



**Vorlagenummer:** AF/12309/26  
**Vorlageart:** Anfrage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

## Anfrage "Fahrradleitschilder" (Anfrage der FDP-Fraktion vom 23.01.2026, eingegangen am 23.01.2026)

**Datum:** 23.01.2026  
**Federführung:** Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität  
**Organzuständigkeit:** RAT

### Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Rat der Hansestadt Lüneburg	12.02.2026	Ö

### Sachverhalt

Die beigefügte Anfrage wird seitens der Verwaltung wie folgt beantwortet:

#### 1. Allgemeiner Umsetzungsstand

- Entspricht das aktuell installierte Fahrradleitsystem mit den vier Anzeigeelementen in Funktion und Umfang dem in der Vorlage VO/9703/21 beschriebenen Projekt der Radfrequenzmessung?

Das beschriebene Projekt in der Mitteilungsvorlage VO/9703721 besteht aus 2 Teilprojekten. Das erste Projekt ist die Darstellung der Ampelphase an vier LED-Schildern für ein visuelles Feedback zur Erreichung einer Grünphase am Knoten. Die Standorte befinden sich in der Lünerstraße Richtung Innenstadt, Am Schifferwall Richtung Schießgrabenstraße, Schießgrabenstraße Richtung Willy-Brandt-Straße und Altenbrückertorstraße Richtung Innenstadt.

Somit wurden an den Kreuzungsbereichen Lünerstraße / Am Schifferwall / Schießgrabenstraße und Altenbrückertorstraße / Schießgrabenstraße / Willy-Brandt-Straße jeweils 2 sogenannte Radfrequenzmessgeräte installiert. Diese entsprechen in der Funktion und Umfang dem beschriebenen Projekt in der VO/9703/21.

Weiterhin wurden an den beiden genannten Knoten auch Verkehrssteuerungsgeräte verbaut. Diese erfassen mittels 2 Detektoren den Knotenbereich. Diese Detektoren erfassen alle Verkehrsteilnehmer an dem Knoten.

Das installierte Fahrradleitsystem entspricht somit der Funktion und dem Umfang des beschriebenen Projektes in VO/9703/21.

#### - Welche Bestandteile der ursprünglich vorgestellten Maßnahme wurden vollständig umgesetzt, welche ggf. nicht?

Die Installation wurde durchgeführt und die Radfrequenzmessgeräte geben die aktuelle Erreichbarkeit der Ampelphasen an. Aktuell nimmt die Erfassung von Radfahrer:innen keinen Einfluss auf die LSA-Steuerung.

Die Verkehrssteuerungsgeräte funktionieren grundsätzlich. Aufgrund einer technischen Störung funktioniert eine Kamera am Knoten Altenbrückertorstraße / Schießgrabenstraße derzeit nicht. Die Reparatur wurde bereits beauftragt und wird durch die Firma Yunex GmbH durchgeführt.

## **2. Datenerhebung und Datennutzung**

**- Welche konkreten Daten werden durch die Anlagen erfasst (z. B. Anzahl der Radfahrenden, Fahrtrichtungen, Zeitfenster)?**

Die Anlage der Verkehrssteuerungsmöglichkeit erfasst die Anzahl der Radfahrerinnen aus allen Richtungen des Knotens.

Es wird ein bestimmter Bereich des Radweges im Kreuzungsbereich erfasst. Fährt ein:e Radfahrer:in über den markierten Bereich, wird diese:r erfasst und gezählt.

Das bedeutet, dass an einem Knoten die Anzahl der Radfahrenden aus vier Richtungen erfasst werden.

Die Datenerfassung der Radfahrer:innen erfolgt ganztägig und ganzjährig. So können Tages-, Wochen- und Monatswerte ausgewertet werden.

**-In welcher Form werden diese Daten derzeit zur Verkehrssteuerung genutzt, insbesondere im Hinblick auf die Schaltung und Anpassung der Grünphasen?**

Aktuell werden die Daten noch nicht zur technischen Verkehrssteuerung genutzt. Hierzu herrscht ein intensiver Austausch zwischen der Stadtverwaltung und dem Dienstleister YUNEX, wie eine dynamische Anpassung der Grünphasen aussehen kann, ohne dass der Verkehrsfluss auf dem östlichen Stadtring negativ beeinträchtigt wird.

**-Werden die erhobenen Daten dauerhaft gespeichert und ausgewertet, und wenn ja, zu welchen Zwecken innerhalb der Verwaltung der Hansestadt Lüneburg?**

Die Radverkehrsdaten werden ab 2025 dauerhaft für beide Knoten gespeichert. Für 2026 sollen auch alle anderen Verkehrsteilnehmer: innen systematisch gemessen und ausgewertet werden. Dies bietet mehrere Vorteile:

Erstens, kann durch die technische Ausstattung der LSA mit den Verkehrssteuerungsgeräten eine dauerhafte Verkehrsmessung aller Verkehrsteilnehmer:innen an den Knotenpunkten vorgenommen werden. Dadurch kann der Modal-Split am Knoten berechnet werden und die Verkehrsbelastung über einen Zeitraum analysiert werden.

