



ke

Vorlagennummer: VO/9298/20-7
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Fahrradring Lüneburg: Planungen des Abschnitts Marienplatz, Am Ochsenmarkt inkl. Bardowicker Straße

Datum: 12.03.2026
Federführung: Bereich 35 - Mobilität
Organzuständigkeit: VA

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	08.04.2026	Ö
Verwaltungsausschuss	21.04.2026	N

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung die Leistungsphasen 3 bis 6 gemäß § 47 HOAI (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe) für den Abschnitt Am Ochsenmarkt bis Am Marienplatz auszuarbeiten und die zur Umsetzung erforderlichen weiteren Planungsschritte einzuleiten.
2. Die Ergebnisse der Entwurfsplanung und der Kostenschätzung in den Haushaltsplanungen 2027 ff. zu berücksichtigen und zur abschließenden Freigabe vor der baulichen Umsetzung dem Verwaltungsausschuss vorzulegen (Vergabebefugnis).

Sachverhalt

Veränderungen zur Vorlage VO/9298/20-6 wurden in roter Schrift ergänzt.

1. Historie und Planungsstand

Die Hansestadt Lüneburg verfolgt mit der Radverkehrsstrategie 2025 und den Leitlinien Radverkehrspolitik 2030+ das Ziel, den Radverkehr als selbstständige und gleichberechtigte Mobilitätsform zu stärken. Die Einrichtung eines innerstädtischen Fahrradings stellt dabei ein zentrales Infrastrukturprojekt dar. Ziel ist es, den Radverkehr gebündelt, sicher und komfortabel durch das Stadtgebiet zu führen, dabei zentrale Achsen zu verknüpfen und die Erreichbarkeit der Innenstadt zu erhöhen.

Aufbauend auf den bereits umgesetzten Teilabschnitten – Wallstraße (2020) und Haagestraße (2023) – wurde im Jahr 2024 ein interdisziplinärer Planungsauftrag für den Gesamtverlauf des Fahrradings vergeben. Beauftragt wurden die Ingenieurbüros Brandt und Urbanus aus Lübeck. Die Beauftragung umfasst die Leistungsphasen 1 bis 6. Gegenwärtig liegen die Vorplanungen (Lph. 1–2) für mehrere Abschnitte vor. Verwaltungsausschuss und Rat haben im Rahmen der Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2025/2026 eine neue Priorisierung der

Umsetzungsreihenfolge vorgenommen: Zunächst soll die Umsetzung im Bereich der Polleranlage Neue Sülze / Salzstraße erfolgen. In engem räumlichen Zusammenhang dazu steht der Abschnitt Lambertiplatz, der als Lückenschluss zwischen Salzstraße und Wallstraße fungiert. Der bestehende Fahrradrings führt von der Wallstraße aus über die Haagestraße und Kalandstraße zur Altenbrückertorstraße. Die Fortsetzung der Planungen der genannten Abschnitte (Neue Sülze/Salzstraße, Lambertiplatz und Ilmenaustraße) wurden bereits durch den VA beschlossen. (Im Falle der Ilmenaustraße durch den Rat). Die nördliche Ost-West-Tangente des Fahrradrings bildet der vorliegende Abschnitt Am Ochsenmarkt bis Am Marienplatz. Die Pläne wurden im November 2025 im Arbeitskreis Verkehr vorgestellt und werden nun zur politischen Beratung eingebracht.

Die Vorlage VO/9298/20-6 wurde im Mobilitätsausschuss am 03.12.2025 in einer ersten Lesung vorgestellt. Im Anschluss wurde Anfang März eine Informations- und Austauschveranstaltung mit der Anliegerschaft (Amtsgericht, Landgericht, Volksbank, Justizvollzugsanstalt), Nutzerinnen und Nutzern (Verein der Lüneburger Marktbesicker, Schaustellerverband Lüneburg) und Interessenvertretungen (IHK, LCM) und weiteren wichtigen Akteuren (Landkreis Lüneburg, Polizeiinspektion) durchgeführt. Die dem Ausschuss vorgelegten Unterlagen wurden auch den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit der Einladung zur Verfügung gestellt.

