

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, für zunächst 2027 und 2028 jährlich Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 Euro für die Erstellung von Schulwegeplänen für Schulen im Lüneburger Stadtgebiet einzuplanen.



Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs S4 „50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-3

NUMP – S4 „50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg“

TOP 9



- Knotenpunkten und Querungen als Stellschrauben für ein funktionales Verkehrssystem
 - Beeinflussen Verkehrsmittelwahl
- Zielkonflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten
 - Unfallgeschehen
- Optimierung notwendig für bessere **Erreichbarkeit** wichtiger Ziele und erhöhte **Verkehrssicherheit**
 - Barrierefreiheit
 - Ausbauzustand
 - Wartezeiten und Wege

Planung von mindestens drei Querungen und mindestens zwei Knotenpunkten pro Jahr
Nachrüstung von Blindensignalisierung

S4	50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg	
Ausgangslage & Zielbezug		
Die Knotenpunkte in Lüneburg sind die Stellschrauben der Mobilität. An den vorhandenen Knotenpunkten und Querungen entscheidet sich, wie attraktiv ein Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Fehlen Querungen insbesondere für den Fußverkehr kann die Verkehrssicherheit besonders für sensible Gruppen bzw. die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen nicht gewährleistet werden.		Bestandsanalyse ■■■■
Aus diesem Grund sollen die Knoten und Querungen nach den aufgestellten Anforderungen vor allem für die Nahmobilität in den nächsten Jahren sukzessive bewertet und optimiert werden.		Beteiligung ■■■■
Die Notwendigkeit dieser Maßnahme unterstreichen auch eine Vielzahl von Beiträgen der Bürger:innen. In nahezu allen Beteiligungsformaten wurden konkrete unzureichende Situationen für die Nahmobilität eingebracht und eine Verbesserung gefordert.		Emissionen ■■■■
		Verkehrssicherheit ■■■■
		Erreichbarkeit ■■■■
		Flächengerechtigkeit ■■■■
		Teilhabe ■■■■
		Zeit ■■■■
		Kosten ■■■■



Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs S4 „50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-3

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Hinweise zur Verbesserung von Knotenpunkten und Querungen bei allen Tiefbaumaßnahmen zu prüfen und wo möglich, im Planungsprozess zu berücksichtigen. Dies umfasst auch Rotmarkierungen, optimierte Umlaufzeiten, ausreichende Aufstellflächen und progressive Ampelschaltungen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ab 2027 Mittel für Planung und potentielle bauliche Umsetzung von mindestens drei Querungen bzw. Querungshilfen im Umfang von 250.000 Euro pro Jahr anzumelden.
3. Die Verwaltung wird ferner beauftragt, zunächst Mittel für Planungsleistungen von mindestens zwei Knotenpunkten pro Jahr anzumelden. Der entsprechende Mittelbedarf für die jeweiligen Baumaßnahmen soll projektspezifisch erst nach Abschluss der Entwurfsplanung unter Berücksichtigung der entsprechenden Fördermöglichkeiten in die Haushaltsplanungen der Folgejahre aufgenommen werden.
4. Die Verwaltung wird schließlich beauftragt, ab 2027 jährlich 50.000 Euro für die sukzessive Nachrüstung der Blindensignalisierung an allen vorhandenen Lichtsignalanlagen anzumelden.



Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs F1 „Netzkonzeption Fuß“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-1

NUMP – F1 „Netzkonzeption Fuß“

TOP 10



- Fußverkehr noch unterrepräsentiert
 - Mangelnde Barrierefreiheit
 - Unterschrittene Mindestmaße
 - Fehlende Querungen
- Strategische, effiziente und zielgerichtete Förderung des Fußverkehrs für bessere **Erreichbarkeit**, mehr **Teilhabe** und erhöhte **Verkehrssicherheit**
 - Ausbau/Attraktivierung des Hauptnetzes zur Verbindung wichtiger Ziele
 - Feinerschließung innerhalb von Quartieren

F1	Netzkonzeption Fuß	
Ausgangslage & Zielbezug Während zum Beispiel mit der Radverkehrsstrategie und dem Nahverkehrsplan verkehrsträgerspezifische Konzepte vorliegen, fehlt zur dauerhaften und systematischen Förderung des Fußverkehrs eine solche Strategie. Dabei ist ein strategisches Vorgehen zur Förderung des Fußverkehrs von besonderer Wichtigkeit. Ziel der Netzkonzeption ist es daher, den Fußverkehr effizient und zielgerichtet zu fördern. Sowohl in den gesamtstädtischen Beteiligungsformaten als auch in den Quartierswerkstätten spielte der Fußverkehr insbesondere mit Hinweisen zu unzureichenden Flächenverfügbarkeiten und mangelnder Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle. Auch die Bestandsanalyse bestätigte große Nutzungskonflikte im Seitenraum und ein häufiges Unterschreiten von Mindestbreiten.	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■
	Beteiligung	■ ■ ■ ■
	Emissionen	■ ■ ■ ■
	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■
	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■
	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■
	Teilhabe	■ ■ ■ ■
	Zeit	■ ■ ■ ■
	Kosten	■ ■ ■ ■

Beplanung und Aufwertung der Hauptrouten
Erstellung von Nahmobilitätskonzepten



Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs F1 „Netzkonzeption Fuß“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-1

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt,

- 1) den Ist-Zustand der ausgewiesenen Hauptrouten aus dem Fußverkehrszielnetz des NUMP zu analysieren und fußverkehrsgerecht neu zu beplanen und mit einem jährlichen Fortschritt von ca. 1km pro Jahr bis 2040 – wenn möglich regelkonform – aufzuwerten. Hierfür sind ab 2027 jährlich 250.000 Euro anzumelden und
- 2) ab 2027 alle 3 Jahre Haushaltsmittel für Nahmobilitätskonzepte zur Feinerschließung von Quartieren anzumelden. Hierfür sind alle drei Jahre 150.000 Euro vorzusehen. Der entsprechende Mittelbedarf zur Realisierung für die jeweiligen Quartiere soll projektspezifisch erst nach Abschluss der Konzepterstellung in die Haushaltsplanungen aufgenommen werden.



Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs M1 „Netzkonzeption Kfz“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-2

NUMP – M1 „Netzkonzeption Kfz“

TOP 11



- Qualifizierte Datengrundlage wichtig für fundierte Entscheidungen zu Steuerung, Priorisierung und Maßnahmengestaltung
 - 2013 letzte Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans
 - Weiterentwicklung von verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen und rechtlichen Grundlagen
 - Schaffung einer belastbaren Datenbasis notwendig
- Prüfung der Klassifikation von Straßen
 - Umweltverbund stärken, **Verkehrssicherheit** erhöhen, **Erreichbarkeit** sichern

M1	Netzkonzeption Kfz	
Ausgangslage & Zielbezug		
Während auf der einen Seite der Wunsch besteht, die Stadt erreichbar und effizient zu gestalten, sollen auf der anderen Seite Kfz-Wege im Sinne einer Veränderung des Modal Split hin zum Umweltverbund vermieden werden (siehe auch Maßnahme C9 des Klimaschutzplans der Hansestadt Lüneburg). Vor diesem Hintergrund gilt es in Bezug auf den MIV abzuwägen, wo vorhandene Infrastrukturen notwendig sind und ob diese teilweise auch zugunsten anderer Verkehrsmittel umgestaltet werden können. Hierzu wird das bestehende Straßennetz geprüft. Die gutachterliche Bestandsanalyse zeigt, dass die Lüneburger Straßen überwiegend Kfz-orientiert gestaltet sind. Auch die Mehrheit der Einwohner:innen bemängelte dies im Rahmen der zahlreichen Beteiligungsformate und wünscht sich weniger Kfz-geprägte Straßenräume. Die Netzkonzeption Kfz bildet die Grundlage dafür.		Bestandsanalyse
		Beteiligung
		Emissionen
		Verkehrssicherheit
		Erreichbarkeit
		Flächengerechtigkeit
		Teilhabe
		Zeit
		Kosten

Neuaufstellung einer gesamtstädtischen Verkehrszählung, -prognose und -entwicklung

Prüfung und Umgestaltung von einzelnen Straßen



Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs M1 „Netzkonzeption Kfz“ des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

VO/11872/25-2

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt,

- 1) im Rahmen der neu aufzustellenden gesamtstädtischen Verkehrszählung, -prognose und -entwicklung die Bedarfe aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und die Anforderungen von Zugänglichkeit wichtiger Orte, Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit mit aufzunehmen und
- 2) projektspezifisch Mittel für die Planung von 1-2 Umgestaltungen entsprechender Straßen pro Jahr anzumelden. Der entsprechende Mittelbedarf für die potentiell daraus erwachsenden jeweiligen Baumaßnahmen wird projektspezifisch erst nach Abschluss der Entwurfsplanung unter Berücksichtigung der entsprechenden Fördermöglichkeiten in die Haushaltsplanungen der Folgejahre aufgenommen.



Angepasster Planungsvorschlag: Umbau der Sternkreuzung VO/11127/24-1

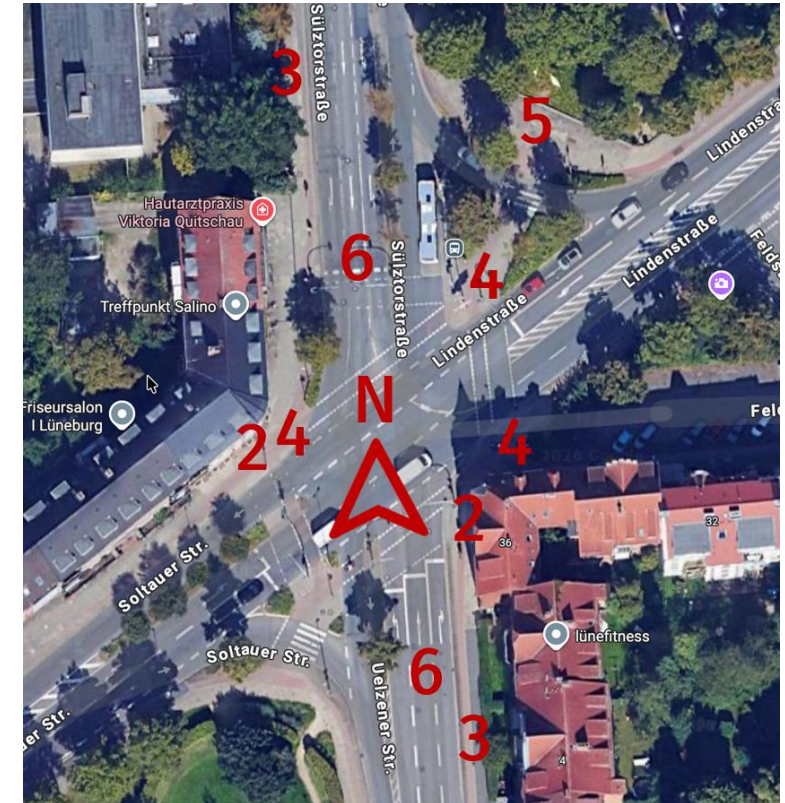
Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

TOP 12



Analyse der Konfliktpunkte als Grundlage der Umbauplanung:

1. Betrachtung der Nord-Süd Achse Leuphana – Innenstadt
2. Unterdimensionierte Gehwege
3. Unterdimensionierte Radwege
4. Flächenkonflikte zwischen Fußgehenden und Radfahrenden
5. Kreuzende Verkehre zwischen Fußgehenden und Radfahrenden
6. Reduzierung der überdimensionierten Fahrstreifenausstattung
7. Verbesserung der Verkehrssicherheit
8. Erneuerung der Fahrbahnoberfläche



Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

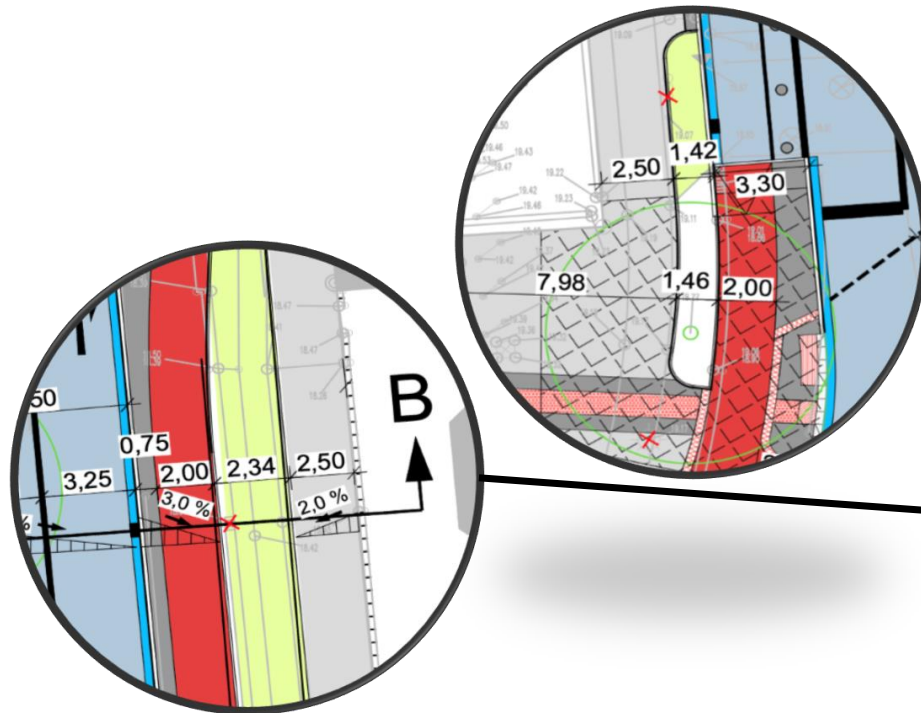
TOP 12



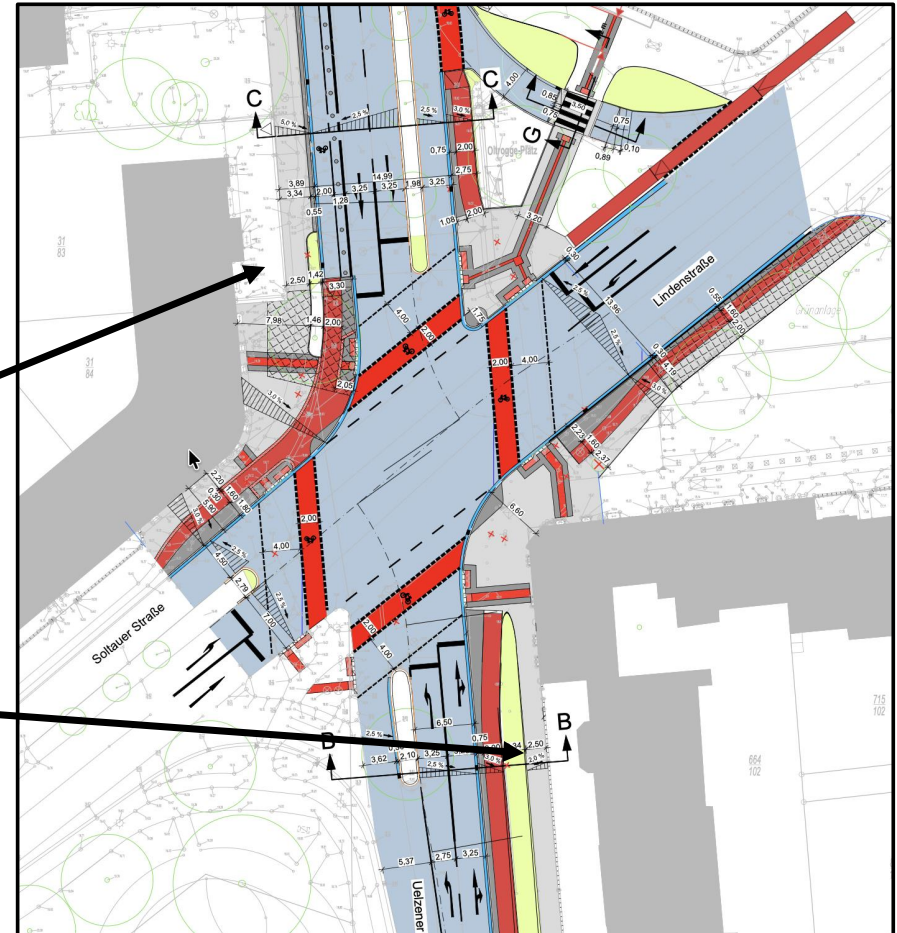
Planerisch umgesetzte Maßnahmen:

2. Unterdimensionierte Gehwege

- Alle Gehwege im Ausbaubereich 2,20 - 2,50 m breit



- Dezernat III -



Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

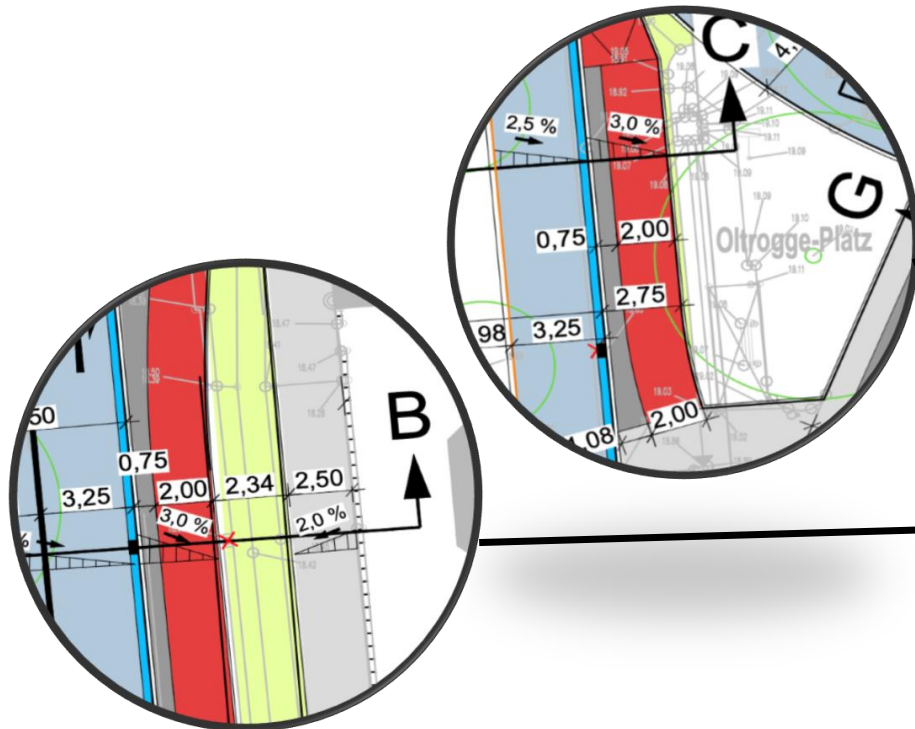
TOP 12



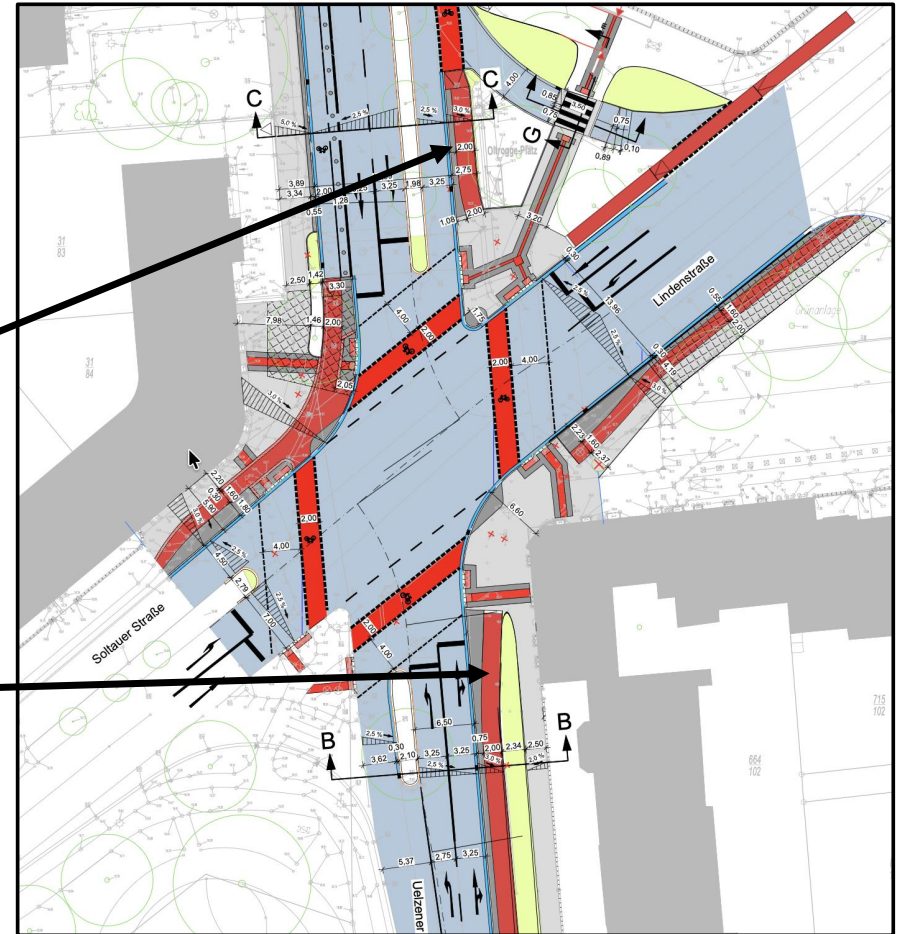
Planerisch umgesetzte Maßnahmen:

3. Unterdimensionierte Radwege

- Radwege im Ausbaubereich 2,00 m breit



- Dezernat III -



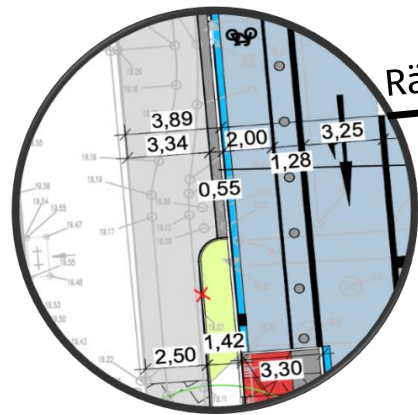
Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

TOP 12

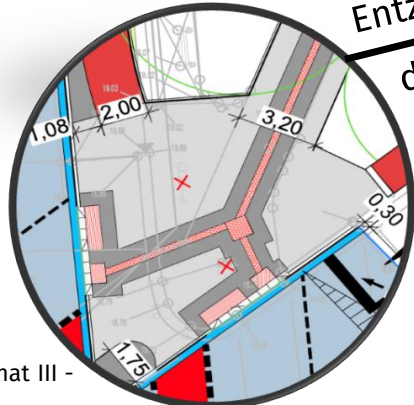


Planerisch umgesetzte Maßnahmen:

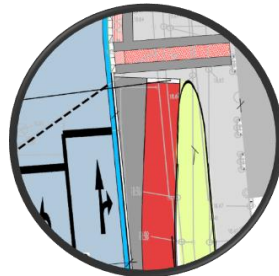
4. Flächenkonflikte zwischen Fußgehenden und Radfahrenden



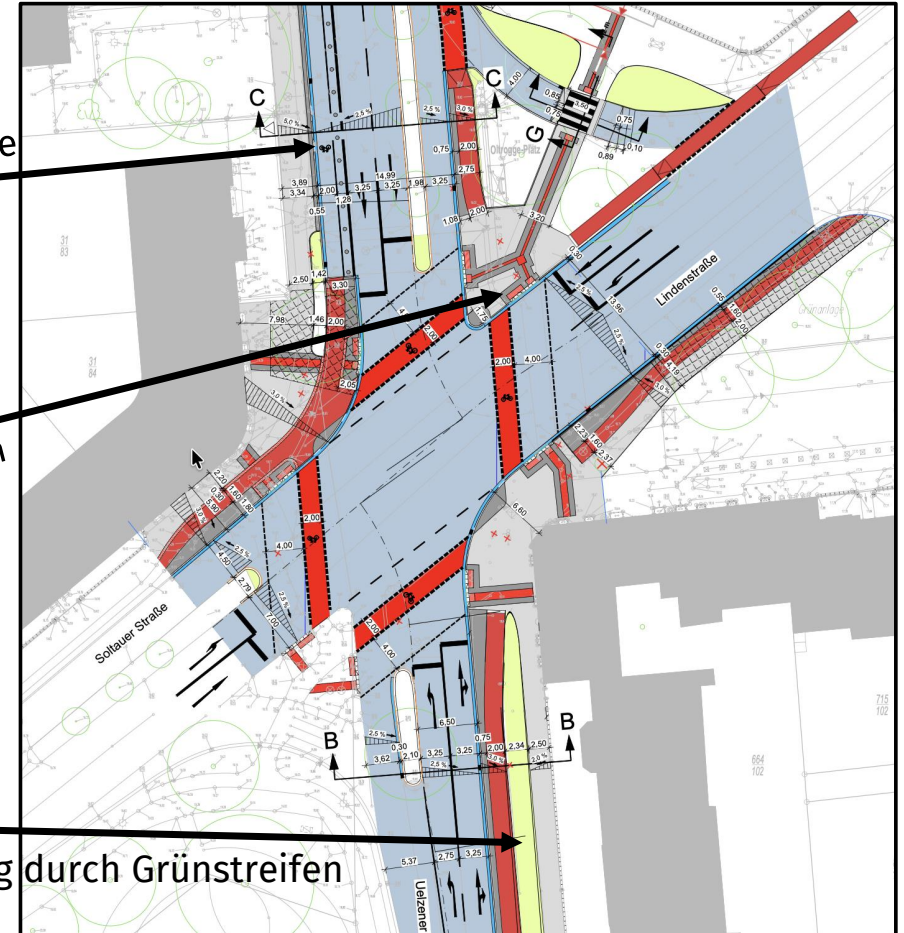
Räumliche Trennung durch Protected Bike Lane



Entzerrung der Aufstellfläche durch Wegfall
der baulich vorgegebenen Vorrangflächen



Räumliche Trennung durch Grünstreifen



Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

TOP 12



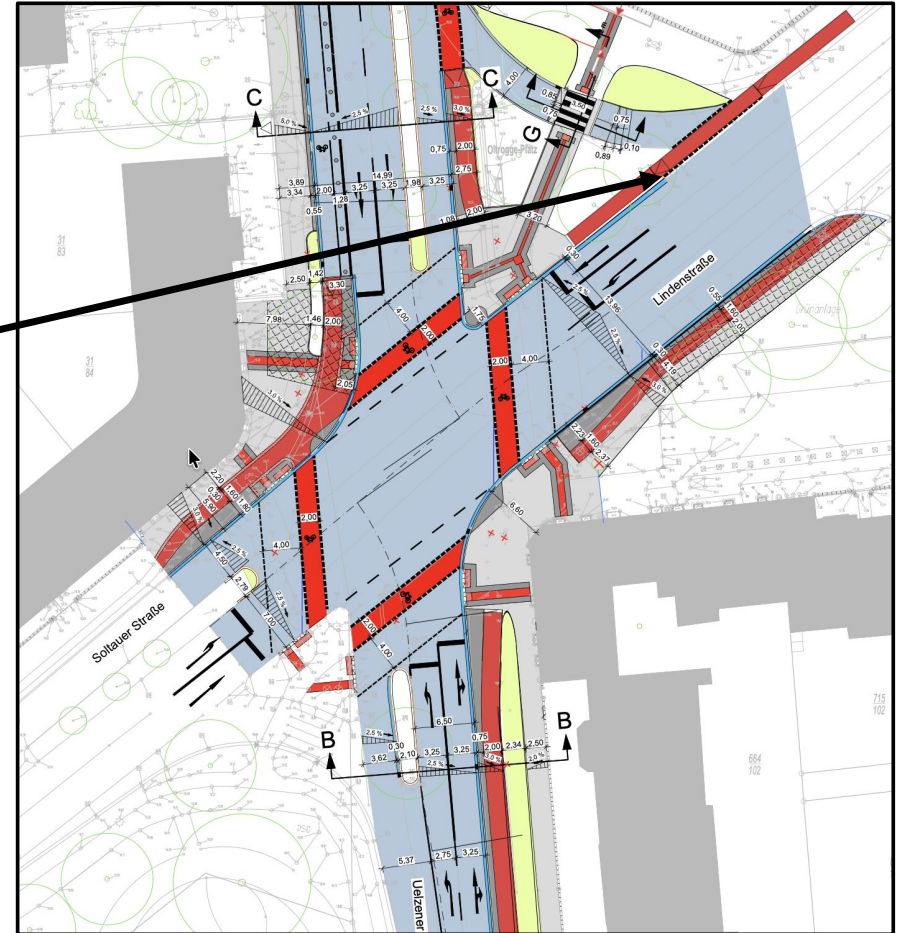
Planerisch umgesetzte Maßnahmen:

5. Kreuzende Verkehre zwischen Fußgehenden und Radfahrenden



Ist-Zustand

Verlegung des Radweg entlang
parallel zur Lindenstraße



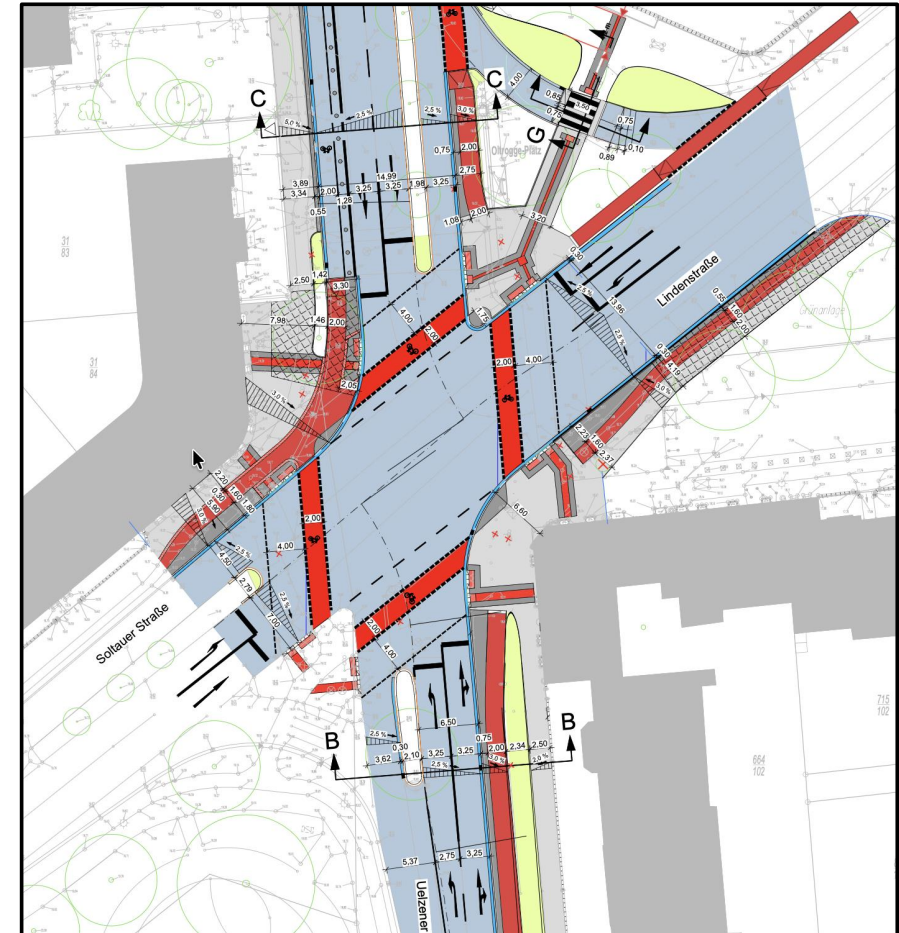
Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

TOP 12



6. Reduzierung der überdimensionierten Fahrstreifenausstattung

- Reduzierung eines Fahrstreifens in der Sülztorstraße durch Zusammenlegung des Rechtsabbiegers und der Geradeauspur
- Analog in der Uelzener Straße.
- Der Flächengewinn wird genutzt, um die Fuß- und Radwege normgerecht umzubauen



Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

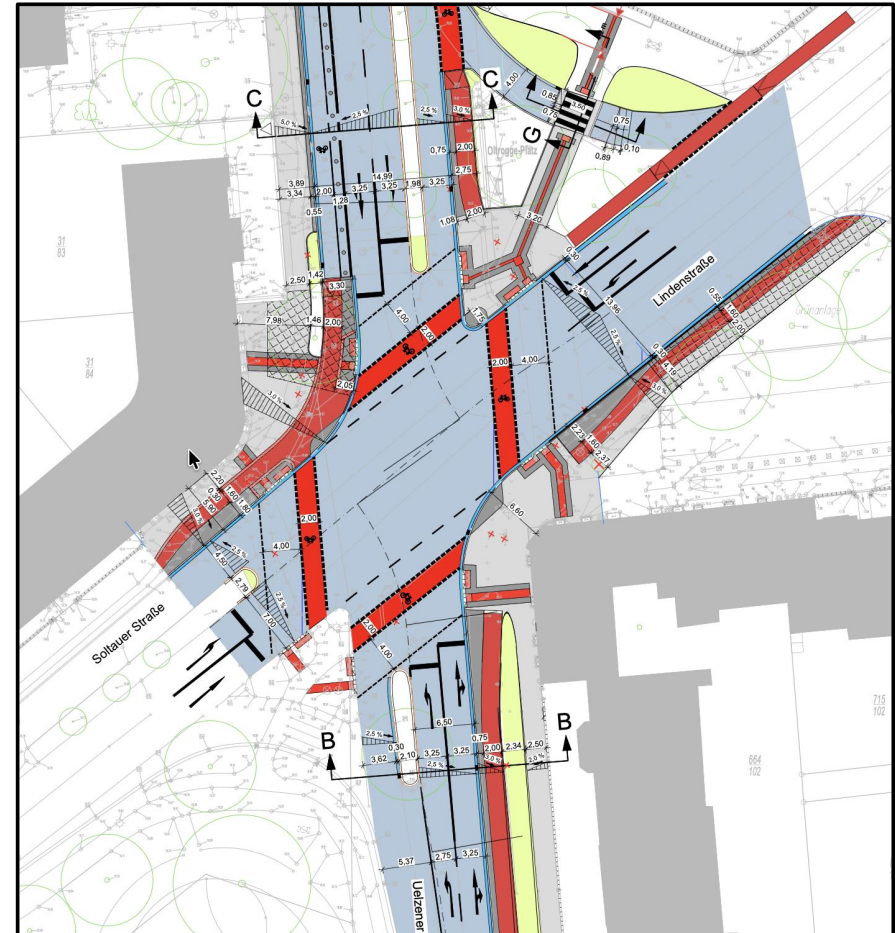
TOP 12



7. Verbesserung der Verkehrssicherheit

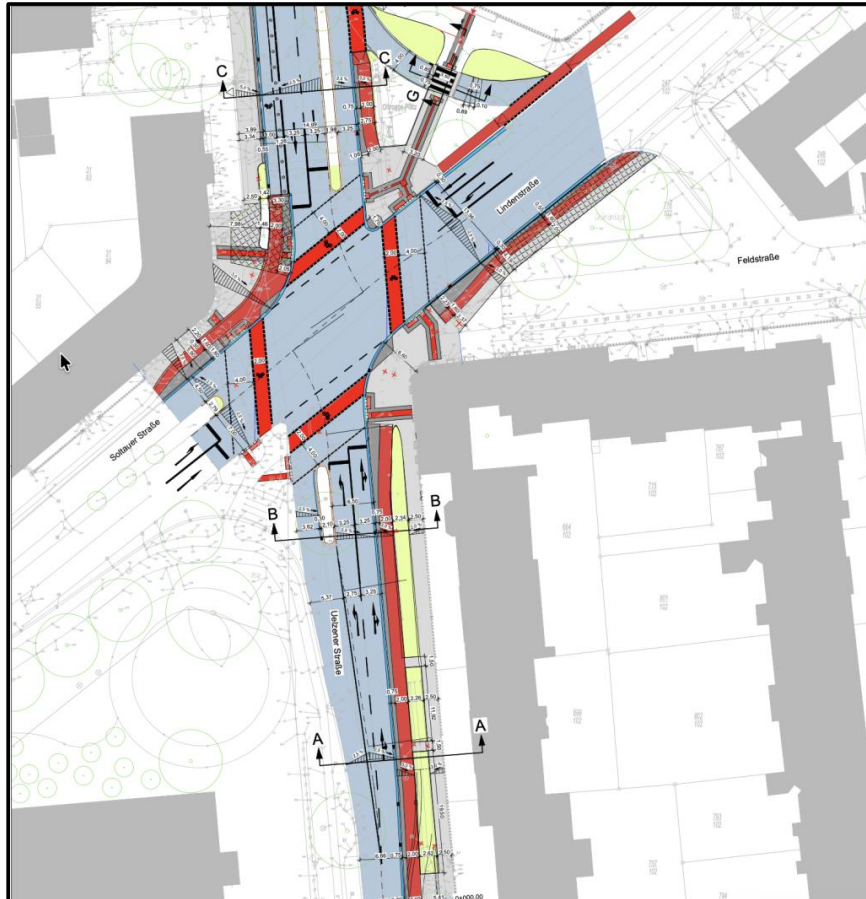
Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen, noch:

- Aufpflasterung des FGÜ am Oltrogge-Platz
- Verlegung der Bushaltstelle in nördlicher Richtung, dadurch Verbesserung der Sichtbeziehung



Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

TOP 12



- Dezernat III -

Vorzugsvariante 2026_2

Angepasster Planungsvorschlag: Umbau Sternkreuzung

TOP 12

Erweiterung der Sanierungsflächen

Dringend erforderlichen Straßensanierung des Lückenschluss Sülztorstraße – Wallstraße.

Vorteile:

Geringere Belastung aller Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden und Gewerbebetriebe durch Bündelung der Maßnahmen.

Kostenreduzierung durch Bündelung der Maßnahmen, hohes Einsparpotenzial.





Angepasster Planungsvorschlag: Umbau der Sternkreuzung

VO/11127/24-1

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt den verkehrsgerechten Umbau der Sternkreuzung gemäß der vorgestellten Variante, inkl. der Erweiterung der Planungsstandgrenzen umzusetzen.



Radverkehrsstrategie 2035 - Fortschreibung der Radverkehrsstrategie 2025



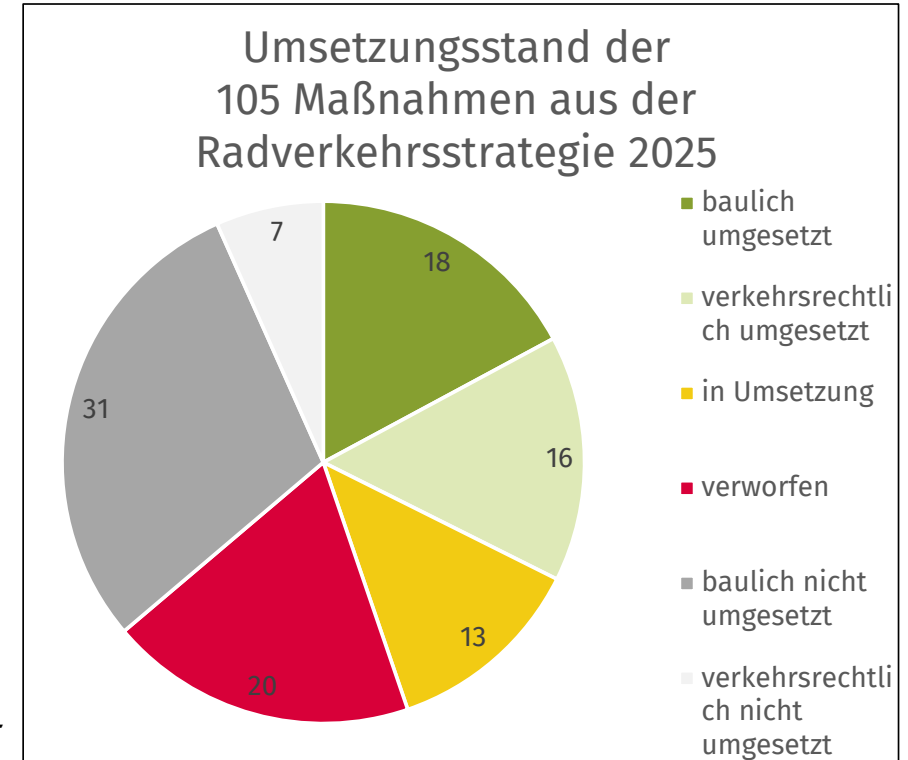
Einordnung der Radverkehrsstrategie 2025

