



Vorlagennummer: VO/11872/25-2
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs M1 „Netzkonzeption Kfz“ 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) 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.

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 Netzkonzepction Fuß“, „M1 Netzkonzepction 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.

Im Rahmen der Erstellung des NUMP wurde deutlich, dass für eine fundierte Bewertung und Beplanung des Straßennetzes bislang keine ausreichende Datengrundlage vorliegt. Seit der letzten umfassenden Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahr 1990 für die Hansestadt Lüneburg haben sich die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen und rechtlichen Grundlagen weiterentwickelt. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es einer Neuaufstellung der letztmals in 2013 aktualisierten Verkehrserhebung, der die Schwerpunkte des NUMP gesamtstädtisch analysiert, mit qualifizierenden Verkehrszahlen hinterlegt und so auch weitere Planungsinstrumente wie den Zonengliederungsplan und die gesamtstädtische Verkehrssteuerung den Anforderungen entsprechend aktualisiert.

Vorrangiges Ziel des **Maßnahmensteckbriefes M1 „Netzkonzepction Kfz“** (siehe hierzu NUMP-Abschlussbericht S. 47 - 49) ist daher die Schaffung einer belastbaren und differenzierten Datenbasis, etwa durch Verkehrsanalysen, Erhebungen zur Belastung einzelner Straßenzüge und eine funktionale Bewertung der Netzebenen. Diese Grundlage soll künftige Entscheidungen zu Steuerung, Priorisierung und Maßnahmengestaltung unterstützen. Für diese Maßnahme sind die benötigten Mittel mit 100.000 Euro in 2026 sowie je 300.000 Euro in 2027 und 2028 bereits im Haushaltsbeschluss (siehe VO/11459/24) vom 19.12.2024 enthalten

Zudem wurden im Rahmen des NUMP die Straßen des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger geprüft und ein Zielnetz abgeleitet. Aus den Umsetzungshinweisen des Maßnahmensteckbriefes M1 geht hervor, dass mehrere Straßen hinsichtlich ihrer Klassifikation überprüft, ggf. abgestuft und baulich umgestaltet werden sollten. Die Umgestaltung soll dabei insbesondere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Neuverteilung von Flächen umfassen, um unterschiedlichen Ansprüchen an den Straßenraum durch eine integrierte Straßenraumgestaltung besser gerecht zu werden. Damit sollen Kfz-Verkehre auf weniger sensible Straßenabschnitte gelenkt, die Erreichbarkeit der Innenstadt und Gewerbegebiete gesichert und der Umweltverbund gestärkt werden. Die Verfügbarkeit entsprechender Landes- und Bundesfördermittel wird geprüft.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
M1 Netzkonzepction Kfz																
M1.1 Hierarchisierte Straßennetzkarte	Aufstellung															
M1.2 Umgestaltete Straßenräume		Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung	Umgestaltung
M1.3 Gesamtstädtische Verkehrszählung	Verkehrszählung					Verkehrszählung					Verkehrszählung					Verkehrszählung

Ergebnisse aus dem NUMP-Umsetzungsdialog 2025

Große Einigkeit bestand darüber, dass die Erstellung einer qualifizierten Datengrundlage der erste und unverzichtbare Schritt ist, um fundierte Entscheidungen über Anpassungen im Straßennetz treffen zu können. Dabei ist eine abschnittsweise, realitätsnahe und sicherheitsorientierte Betrachtung der Straßenräume erforderlich. Gleichzeitig wurde hervorgehoben, dass die Netzkonzeption Kfz nicht isoliert, sondern im Zusammenspiel mit den Konzepten für Fuß-, Rad- und ÖPNV-Netze weiterentwickelt werden muss. Beispielsweise sollen Zählungen dort stattfinden, wo mehrere Netze zusammentreffen.

Aus dem Umsetzungsdialog ging der Wunsch nach einer weniger Kfz-orientierten Netzgestaltung hervor. Künftig soll das Straßennetz stärker auf Zugänglichkeit wichtiger Orte, Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit ausgerichtet werden. Dabei gilt es, Durchgangsverkehre zu reduzieren, lokale Erreichbarkeiten zu sichern und Konflikte mit dem Umweltverbund zu minimieren.

