



Vorlagennummer: VO/11872/25-1
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

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

Datum: 11.12.2025
Federführung: Bereich 35 - Mobilität
Organzuständigkeit: VA

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	04.02.2026	Ö
Verwaltungsausschuss	10.02.2026	N

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt,

- 1) den Ist-Zustand der ausgewiesenen Haupttrouten 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.

Sachverhalt

Der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan (NUMP), enthält Vorschläge zur sukzessiven Verbesserung der Mobilität in der Hansestadt Lüneburg und zeigt konkrete Schritte zur Umsetzung für einen Zeithorizont bis 2040 auf. Dem Handlungskonzept des NUMP ist der empfohlene Umsetzungsstart der jeweiligen Maßnahmenvorschläge zu entnehmen. Hierbei wurden u. a. die Priorisierung der Maßnahmenvorschläge sowie sinnvolle Verknüpfungen von unterschiedlichen Handlungsfeldern durch die Gutachter berücksichtigt, um einen ableistbaren Plan aufzustellen und relevante Zusammenhänge abzubilden.

Dem Ratsbeschluss vom 28.11.2024 zur „Umsetzung der Maßnahmenvorschläge des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)“ folgend (siehe hierzu VO/11412/24-5), bedarf es zur Umsetzung einzelner Maßnahmenvorschläge je eines Beschlusses des Rates, sofern es sich nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung handelt. Infolgedessen wurde in 2025 erstmalig das durch selbigen Ratsbeschluss vorausgesetzte Format des „NUMP-Umsetzungsdialoges“ durchgeführt. In dem hierzu anberaumten Termin wurden vier der Maßnahmensteckbriefe mit den durch den Ratsbeschluss empfohlenen, relevanten Akteur:innen

der Lüneburger Stadtgesellschaft konstruktiv diskutiert (siehe hierzu MV/12048/25). Für den Start der Umsetzungsphasen der Maßnahmensteckbriefe „F1 Netzkonzeption Fuß“, „M1 Netzkonzeption Kfz“, „S4 50 Knotenpunkte und Querungen für Lüneburg“ sowie „S5 Sichere Schulumfelder“ hat die Verwaltung nun auf Basis der Debatte im Umsetzungsdialog sowie mithilfe der Empfehlungen aus dem Gutachten den o.g. Beschlussvorschlag erstellt, der für das Haushaltsaufstellungsverfahren für die Jahre 2027 und 2028 den finanziellen Handlungsrahmen der Verwaltung vorgibt. Bis zu den Haushaltsberatungen im 3. Quartal 2026 wird - bei positivem Beschluss zum Maßnahmensteckbrief - eine weitere Maßnahmenkonkretisierung zur angestrebten Mittelverwendung in den Haushaltsjahren erfolgen.

Unverändert bleibt nach Aufnahme der Ansätze in den Haushaltsplan und dessen Inkrafttreten das vorgelagerte Verfahren der Einbindung des Arbeitskreises Verkehrs, der Beteiligung ggf. weiterer Stakeholder, sowie der üblichen Gremienbeteiligung bei Maßnahmen und infrastrukturellen Planungen, die nicht als Geschäft der laufenden Verwaltung zu betrachten sind.

Die Inanspruchnahme von Haushaltsansätzen steht auch weiterhin unter dem Vorbehalt der haushaltsrechtlichen Freigabe durch das Dezernat II und verfügbarer Personalressourcen zur operativen Bearbeitung der Maßnahmenempfehlungen.

Um den Fußverkehr in der Hansestadt Lüneburg effizient und zielgerichtet zu fördern, wurde im Rahmen der Erstellung des NUMP ein Zielnetz für den Fußverkehr erarbeitet. Dieses Netz findet sich im **Maßnahmensteckbrief „F1 Netzkonzeption Fuß“** (siehe hierzu NUMP-Abschlussbericht S. 34 – 37) wieder. Im Zielnetz enthalten sind sowohl Haupttrouten als auch Haupt- und Nebenbereiche des Fußverkehrs. Die ausgewiesenen Haupttrouten des Fußverkehrs belaufen sich auf eine Summe von ca. 12 Kilometern Wegestrecke. Sie stellen Achsen dar, die den Fußverkehr bündeln, eine Sammelfunktion übernehmen und eine attraktive Verbindung aus den Quartieren ins Zentrum sowie zwischen wichtigen Orten darstellen sollen. Der Zustand dieser Haupttrouten soll geprüft und eine entsprechende Mängelbeseitigung sowie fußverkehrsgerechte Umgestaltung / Aufwertung angestrebt werden. Begleitend sollen in den Jahren bis 2040 stadtteilbezogene Nahmobilitätskonzepte aufgestellt werden, um engmaschige Fußverkehrsnetze, die an das Haupttroutennetz anknüpfen, zu entwickeln und die Feinerschließung innerhalb Quartieren sicherzustellen. Ziel der Maßnahme ist die systematische Entwicklung eines Fußverkehrsnetzes, das wichtige städtische Zielorte – insbesondere Innenstadt, Bahnhof, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen – sicher, barrierefrei und attraktiv miteinander verbindet.