Zweitens, geben die Verkehrsmessungsdaten einen Einblick über die stündliche Verkehrsbelastung. Nach der Auswertung könnten Ampelphasen an den Lichtsignalanlagen optimiert werden.

## **3. Entwicklung des Radverkehrs (2023–2025) je Messstandort**

**-Welche Ergebnisse liegen aus der Radfrequenzmessung für die Jahre 2023, 2024 und 2025 vor?**

Aktuell liegen nur Ergebnisse der Radfrequenzmessungen für das Jahr 2025 vor. Die Ergebnisse der Radfrequenzmessungen werden summiert für jeden Monat und jede Fahrtrichtung angegeben. Diese Ergebnisse finden sie im aktuellen NUMP-Evaluationsbericht 2025.

**-Ist anhand dieser Daten eine Zunahme oder Abnahme des Radverkehrs an den genannten Standorten erkennbar?**

Da aktuell nur das Auswertungsjahr 2025 vorliegt, kann erst im nächsten NUMP-Evaluationsbericht eine Veränderung der Radverkehrsdaten an den beiden Knoten analysiert werden.

**-Lassen sich saisonale Unterschiede feststellen, insbesondere Monate mit höherem bzw. geringerem Radverkehrsaufkommen?**

Bei der Auswertung der Radfrequenzdaten kann lediglich das Jahr 2025 als Grundlage genutzt

werden. Hier ist zu erkennen, dass vor allem in den Sommermonaten Mai, Juni, Juli, August und September eine höhere Anzahl an Radfahrer:innen gemessen wurde als in den Wintermonaten Januar und Februar.

**-Werden diese Erkenntnisse bei der Verkehrsplanung oder der Ausgestaltung der Lichtsignalanlagen berücksichtigt?**

Eine Anpassung oder Ausgestaltung der Lichtsignalanlagen steht an den Standorten aktuell nicht bevor.

**4. Kosten, Betrieb und Folgekosten**

**-Welche Gesamtkosten sind für Planung, Beschaffung und Installation der Anlagen angefallen, und in welcher Höhe wurden hierfür Fördermittel eingesetzt?**

Die Kosten für die Planung, Beschaffung und Installation der Radfrequenzmessung und Fahrempfehlung für Radfahrer:innen lagen bei 149.779,39€ für beide Knotenpunkte. Davon wurden 67,40 % der Kosten gefördert. Das entspricht 101.100,00€. Die Hansestadt Lüneburg hatte einen Eigenanteil von 48.900,00€ für dieses Projekt. Diese Kostenverteilung bezieht sich auf den Anhang der VO/10046/22.

**-Welche laufenden Betriebs-, Wartungs- und Folgekosten entstehen jährlich?**

Eine genaue Bezifferung der Kosten ist nur rückblickend möglich. Generell muss die Hansestadt Lüneburg für alle Schäden an den Geräten aufkommen, die durch einen äußeren Einfluss entstehen. Dabei werden anfallende Arbeitszeiten der Techniker zu Wartungszwecken durch den Wartungsvertrag der jeweiligen Lichtsignalanlage abgedeckt. Bei entstehenden materiellen Wartungskosten muss die Hansestadt Lüneburg die Instandhaltungskosten tragen. Für das Jahr 2025 bedeutet dies, dass aufgrund eines defekten Detektors am Knoten Altenbrückertorstraße/Schießgrabenstraße dieser ausgetauscht werden musste. Dabei beliefen sich die Kosten für den neuen Detektor auf 1.731,45 Euro brutto. Dies waren die ersten anfallenden Kosten der Geräte während der Betriebslaufzeit. Eine differenzierte Aussage über Stromkosten kann nicht getroffen werden, da die verbauten Geräte keinen eigenen Stromzähler besitzen und die Stromversorgung an das Parkleitsystem angeschlossen ist. Weitere Kosten sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht entstanden.

**Aus welchen Haushaltsmitteln werden diese laufenden Kosten finanziert, da sich die Förderung nach Kenntnisstand ausschließlich auf die Beschaffung bezog?**

Die laufenden Kosten werden über das Budget der Lichtsignalanlagen des Bereiches Mobilität abgebildet, da die Radfrequenzmessgeräte als Teil der Lichtsignalanlage am jeweiligen Knoten gewertet werden.

**Klima und Nachhaltigkeit**

**Finanzielle und personelle Auswirkungen**

**Anlage/n**

Anlage 1: Anfrage FDP Fahrradleitschilder (öffentlich)