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden verdeutlichen, dass vor allem innenstadtnahe und verkehrlich hoch belastete Achsen mit diverser Verkehrsmittelnutzung zu prüfen sind. Es wurde hervorgehoben, dass nicht komplette Routen im Fokus stehen sollen, sondern gezielt einzelne Streckenabschnitte, die besonderen Anpassungsbedarf haben. So wäre beispielsweise im Korridor Im Dorf – Oedemer Weg vor allem der innenstadtnahe Abschnitt des Oedemer Wegs als vorrangig zu prüfen.

Ziel	Unterziel	Bewertung			
Umwelt- und Naturschutz		++	+	-	--
	Verringerung der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung; Reduzierung der Lärmbelastung		+		
Mobilität		++	+	-	--
	Sichere Mobilität		+		
	Bezahlbare Mobilität		+		
	Barrierefreie Mobilität		+		
	Stadt der kurzen Wege		+		
	Klimagerechte Verkehrsmittelwahl	++			
Gesundheit und Wohlergehen					
	Verringerung der Zahl von Todesfällen und Erkrankungen aufgrund von Verkehrsunfällen	++			

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

Ausfüllen der Tabelle:

Finanzielle Auswirkungen:

➤ ja

➤ Pflichtaufgabe

Ausgaben / Einnahmen:

		Aktuelles HH-Jahr	HH-Jahr + 1	HH-Jahr + 2	HH-Jahr + 3	HH-Jahr + 4
--	--	----------------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Zur Umsetzung der Maßnahme	Investive Auszahlungen	100.000	300.000	300.000		
	Aufwendungen im Ergebnishaushalt					

Finanzielle Mittel sind haushaltsrechtlich gesichert:

➤ ja

sofern ja:	
Haushaltsjahr:	2026, 2027 und 2028
Mittelherkunft:	➤ laufender Ansatz SK 4431100, KS 35020; KT 54700108
Investitionsnummer:	
Teilhaushalt:	35000
Produkt:	547001 – Förderung ÖPNV und Mobilität

Beschlussfassung vorbehaltlich der kommenden HH-Planung:

➤ nein

Prüfung möglicher Drittmittel ist erfolgt:

➤ ja

Personelle Auswirkungen:


Auswirkungen auf den Stellenplan:

➤ nein

Anlage/n

Anlage 1: nump_massnahmensteckbrief_m1 (öffentlich)

Handlungsfeld M | Motorisierter Verkehr

M1		Netzkonzeption Kfz					
<h3>Ausgangslage & Zielbezug</h3> <p>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.</p> <p>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.</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

Mit dem vom Rat der Hansestadt am 20.12.1990 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan wurde eine erste verkehrsträgerübergreifende Grundlage als verkehrsplanerisches Maßnahmenbündel mit einem entsprechenden datenbasierten Analyseteil erstellt. In den Jahren 2008 und 2013 wurde mit dem Schwerpunkt der Verkehrsanalyse und -prognose eine im Schwerpunkt erhebungsbasierte Fortschreibung dieses Analyseteils vorgenommen; darüber hinaus gab es über die Jahre hinweg anlass- und einzelfallbezogene sowie räumlich begrenzte Aktualisierungen der Verkehrsprognose, die in der Regel mit konkreten Bauleitplanungen bzw. Baumaßnahmen im Zusammenhang standen. Seit der letzten Erstellung eines maßnahmenbezogenen Verkehrsentwicklungsplanes haben sich die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen und rechtlichen Grundlagen weiterentwickelt, sodass vor dem Hintergrund des aktuellen Stands der Technik der NUMP für Lüneburg als strategische verkehrsplanerische und verkehrsträgerübergreifende Grundlage – quasi als Fortschreibung des verkehrsplanerischen Maßnahmenbündels aus dem Jahr 1990 – erarbeitet wird. Bei einer umfassenden Verkehrsentwicklungsplanung sind zusätzlich die Verkehrsinfrastruktur und -steuerung, die Kapazitäten, Verkehrsflüsse und Engpässe und deren Beseitigung sowie das Aufkommen einzelner Verkehrsmittel in Form einer Verkehrserhebung, -analyse und -prognose einzubeziehen. Die im Rahmen des NUMP aufgezeigten Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft, Gesundheit oder Soziales sind damit noch zu ergänzen um eine datenbasierte Analyse, um eine vollwertige und verlässliche Verkehrsentwicklungsplanung zu erhalten. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es deshalb einer Neuaufstellung der letztmals in 2012/2013 erfolgten Verkehrserhebung, der die oben genannten Schwerpunkte des NUMP gesamtstädtisch analysiert, mit qualifizierende Verkehrszahlen hinterlegt und so auch weitere Planungsinstrumente wie den Zonengliederungsplan und die gesamtstädtische Verkehrssteuerung den Anforderungen entsprechend aktualisiert.

