



**Vorlagennummer:** VO/11872/25-3  
**Vorlageart:** Beschlussvorlage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

## **Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs S4 „50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg“ 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                     |
| Rat der Hansestadt Lüneburg | 12.02.2026               | Ö                     |

### **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.

### **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-Umsetzungsdialuges“ 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 Haushaltaufstellungsverfahren 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 Verkehr, 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.

Der **Maßnahmensteckbrief S4 „50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg“** (siehe hierzu NUMP-Abschlussbericht S. 99 - 100) betont die hohe Bedeutung von Knotenpunkten und Querungen als Stellschrauben für ein funktionales Verkehrssystem. An Knotenpunkten und Querungen entscheidet sich, wie attraktiv ein Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Sie beeinflussen das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsarten und ordnen die Bewegungsabläufe der Verkehrsteilnehmenden. Für Zufußgehende und Radfahrende sind barrierefreie und eng beieinanderliegende Querungsmöglichkeiten essenziell, um Umwege zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Fehlende Querungsmöglichkeiten wirken sich dabei insbesondere für den Fußverkehr in puncto Sicherheit und Qualität (Umwege) nachteilig aus. Bei der Optimierung von Wartezeiten und Wegen (an vorhandenen Signalisierungen/Querungen) gilt es, Zielkonflikte, etwa zwischen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und der Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsarten, integriert zu lösen.

Der Maßnahmensteckbrief S4 führt daher Standorte auf, an welchen Querungsmöglichkeiten ergänzt werden sollen sowie Standorte, an welchen bestehende Querungsmöglichkeiten qualitativ verbessert werden sollten.

Aus den Umsetzungshinweisen des NUMP zum Maßnahmensteckbrief S4 geht hervor, dass die Hansestadt Lüneburg pro Jahr mindestens drei Querungen oder Querungshilfen im Stadtgebiet bearbeitet und verbessert. Hierfür sind jährlich mindestens 250.000 Euro erforderlich.

Zudem sollen pro Jahr mindestens zwei Knoten beplant und umgebaut werden, wodurch innerhalb von 25 Jahren die rund 50 relevanten Knoten verbessert werden können. Die Kosten variieren je nach Maßnahme stark, für eine barrierefreie, funktionale sowie fuß- und radverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltung werden ca. 150.000 Euro veranschlagt. Eine Knotenpunkt signalisierung kostet zwischen 400.000 und 750.000 Euro. Entsprechende Landes- und Bundesfördermittel werden für die jeweiligen Knotenpunkte zu Beginn des Planungsverfahren geprüft und entsprechende Förderanträge für eine bauliche Umsetzung auf Basis einer politisch unterstützten Entwurfsplanung gestellt, um die finanzielle Belastung möglichst haushaltsschonend zu gestalten.

Ergänzend soll insbesondere die Blindensignalisierung von Lichtsignalanlagen vorangetrieben werden. Hierfür werden pro Jahr rund 50.000 Euro benötigt. Aktuell stehen keine Förderprogramme für die Einrichtung der Blindensignalisierung zur Verfügung.

|  | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>S4 50 Knotenpunkte &amp; Querungen für Lüneburg</b> | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    |
| <b>S4.1 Knotenpunkte</b>                               | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    |
| <b>S4.2 Querungen</b>                                  | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    |

### Ergebnisse aus dem NUMP-Umsetzungsdialog 2025

Bei der Priorisierung, welche Knotenpunkte zuerst geprüft werden sollen, wurden folgende Kriterien durch die Teilnehmenden des Umsetzungsdialoges als maßgeblich eingeschätzt:

- Unfallgefahr bzw. Unfallgeschehen
- Verkehrssicherheit
- Radverkehrssicherheit an Knotenpunkten

Als vorrangiger Handlungsräum wurde identifiziert:

- Das gesamte Bahnhofsumfeld, als Bereich mit besonders hohem Handlungsbedarf

Priorisierte Liste von Knotenpunkten entsprechend der Endfassung des NUMP:

1. Am Schifferwall/ Schießgrabenstraße/ Lünerstorstraße
2. Schießgrabenstraße/ Willy-Brandt-Straße/ Altenbrückertorstraße
3. Am Schifferwall/ Bockelmannstraße
4. Am Alten Eisenwerk/ Auf der Hude/ Lise-Meitner-Straße
5. Wilhelm-Hänel-Weg/ Hamburger Straße
6. Willy-Brandt-Straße/ Stresemannstraße
7. Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße
8. Ostpreußenring/ Brandenburger Straße

Die priorisierten Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung von Knotenpunkten und Querungen, darunter Rotmarkierungen auf Furten, fuß- und radverkehrsfreundliche Umlaufzeiten sowie Blinden-Signalisierungen, verdeutlichen den Fokus auf Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit und gleichberechtigter Teilhabe im Straßenverkehr. Zugleich wurde betont, dass die Verbesserung der Knotenpunkte im Zusammenspiel mit anderen Ansätzen der Verkehrsoptimierung (z.B. Ampelvorrangschaltung für ÖPNV/Bus) erfolgen muss, um Synergien im Umweltverbund zu nutzen und für alle Verkehrsarten verbesserte Abläufe zu schaffen.

| <b>Ziel</b>                    | <b>Unterziel</b>  | <b>Bewertung</b> |          |          |           |
|--------------------------------|---|------------------|----------|----------|-----------|
| <b>Umwelt- und Naturschutz</b> |   | <b>++</b>        | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>--</b> |
|                                | Verringerung der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung; Reduzierung der Lärmbelastung |                  | +        |          |           |
| <b>Mobilität</b>               |   | <b>++</b>        | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>--</b> |
|                                | Sichere Mobilität   | ++               |          |          |           |
|                                | Bezahlbare Mobilität  |                  | +        |          |           |
|                                | Barrierefreie Mobilität   | ++               |          |          |           |
|                                | Stadt der kurzen Wege   | ++               |          |          |           |
|                                | Klimagerechte Verkehrsmittelwahl  |                  | +        |          |           |

| <b>Gesundheit und Wohlergehen</b> |  |  |  | ++ | + | - | -- |
|-----------------------------------|--|--|--|----|---|---|----|
|                                   | 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 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           |                   | 300.000     | 300.000     | 300.000     | 300.000     |
|                            | Aufwendungen im Ergebnishaushalt |                   |             |             |             |             |

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\_s4 (öffentlich)

## S4

## 50 Knotenpunkte &amp; 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.

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.