Aus den Umsetzungshinweisen des NUMP zum Maßnahmensteckbrief F1 geht hervor, dass sich die Gesamtlänge der im Zielnetz enthaltenen Haupttrouten auf rund 12 Kilometer beläuft und die Kosten pro Kilometer Routenverlauf zur umfassenden Mängelbeseitigung ca. 250.000 Euro betragen. Die entsprechenden Routen sollen nacheinander und ggf. in Abschnitten umgesetzt werden. Hierfür müssen sukzessive in den kommenden Jahren rund 3 Millionen Euro bereitgestellt werden. Nach Erstellung der ergänzenden stadtteilbezogenen Nahmobilitätskonzepte sind für die Umsetzung des daraus resultierenden Feinerschließungsnetzes je Stadtteil pro Kilometer rund 200.000 Euro zu veranschlagen.

Aktuell stehen keine Förderprogramme für die Erstellung von Fußverkehrskonzepten oder die bauliche Mängelbeseitigung der Fußwege zur Verfügung. Dies wird die Verwaltung stetig prüfen. Jeweils vor Vergabe eines Konzeptes sowie bei baulichen Maßnahmen werden ggf. entsprechende Förderanträge gestellt, sofern künftige Förderkulissen dies ermöglichen, um die Belastung des städtischen Haushalts möglichst gering zu halten.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
F1 Netzkonzeption Fuß																
F1.1 Umgesetzte Haupttrouten in km			Konzeption	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	
F1.2 Aufgestellte Nahmobilitätskonzepte			Aufstellung			Aufstellung			Aufstellung			Aufstellung			Aufstellung	
F1.3 Hauptbereichsnetze/ Nebengebiete in km					1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km

Ergebnisse aus dem NUMP-Umsetzungsdialog 2025

Die Teilnehmenden bewerteten das Thema Netzkonzeption für den Fußverkehr als dringlich und stadtweit relevant. Der Ausbau und die Aufwertung der Haupttrouten wurden als notwendiger Schritt hin zu einer fußverkehrsfriendlyen und lebenswerten Stadt betont. Eine deutliche Zustimmung bestand zur schrittweisen Umsetzung nach Prioritäten.

Positiv hervorgehoben wurde der geplante systematische Aufbau eines Netzes, das sich sowohl an den Alltagswegen als auch an den räumlichen Aufenthaltsqualitäten orientiert. Gleichzeitig wurde betont, dass die Feinerschließung durch Nahmobilitätskonzepte eine wichtige Ergänzung darstellt, um alle Stadtteile einzubeziehen.

Für die Umsetzung wurde deutlich, dass die Fußverkehrshaupttrouten in Abschnitten ausgebaut werden sollen. Begonnen werden sollte mit jenen Abschnitten in näherer Umgebung zur Innenstadt und dem Bahnhof. Weiterhin ist hervorzuheben, dass eine Orientierung an den Wegezwecken im Rahmen der Priorisierung stattfinden soll, um relevante Alltags- und Versorgungswege für alle Menschen zu Fuß zu ermöglichen.