Lüneburg ist für die Planung und den Aus- bzw. Umbau eines Großteils der Straßen im Stadtgebiet verantwortlich. Der bestehende Verkehrsentwicklungsplan und der Zonengliederungsplan 2020 der Hansestadt Lüneburg liefern hierfür eine planerische Grundlage, Straßen in ein übergeordnetes Netz und ein untergeordnetes Netz zu kategorisieren. Über das übergeordnete Netz wird der Verkehr zwischen den Stadtteilen und der in die Stadt hinein- bzw. herausfließende Verkehr abgewickelt. Diese Straßen wickeln somit den größten Teil des innerstädtischen Verkehrs ab und sind dementsprechend belastet. Das übergeordnete Straßennetz wird in der Regel mit Tempo 50 befahren und ist entsprechend ausgebaut.

Im Rahmen des NUMP wurden die Straßen des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger geprüft und ein Zielnetz abgeleitet. Die Zielsetzung der Hansestadt, den Umweltverbund deutlich auszubauen, führt zu einem höheren Flächenbedarf des Umweltverbunds. Bei gleichbleibendem zur Verfügung stehenden Flächenangebot macht dies Diskussionen um die Priorisierung von Verkehrsarten und die Aufteilung des Straßenraums erforderlich. Die anstehenden Diskussionen und Abwägungsprozesse machen daher auch ein perspektivisches Kfz-Zielnetz notwendig, dass die zukünftigen Ansprüche des Kfz-Verkehrs für die einzelnen Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes definiert. Dieses zielt zum einen darauf ab, die langfristige Kfz-Erreichbarkeit von Innenstadtbereichen und von Gewerbestandorten zu sichern, zum anderen Kfz-Verkehre auf weniger sensible Straßenabschnitte zu lenken und so Flächenkapazitäten für den Umweltverbund auf anderen Straßenabschnitten zu schaffen sowie die Qualitäten des Wohnumfelds und des Aufenthalts zu erhöhen. Je nach Verbindungstyp der Straße resultieren unterschiedliche Ansprüche im Kfz-Zielnetz, die es abzuwägen gilt.

Tabelle 4: Verbindungstypen und Ansprüche im Kfz-Zielnetz

Verbindungstyp	Verbindungsfunktion	Ansprüche
Überörtliche Verbindungen	Schnelle, überörtliche Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend anbaufreie Gestaltung • Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten • eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten
Gesamtstädtische Verbindungen	Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen genutzt	<ul style="list-style-type: none"> • Trennung von anderen Verkehrsarten • kurze Wartezeiten an Knotenpunkten • i.d.R. Tempo 50, Prüfung der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO
Örtliche Verbindungen	Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich • längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich • i.d.R. Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich
Weitere Verbindungen	Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordneten Straßen); weitere Ausdifferenzierung kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich • kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten • Tempo 30 oder weniger

Insgesamt ist es das Ziel, den Umweltverbund stärker im Straßenraum zu berücksichtigen. Dies ist auf Straßen, die zum untergeordneten Netz zählen, einfacher umzusetzen. Kernfragestellungen lauten daher:

- Welche Straßen sind Teil des übergeordneten Netzes, erfüllen jedoch keine gesamtstädtisch übergeordnete Funktion und können daher abgestuft und in das untergeordnete Netz kategorisiert werden? Hierunter könnte z. B. der Heidkamp und der Ochtmisser Kirchsteig fallen.
- Welche Straßen erfüllen momentan eine gesamtstädtische Funktion, sind aber Teil einer Mehrfacherschließung? Betreffen könnte dies z. B. den Straßenzug Deutsch-Evern-Weg/Blümchensaal/Am Schwalbenberg sowie die Uelzener Straße. Diese Straßen sind dadurch gekennzeichnet, dass in unmittelbarer Nähe Hauptverkehrsstraßen parallel verlaufen, die die Hauptverkehrsstraßenfunktionen und Kapazitäten der genannten Straßen übernehmen könnten. Daher ergibt sich die Möglichkeit, die genannten Straßen abzustufen und ggf. für andere Nutzungen umzugestalten (Wohnqualität, Raum für Nahmobilität, Aufenthalt etc.) und generell die Quartiere dadurch aufzuwerten.
- Welche Straßen erfüllen eine zentrale Funktion für die Aufenthaltsqualitäten in den innerstädtischen Lagen und sollten daher vorrangig für andere Verkehrsmittel gestaltet werden? Ein Beispiel, das hier zu prüfen wäre, ist die Lüner Straße und der Marktplatz.