Im Termin wurde grundsätzliche Zustimmung zu den vorgestellten Planungen geäußert. Das betraf insbesondere die Ziele Attraktivitätsanhebung, Abbau von Barrieren, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Flächenschaffung für zu Fuß Gehende, Erhöhung des Baumbestandes sowie Ordnung und Aufwertung des Verkehrsraumes.

Folgende Fragestellungen und Aspekte wurden angebracht, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollen:

- Die Breite der verbleibenden Fahrspur wurde im Termin erfragt: Die bestehende Kernfahrbahn hat eine Breite von 9,50 m. Die Planung sieht eine Fahrbahn von 5,00 m und einen Multifunktionsstreifen von 3,00 m vor. In Summe steht somit ein 8,00 m breiter Querschnitt zur Verfügung, was einer Reduktion um 1,50 m entspricht.
- Passiervorgänge von Bussen sind weiterhin möglich, wenn der Bus im Bereich der Bushaltestelle oder auf dem Multifunktionsstreifen hält. Das geforderte Vorbeifahren von Bussen an wartenden Bussen ist vor dem Landgericht schon heute nicht möglich, wenn an den Markttagen sowohl vor dem Landgericht als auch auf der gegenüberliegenden Marktseite parkende Autos die Durchfahrtsbreite verringern.
- Seitens der Marktbesicker wurden Einwände zur zweiten Baumreihe auf der dem Landgericht gegenüberliegenden Seite erhoben. Die für die Anpflanzung dieser Baumreihe vorgesehene Fläche wird aktuell zur Aufstellung von Marktständen genutzt. Auch der Aufbau und Abbau sowie die Schleppkurven bei Marktbetrieb sollen in der Entwurfsplanung Berücksichtigung finden. Daher sind die zusätzlich vorgesehenen Baumstandorte im Bereich des Marktplatzes mit den konkurrierenden Interessen bei der weiteren Planung abzuwägen.
- Die Erreichbarkeit der Justizvollzugsanstalt durch Busse für den Gefangenentransport wurde anhand von Schleppkurvenanalysen für 12 m und 15 m lange Busse durchgeführt. Auch diese Analyse wird in der weiteren Planung berücksichtigt, damit die Erreichbarkeit gewährleistet bleibt.
- Die durch die Planung gewonnenen Flächen vor dem Heinrich-Heine-Haus fanden im Termin Zuspruch.
- Erneute Prüfung der Schleppkurven für Gelenkbusse: Die sog. Schleppkurven, die u.a. den Platzbedarf von Fahrzeugen beim Abbiegen simulieren, wurden bereits in den

Planungen für ein Abbiegen aus der Bardowicker Straße auf Am Ochsenmarkt berücksichtigt. Die konkrete Länge des Multifunktionsstreifens wird im Rahmen der Entwurfsplanung ggf. optimiert.

- Eine Positionierung der StadtRAD-Station ist weiterhin im Straßenverlauf vorzusehen, kann aber im Rahmen der Abwägung in der Entwurfsplanung flexibel auch an anderen Standorten in der Nähe zum jetzigen Standort vorgesehen werden.
- Stellplätze: derzeit können die in der Straße Am Ochsenmarkt vorhandenen Parkstände lediglich außerhalb der zeitlichen Zufahrtsbeschränkungen (werktags 03 – 19 Uhr, sonn- und feiertags 03 – 13 Uhr sowie für zugelassene Verkehre oder mit entsprechender Ausnahmegenehmigung legal **erreicht und genutzt** werden. Die Nutzung an den Markttagen zu Marktzeiten durch unberechtigte Verkehre wird lediglich geduldet, führt aber dazu, dass das ausufernde Parken eine kontinuierliche Fluktuation verhindert. Diese ist aber notwendig, damit – der ursprünglichen Intention folgend – die Parkstände auch tatsächlich einer möglichst großen Zahl von Marktkundinnen und –kunden für den Marktbesuch und das Verladen der erworbenen Waren zur Verfügung stehen und nicht von einer geringen Anzahl von lange und kostenlos abgestellten Fahrzeugen belegt werden. Die Verwaltung schlägt daher vor, im Zuge der Umsetzung der Planungen, eine Regelung einzuführen, die das Erreichen und die Nutzung der Parkstände zu Marktzeiten generell legalisiert und die so ausgestaltet ist, dass eine angemessene Fluktuation der Parkstände sichergestellt wird (z.B. kostenloses Parken für 30 Minuten). Im Status quo stehen derzeit ca. 20 Parkstände auf beiden Seiten der Straße Am Ochsenmarkt zur Verfügung. Nach der vorgelegten Vorplanung soll das Parken zur Ordnung des ruhenden Verkehrs einseitig auf dem nördlichen Multifunktionsstreifen zentralisiert werden, wo ebenfalls ca. 20 Parkstände zur Verfügung stehen.