Nachhaltige Städte und Gemeinden		++	+	-	--
	Sporteinrichtungen, gemeinnützige Einrichtungen, öffentliche (Frei-) Räume mit Erholungsmöglichkeiten		+		
Mobilität		++	+	-	--
	Sichere Mobilität	++			
	Bezahlbare Mobilität	++			
	Barrierefreie Mobilität	++			
	Stadt der kurzen Wege		+		
	Klimagerechte Verkehrsmittelwahl		+		
Gesundheit und Wohlergehen		++	+	-	--
	Gesundheitsförderung und Prävention		+		
	Verringerung der Zahl von Todesfällen und Erkrankungen aufgrund von Verkehrsunfällen		+		
Hochwertige Bildung		++	+	-	--
	Freizeitangebote für Jugendliche		+		
	Verbreitung von Informationen/Schaffung von Bewusstsein für eine nachhaltige Lebensweise (Klimaschutz, Klimaanpassung, Ernährung usw.)		+		
Weniger Ungleichheiten		++	+	-	--
	Förderung der Chancengleichheit und Geschlechtergerechtigkeit		+		
	Stärkung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie		+		
	Förderung von Führung in Teilzeit				
	Beteiligungsmöglichkeiten für alle zur Gestaltung der Stadtentwicklung		+		

(++) deutlich positive Auswirkung, (+) positive Auswirkung, (-) negative Auswirkung, (--) erheblich negative Auswirkung

Ausfüllen der Tabelle:**Finanzielle Auswirkungen:**

➤ ja

➤ Pflichtaufgabe mit Gestaltungsspielraum

Ausgaben / Einnahmen:

		Aktuelles HH-Jahr	HH-Jahr + 1	HH-Jahr + 2	HH-Jahr + 3	HH-Jahr + 4
Zur Umsetzung der Maßnahme	Investive Auszahlungen	-	-	250.000	250.000	250.000
	Aufwendungen im Ergebnishaushalt		150.000			150.000

Finanzielle Mittel sind haushaltsrechtlich gesichert:

➤ nein

Die entsprechenden Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2027 angemeldet.

Beschlussfassung vorbehaltlich der kommenden HH-Planung:

➤ ja

Prüfung möglicher Drittmittel ist erfolgt:

➤ ja


Personelle Auswirkungen:**Auswirkungen auf den Stellenplan:**

➤ nein

Anlage/n

Anlage 1: nump_massnahmensteckbrief_f1 (öffentlich)

Handlungsfeld F | Fußverkehr

F1	Netzkonzeption Fuß	
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Bestandsanalyse	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Beteiligung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Emissionen	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Verkehrssicherheit	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Erreichbarkeit	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Flächengerechtigkeit	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Teilhabe	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Zeit	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>

Beschreibung

Eine für die Gesamtstadt geltende Netzkonzeption für den Fußverkehr muss sich an den Erfordernissen und Bedürfnissen ihrer Bewohner:innen und Besucher:innen ausrichten. Als Grundlage baut die Netzkonzeption dabei auf den vorhandenen Richtlinien und Regelwerken auf. Eine Charakteristik des Fußverkehrs ist die flächendeckende Erschließung und die hohe Umwegeempfindlichkeit. Daher tritt der Fußverkehr im Vergleich zum Rad- oder Kfz-Verkehr weniger stark gebündelt auf. In der Folge ist daher neben der linienhaften Betrachtung durch Fußverkehrsachsen ein flächenhafter Ansatz zur ganzheitlichen Erschließung notwendig.

Achsen bündeln dabei den Fußverkehr, übernehmen eine Sammelfunktion und garantieren eine attraktive Verbindung aus den Quartieren ins Zentrum sowie zwischen wichtigen Zielorten (z. B. Innenstadt, Bahnhof, ärztliche Versorgung/Krankenhaus, Kitas und Schulen, Nahversorgung, Universität), sodass auch einzelne Abschnitte auf diesen Wegen zurückgelegt werden können. Daraus abgeleitet ergeben sich **Haupttrouten** des Fußverkehrs, die hohe Potenziale für den Fußverkehr aufzeigen und entsprechend hohe Qualitätsstandards erfordern.

Eine planerische Betrachtung von Bereichen unterstützt eine flächendeckende Erschließung unter der Beachtung der hohen Umwegeempfindlichkeit und werden je nach Bedeutung für den Fußverkehr in Hauptfußverkehrsbereiche, Nebenfußverkehrsbereiche und das Basisnetz unterteilt. In den **Hauptfußverkehrsbereichen** weisen die Straßenräume ein hohes Fußverkehrspotenzial auf und sind daher auf entsprechend hohe Fußverkehrsstärken hin zu dimensionieren. Hohe Qualitätsstandards und eine umfassende Barrierefreiheit haben hier einen besonders hohen Nutzen. **Nebenfußverkehrsbereiche** weisen ein moderates Fußverkehrspotenzial auf. Alle übrigen Straßenräume innerhalb der Siedlungsbereiche bilden das **Basisnetz**.