Umsetzungshinweise

- Die aus dem übergeordneten Netz genommenen Straßen (vgl. Tabelle 4) müssen im Hinblick auf Querschnitte und Flächenneuverteilungen für den Umweltverbund bzw. Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten umgestaltet werden. Dies beinhaltet Maßnahmen in Bezug auf Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeiten oder Straßenraumverteilungen. Im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung werden Ansätze aufgezeigt, wie die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum durch eine integrierte Straßenraumgestaltung besser aufeinander abgestimmt werden können. Entsprechende Kostenschätzungen müssen im Rahmen der jeweiligen Planungsprozesse erstellt werden.
- Die gesamtstädtische Verkehrszählung, -prognose und -entwicklung für Lüneburg ist neu aufzustellen, da die o.g. bisherigen primär anlass- und einzelfallbezogenen sowie räumlich begrenzten Aktualisierungen des Analyseanteils des Verkehrsentwicklungsplans den heutigen vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Verkehrsraum, wie im NUMP erarbeitet, nicht mehr gerecht werden. Dies erfordert eine ganzheitliche Betrachtung der städtischen Verkehre und Erarbeitung einer neuen Verkehrsanalyse, die u.a. auf einen dann bereits aktualisierten Nahverkehrsplan des Landkreises aufbauen kann. Hierfür sind für die Jahre 2026-2028 Haushaltsmittel vorzusehen, der interne Verwaltungsprozess setzt mit Abschluss des NUMP ein.

Tabelle 5: Abstufung von Straßen im Kfz-Zielnetz

Straße(n)	Abstufung	von, bis	Begründung
Im Dorf, Oedemer Weg	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Hauptstraße, Soltauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise Tempo 30 und keine Trennung der Verkehrsarten Schulverkehr Radhauptroute
Deutsch-Evern- Weg, Blümchens- aal, Am Schwalben- berg	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Bleckeder Land- straße, Konrad-Ade- nauer-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Mehrfacherschließung durch Theodor-Heuss-Straße Teilweise Radhauptroute
Uelzener Straße	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Munstermanns- kamp, Sülztor- straße/ Soltauer Straße/ Linden- straße	<ul style="list-style-type: none"> Mehrfacherschließung durch Soltauer Straße und Willy-Brandt-Straße Bus- und Radhauptroute Raum für alternative Nutzung, Erhöhung der Wohnqualität
Heidkamp	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	Oedemer Weg, Soltauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine gesamtstädtische übergeordnete Funktion DTV < 1.400
Ochtmisser Kirch- steig, Brücken- steig, Bernstein- straße	gesamtstädtische zu örtlicher Verbindung	b. Mönchsgarten/ Dörnbergstraße/ Lauensteinstraße, Hamburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine gesamtstädtische übergeordnete Funktion Senkungsschäden Rad Netzergänzung Bernsteinstraße tlw. Für MIV gesperrt
Lüner Straße	örtliche zu weiterer Verbindung	Schießgrabenstraße, Bardowicker Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine Durchlässigkeit für MIV Fahrradring Raum für alternative Nutzung, vorhandene Nutzungsmischung, Querungsbedarf Fußverkehr
Marktplatz, Am Ochensmarkt	örtliche zu weiterer Verbindung	Bardowicker Straße, Am Marienpl.	<ul style="list-style-type: none"> Eingeschränkte Durchlässigkeit für MIV Raum für alternative Nutzung, vorhandene Nutzungsmischung, Querungsbedarf Fußverkehr

Abbildung 9: Zielnetz Kfz-Verkehr (Anpassungen siehe Tabelle 4)

- Überörtliche Verbindung
- - - Zukünftige überörtliche Verbindung
- Gesamtstädtische Verbindung
- Örtliche Verbindung
- Weitere Verbindung