- Beschlossenen Radverkehrsstrategie (VO/7906/18) betrachtet einen Zeitraum von 2016-2025

Bearbeitungsstand Radverkehrsstrategie 2025

105 Maßnahmen insgesamt:

- *18 bauliche Maßnahmen und 16 verkehrsrechtliche Prüfungen wurden umgesetzt,*
- *13 Maßnahmen in der Umsetzung.*
- *20 Maßnahmen haben einer verkehrsrechtlichen Prüfung nicht standgehalten oder sich als baulich nicht umsetzbar bzw. aufgrund des damit verbundenen finanziellen Aufwandes, bei zum Teil vorhandenen alternativen Streckenführungen als nicht realistisch herausgestellt.*
- *38 Maßnahmen aus der RVS 2025 sind noch nicht umgesetzt*





Begründung der Fortschreibung

- Fachlicher Orientierungsrahmen der Hansestadt Lüneburg zur Zielverfolgung im Radverkehr
- Verabschiedetes Radverkehrskonzept ist eine Bedingung für viele Förderprogramme, z.B.:
 - Sonderprogramm Stadt und Land
 - Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
 - Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld der Zukunft-Umwelt-Gesellschaft (ZUG) gGmbH

Radverkehrsstrategie 2035 - Fortschreibung der Radverkehrsstrategie 2025

TOP 13

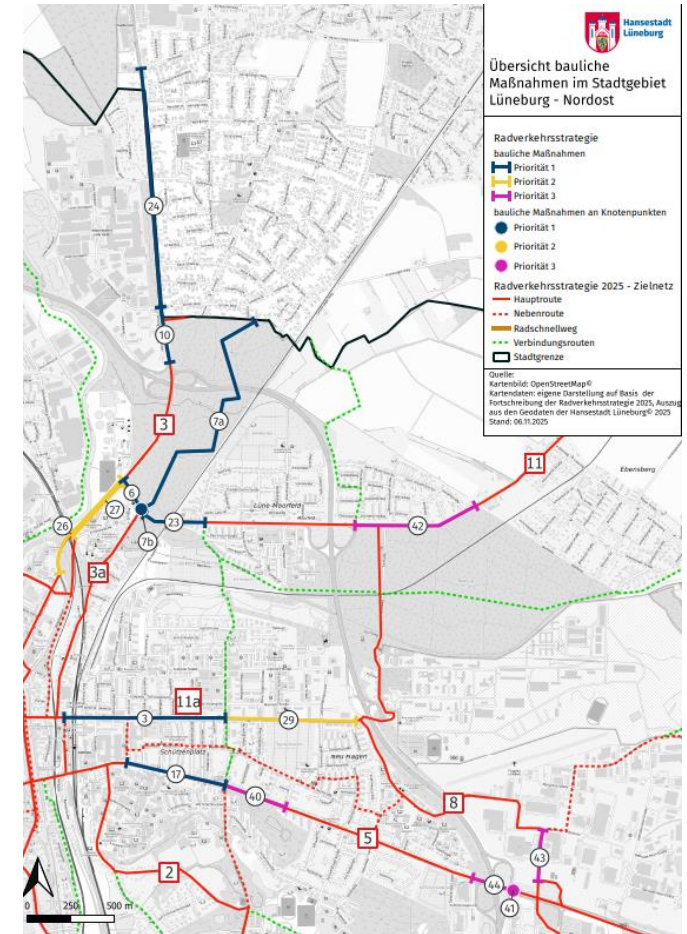


Vorgeschlagene Handlungsempfehlungen:

- 44 bauliche Maßnahmen (Anhang 1)
- 15 verkehrsrechtliche Maßnahmen (Anhang 2)

Karte mit den Handlungsempfehlungen:

- Darstellung aller baulichen Maßnahmenabschnitte auf einer Karte (Anhang 3)
- Farbliche Unterscheidung der 3 Priorisierungsstufen
- Einzelne Handlungsempfehlungen werden nach der Vorplanung den politischen Gremien vorgelegt.



Quelle: Hansestadt Lüneburg



Radverkehrsstrategie 2035 - Fortschreibung der Radverkehrsstrategie 2025

BV/12148/25

Beschlussvorschlag

Die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie 2025 für den Zeitraum bis 2035 wird als strategischer Handlungsrahmen und Grundlage für die weitere Planung und Priorisierung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Hansestadt Lüneburg beschlossen.



Anfragen im öffentlichen Teil



Anfrage "Radverkehrsführung im außerörtlichen Teil der Hauptstraße Hücklingen" (Anfrage des ADFC vom 29.12.2025, eingegangen am 29.12.2025)

AF/12271/26

Nichtöffentlicher Teil

TOP 15



Anfragen im öffentlichen Teil



Mitteilungen der Verwaltung im nichtöffentlichen Teil

Nichtöffentlicher Teil

TOP 17



Anfragen im nichtöffentlichen Teil



Bereich 35 - Mobilität



04131 - 309 3599
mobilitaet@stadt.luneburg.de