Folgende Mindestmaße sollten für die genannten Fußverkehrsachsen und -bereiche angestrebt werden (nach FGSV EFA 2002/E Klima 2022):

Tabelle 2: Mindestmaße Fußverkehr

Hauptroute	Hauptbereiche	Nebenbereiche	Basisnetz
<i>z. B.: vom Bahnhof über die Lünertorstraße bis zur Fußgängerzone</i>	<i>Überwiegend Kernstadt und Stadtteilzentren z. B. Universitätsumfeld, Schulumfelder und Stadtteilzentrum Kaltenmoor</i>	<i>Überwiegend reine Wohnquartiere z. B. Wilschenbruch und Oedeme</i>	<i>Quartiersverbindende Siedlungs- und Freiflächen im Wohn- und Arbeitsumfeld</i>
Durchgehend mindestens Regelmaß (2,5m); in der Regel sind breitere Fußwege zu planen, da von einer erhöhten Frequenz ausgegangen wird	Regelmaß (2,5m) <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß Unterschreiten in Ausnahmefällen (<10%) In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1m) 	Großteil Regelmaß (>70%) <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß Unterschreiten in geringem Umfang (<30%) In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1m) Engstellen maximal 25m lang 	Regelmaß soweit möglich <ul style="list-style-type: none"> Regelmaß ist grundsätzlich anzustreben. Wo nötig, kann dies unterschritten werden Mindestmaß nicht unterschreiten Engstelle maximal 50m
Querungsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> Alle 100-150m Bevorzugt bevorrechtigt 	Querungsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> Alle 100-150m Bevorzugt bevorrechtigt 	Querungsanlagen wenn: <ul style="list-style-type: none"> beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV 	Querungsanlagen wenn: <ul style="list-style-type: none"> beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV
Bei Arbeitsstellen sollte immer ein Notweg eingerichtet werden; bei längeren Arbeitsstellen (> 50m) sollte das Mindestmaß für den Begegnungsfall gewährleistet werden.		Bei Arbeitsstellen ist die Einrichtung eines Notweges anzustreben. Ist dies nicht möglich, ist eine barrierefreie Querungshilfe notwendig.	Sofern an Arbeitsstellen kein Notweg eingerichtet wird, sind barrierefreie Querungshilfen einzurichten.
Deutliche Trennung vom fließenden Verkehr (Kfz- und Rad); gute Beleuchtung und Einsehbarkeit		-	-

Umsetzungshinweise

- In einem ersten Schritt ist es erforderlich, dass im Rahmen des NUMP entwickelte Fußverkehrsnetz (siehe Abbildung 5), das sich auf die wichtigsten Achsen fokussiert, umzusetzen. Die Gesamtlänge der im Netz enthaltenen Hauptrouten beläuft sich nach derzeitigem Planungsstand auf rund 12 Kilometer und die Kosten pro Kilometer Routenverlauf zur umfassenden Mängelbeseitigung belaufen sich auf ca. 250.000 €. Die entsprechenden Routen sollen nacheinander und ggf. in Abschnitten umgesetzt werden. Hierfür müssen sukzessive in den kommenden Jahren rund 3 Millionen Euro bereitgestellt werden.
- Im Anschluss an den Ausbau des oben genannten Fußverkehrsnetzes ist die Erstellung von stadtteilbezogenen Nahmobilitätskonzepten erforderlich, um in diesen engmaschige Fußverkehrsnetze festzulegen und an das übergeordnete Hauptroutennetz anzuknüpfen. Dabei müssen die Bewohner:innen aktiv in den Prozess miteinbezogen werden und das jeweils betrachtete Quartier mitgestalten. Folgende Aspekte sollten dabei betrachtet werden:
 - Festlegung von engmaschigen Fußverkehrsnetzen für die Stadtteile

- Sicherstellung regelmäßiger Querungsmöglichkeiten und Sichtbeziehungen an Knoten- und Querungssituationen
- Sicherstellung der Zu- und Abgangssituation an ÖPNV-Haltepunkten (insb. mit Blick auf die Barrierefreiheit)