2. Kernelemente der Planung – Abschnitt Ilmenaustraße und Altenbrückertorstraße

Im Fokus der Planung des Abschnitts Am Ochsenmarkt bis Am Marienplatz liegt die funktionale Verknüpfung der mit der Neuen Sülze/Salzstraße und Ilmenaustraße östlich und westlich verlaufenden Achsen des Fahrradings. Der Straßenzug Am Ochsenmarkt bis Am Marienplatz umschließt das historische Rathaus Lüneburgs und liegt somit im Herzen der Innenstadt. Dies gilt insbesondere für die als Einbahnstraße befahrbare Straße Am Ochsenmarkt. An dieser Straße befinden sich mit dem Haupteingang des historischen Rathauses, dem Landgericht, dem Amtsgericht und der Hauptstelle einer Regionalbank sowie dem Heinrich-Heine-Haus sowie der ÖPNV-Haltestelle „Rathaus“ publikumsintensive Einrichtungen, die für eine hohe Publikumsverkehrsfrequenz sorgen. Als besondere Nutzergruppen sind darüber hinaus hervorzuheben Touristinnen und Touristen, Fußgängerinnen und Fußgänger auf der Achse Parkhaus am Rathaus – Innenstadt sowie an Wochenmarkttagen die Marktbeschicker und Kundinnen und Kunden des Wochenmarktes.

Die für eine Einbahnstraße unverhältnismäßig hohe Fahrbahnbreite von ca. 10 m verleitet den Pkw-Verkehr zu regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche zu Gefährdungen führen können. Die historischen Baumreihen bestehen aktuell nicht mehr vollständig auf beiden Seiten der Straße. Die optische Verengung der Straße und mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr sowie die Wiederherstellung von möglichst vielen historischen Elementen der Straße standen im Rahmen der Vorplanung im Mittelpunkt. Die Straßenraumgestaltung soll nicht nur verkehrliche Aspekte zum Gegenstand haben, sondern vor allem auch Aufenthalt, Klimaanpassung und Denkmalschutz Rechnung tragen. Daher erfolgt der Planungsprozess in enger Abstimmung zwischen dem Dezernat III mit den Bereichen Mobilität sowie Ordnung und Verkehr und dem Dezernat VI mit den Fachbereichen Stadtentwicklung (Denkmalpflege) und Tiefbau und Grün (Straßenbau und Grünplanung). Hinzugezogen wird darüber hinaus die

Polizeiinspektion.

Der vorgestellte Abschnitt des Fahrradrings liegt direkt an diversen touristischen und kulturellen Zielen in der Innenstadt, wie dem Rathaus, dem Markt und der großen Bäckerstraße. Um auf dieser Hauptroute für den Radverkehr die Attraktivität zu steigern und unter Berücksichtigung der starken Fußgängerfrequentierung ein Plus an Aufenthalt und Sicherheit zu schaffen, sind folgende Maßnahmen in der Planungsvariante enthalten:

Am Ochsenmarkt:

- Reduzierung des Straßenquerschnittes auf durchgängig 8,00 m (Platzartige Gestaltung)
- Kernfahrbahnbreite von 5,0 m mit glattem Belag
- anders gepflasterter 3,0 m breiter Multifunktionsstreifen (insbesondere zur Nutzung als Kurzparkbereich für Wochenmarktkunden („Brötchentaste“))
- beidseitige Vergrößerung der Pflanzinseln
- optische Einengung durch Wiederherstellung der historischen Baumreihen wo möglich
- Erhalt und Versetzen der Sandsteinplattengehege
- Durchgängige, barrierefreie Gehwegverbindung auf der Nordseite durch Auf- bzw. Umpflasterung
- Größere Aufenthalts- und Versammlungsflächen vor dem Heine-Haus und der Volksbank
- Herstellung einer barrierefreien Quermöglichkeit
- Hervorhebung der Grenze zur Fußgängerzone durch Aufpflasterung des Einmündungsbereiches zu den Brodbänken
- Aufstellung zusätzlicher Fahrradbügel vor der Rathausfassade
- Vorzugsvariante: Umsetzung als Fahrradstraße

Am Marienplatz:

- Entzerrung der Konflikte im Einmündungsbereich zur Egersdorffstraße durch Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und vorgezogenes Durchfahrtsverbot für Kfz (entgegen der Einbahnstraße)
- Trennung Kfz- und Radverkehr im Einmündungsbereich durch überfahrbare Verkehrsinsel
- Herstellung einer durchgängig 5,00 m breiten Fahrbahn
- Führung Radverkehr entgegengesetzt der Einbahnstraßenrichtung im Kurvenbereich zum Ochsenmarkt baulich durch eine andere Pflasterung hervorgehoben
- Aufpflasterung der Einmündung Reitende Diener Straße zur Schaffung einer durchgängigen, barrierefreien Fußwegverbindung sowie der Verdeutlichung der Bevorrechtigung des ÖPNV (bisher rechts vor links)
- mögliche Schaffung von Pkw-Stellplätzen in der Reitende-Diener-Straße für Menschen mit Behinderung

Die Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie die Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessern, den (berechtigten) Durchgangsverkehr verlangsamen, Barrieren für zu Fuß Gehende abbauen und eine hochwertige stadträumliche Qualität sichern.

Beitrag der Maßnahme zur Erfüllung der Ziele des Radentscheids:

Der Abschnitt Am Ochsenmarkt bis Am Marienplatz trägt zur Erfüllung der Ziele des Radentscheids bei. In dem Abschnitt werden ca. 250 m an Radverkehrsanlagen in Form einer Fahrradstraße geschaffen.

3. Rückmeldungen aus dem Arbeitskreis Verkehr

Am 12.11.2025 wurde die Planung im Arbeitskreis Verkehr vorgestellt und von den vertretenen Verbänden und Institutionen insgesamt positiv aufgenommen. Insbesondere die angestrebte

Einrichtung einer Fahrradstraße sowie die Stärkung des Radverkehrs wurden ausdrücklich begrüßt. Für die Entwurfsplanung wurde angeregt, die Beläge in den Seitenräumen möglichst glatt zur gestalten. Die konkreten Beläge werden in der Entwurfsplanung festgelegt. Die Einmündung von Am Marienplatz zur Salzstraße wurde thematisiert. Eine Abkürzung über den Gehweg wird durch die vorliegende Planung erschwert, was positiv bewertet wurde. In der Entwurfsplanung soll erneut geprüft werden, ob die Abbiegebeziehung in die Salzstraße für den Radverkehr noch verbessert werden kann. Der VCD befürwortet auch die Einrichtung neuer Radabstellanlagen und regt an, diese als dauerhafte Bügel zu realisieren.

4. Finanzierung und Umsetzung

Während die ursprüngliche Planung des Fahrradrings eine Umsetzungsreihenfolge anschließend an die Wallstraße - Haagestraße – Kalandstraße in Richtung Ilmenaustraße, Abtspferdetränke, Am Ochsenmarkt, Neue Sülze und Salzstraße bis Lambertiplatz vorsah, hat der Rat mit seiner Beschlussfassung am 19.12.2024 eine neue Priorisierung vorgenommen. Hierdurch entstand eine Diskrepanz zwischen der haushalterischen Veranschlagung der Abschnitte im Doppelhaushalt 2025/2026 und der real umzusetzenden Abfolge der Abschnitte (vgl. VO/11459/24).