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.

|                      |       |
|----------------------|-------|
| Bestandsanalyse      | ■■■■■ |
| Beteiligung          | ■■■■■ |
| Emissionen           | ■■■■■ |
| Verkehrssicherheit   | ■■■■■ |
| Erreichbarkeit       | ■■■■■ |
| Flächengerechtigkeit | ■■■■■ |
| Teilhabe             | ■■■■■ |
| Zeit                 | ■■■■■ |
| Kosten               | ■■■■■ |

**Beschreibung**

Fußgänger:innen sind aufgrund des vergleichsweise hohen Wegeaufwandes sehr empfindlich gegenüber Umwegen. Daher ist eine dichte Abfolge von Querungsmöglichkeiten, insbesondere in Bereichen mit hohem Querungsbedarf (z. B. linear an Geschäftsstraßen oder punktuell an Haltestellen) wichtig für die Qualität und Sicherheit im Fußverkehr. Die Optimierung der Wartezeiten und Wege an Signalanlagen steht in der Regel im Zielkonflikt mit der Leistungsfähigkeit für die anderen Verkehrsarten sowie anderen Wegebeziehungen. Um diese Zielkonflikte integriert aufzulösen, werden signalgeregelte Anlagen für alle Verkehrsarten übergreifend in der Maßnahme betrachtet. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen weist in der aktuellen Richtlinie E Klima darauf hin, dass neben der Qualitätsstufe 2 des Kfz-Verkehrs auch die Qualitätsstufen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind und in bestimmten Fällen für eine ausreichende Qualität des Umweltverbundes auch eine nachrangige Qualitätsstufe im Kfz-Verkehr toleriert werden kann.

**Grundsätzlich gilt:**

- Rotmarkierungen auf Furten für eine höhere Sichtbarkeit im Radverkehr
- Abschaffung von sog. Bettelampeln
- fuß- und radverkehrsfreundliche Umlaufzeiten (keine Anforderung, ausreichend Freigabezeit)
- Abgesenkte Bordsteine, ausreichende Aufstellflächen
- Parameter für maximale Wartezeiten an großen Knotenpunkten festlegen
- Sofort-Grün-Programme für die Nachtstunden
- Progressive Schaltung (Kein Stehenbleiben auf Mittelinseln)
- Blindensignalisierung an allen Querungen

Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie der Beteiligungsverfahren wurden Straßen identifiziert, an denen ein besonderer Handlungsbedarf vorliegt.

**Ergänzung fehlender Querungs-/Kreuzungsmöglichkeiten:**

- Altenbrückertorstraße/ Ilmenaustraße
- Hamburger Straße/Bernsteinstraße
- Hindenburgstraße/Langer Jammer
- Lüneburger Straße/Heiligenthaler Straße
- Soltauer Straße/Heidkamp/Hasenburger Berg

- Meisterweg/Hansestraße
- Meisterweg/Kloster-Lüne-Weg
- Munstermannskamp/Gneisenaustraße
- Ostpreußenring/Brandenburger Straße
- Reichenbachstraße/Im Wendischen Dorfe
- Scharnhorststraße/Gneisenaustraße
- Stresemannstraße/Willy-Brandt-Straße/Friedrich-Ebert-Brücke
- Theodor-Heuss-Straße/Schützenstraße
- Universitätsallee

Zu verbessernde Querungs-/Kreuzungsmöglichkeiten:

- Am Alten Eisenwerk/Auf der Hude/Lise-Meitner-Straße
- Am Schifferwall/Bockelmannstraße
- Bockelmannstr./Auffahrt B4
- Dahlenburger Landstraße/Am Schützenplatz
- Bahnhof (Umfeld)
- Lindenstraße/Barckhausenstraße
- Lüneburger Straße/Häcklinger Weg
- Lünerstorstraße/Am Schifferwall/Schießgrabenstraße
- Soltauer Straße/Brauerweg (Mustermannskamp)
- Neuetorstraße/Schlöbckeweg
- Schießgrabenstraße/Willy-Brandt-Straße/Altenbrückertorstraße
- Sülztorstraße/Lindenstraße/Uelzener Straße/Soltauer Straße
- Wilhelm-Hänel-Weg/Hamburger Straße

---

#### Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg bearbeitet pro Jahr mindestens 3 Querungen oder Querungshilfen im Stadtgebiet. Für Querungshilfen ist ein jährlicher Bedarf von mindestens 200.000 Euro erforderlich.
  - Pro Jahr sind mindestens 2 Knoten zu beplanen und umzubauen, wodurch nach 25 Jahren rund 50 Knoten verbessert wurden. Die Kosten variieren je nach Maßnahme stark, für eine barrierefreie, fuß- und radverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltung werden ca. 150.000 Euro benötigt. Eine Knotenpunkt-LSA kostet zwischen 400.000 und 750.000 Euro.
  - Ergänzend muss die technische Optimierung von Lichtsignalanlagen vorangetrieben werden, u.a. bezüglich der Blindensignalisierung (pro Jahr 50.000 Euro).
-