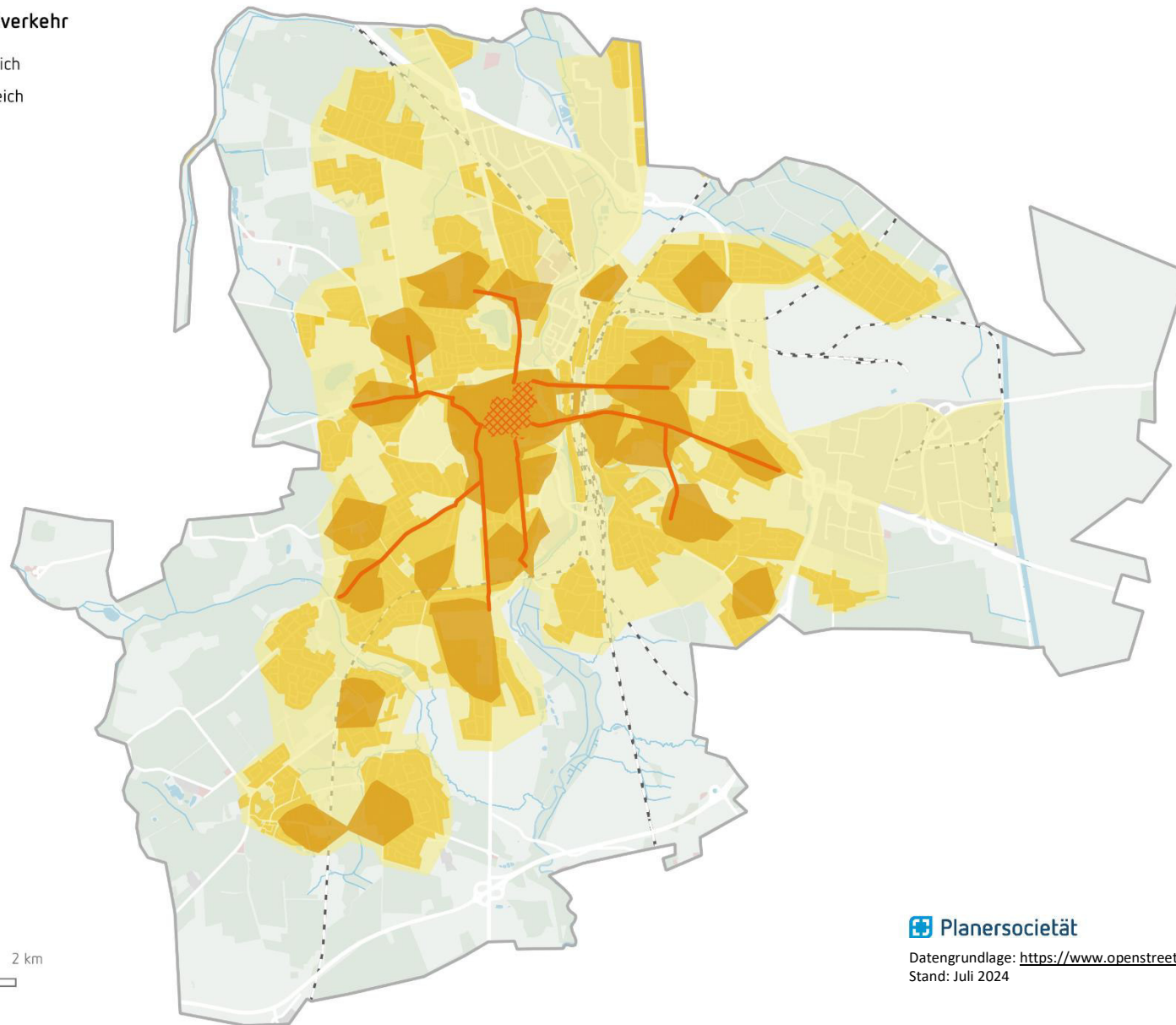
Die Kosten belaufen sich pro stadtteilbezogenem Nahmobilitätskonzept auf rund 150.000 Euro (Beteiligungsprozess und Erstellung des Konzeptes) und entsprechend Kosten für die Umsetzung des daraus resultierenden Feinerschließungsnetzes im Umfang von ca. 200.000 Euro pro Kilometer.

- Bei allen zukünftigen Planungen sind die in Tabelle 1 aufgeführten Mindestmaße durch die Planenden und Bauende grundsätzlich einzuhalten.
-

Abbildung 8: Anspruchsbereiche Fußverkehr

Anspruchsbereiche Fußverkehr

-  Hauptfußverkehrsbereich
-  Nebenfußverkehrsbereich
-  Basisnetz
-  Fußgängerzone
-  Hauptroute

 Planersocietät

Datengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/copyright>
Stand: Juli 2024