Für das Gesamtprojekt Fahrradrings wurden Fördermittel über den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) beantragt. Das Projekt Fahrradrings Lüneburg kann hier als Gesamtmaßnahme gefördert werden. Die Förderquote beträgt für nachweislich finanzschwache Kommunen bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Der Hansestadt Lüneburg ist inzwischen ein Förderbescheid in der beantragten Förderhöhe von ca. 2,6 Mio. € für das Gesamtprojekt (s.a. „Finanzielle Auswirkungen“) zugegangen.

Im Haushaltsplan, der im Haushaltsbeschluss zu 2025/2026 (VO/11459/24) beschlossen wurde, sind unter 541-516 „Fahrradrings“ für Tiefbaumaßnahmen im Haushaltsjahr 2025 Mittel in Höhe von 720.500€ vorgesehen. Für 2026 sind Haushaltsmittel in Höhe von 1.457.900 € und für 2027 1.056.500 € vorgemerkt. Die Kostensätze beruhen auf der ersten zeitlichen Abfolge des Fahrradrings und setzen sich wie folgt zusammen:

In 2025	720.500 €	für die Abschnitte Altenbrückertorstraße/Ilmenaustraße
In 2026	1.457.900 €	Für die Abschnitte Neue Sülze, Salzstraße, Am Ochsenmarkt/Am Marienplatz und das Fahrradparkhaus Neue Sülze
In 2027	1.056.500 €	für die ganzheitliche Umgestaltung des Lambertiplatzes
Summe	3.234.500 €	

Für die Umsetzung der im Abschnitt Neue Sülze/Salzstraße inkludierten Polleranlage selbst sind gesonderte Haushaltsmittel für 2025 im Haushalt unter der Invest-Nr. 122-001 für Straßenpoller 100.000 € vorgesehen.

Um die Förderfähigkeit im Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ zu erhalten, ist die gemeinsame und schlüssig auf einander aufbauende Umsetzung der Maßnahmen als Gesamtprojekt notwendig. Die vorhandenen Haushaltsansätze sind folglich entsprechend des Ratsbeschlusses der Handlungsrahmen für die neue Reihenfolge der Abschnitte. Die aktuellen Vorplanungen sind die Grundlage für den Förderantrag.

Nach erfolgter Entwurfsplanung werden die konkret erforderlichen

Auszahlungsermächtigungen zur Maßnahmenumsetzung ermittelt. Zu diesem Zeitpunkt wird mit dem Ziel einer hohen Verlässlichkeit für eine Maßnahmenumsetzung dargestellt, welche Investitionsvolumina je Abschnitt als Ermächtigung bereitgestellt werden müssen. Dann feststehende Abweichungen von der bisherigen Haushaltsplanung sind mit der Kämmerei zu besprechen und auch - sofern notwendig - hinsichtlich einer ggf. notwendigen Kompensation abzustimmen.

5. Weiteres Vorgehen

Nach dem politischen Beschluss erfolgt die Ausarbeitung der Entwurfsplanung (Lph. 3-4), anschließend die Erstellung der Leistungsverzeichnisse und Ausschreibungsunterlagen (Lph. 5-6). Die Umsetzung erfolgt in Koordination mit angrenzenden Abschnitten und der Förderlogik.

Ziel	Unterziel	Bewertung			
Klimaschutz		++	+	-	--
	Reduzierung der CO ₂ -Emissionen z.B. durch Senkung des Energieverbrauchs oder Erhöhung der Energieeffizienz		+		
Klimaanpassung		++	+	-	--
	Förderung des Stadtgrüns (z.B. Dach-/Fassadenbegrünung; Schutz von Baumstandorten, Neuanpflanzungen)		+		
	Erhaltung der Kaltluftschneisen/Förderung eines gesunden Stadtklimas		+		
	Förderung des Hitzeschutzes		+		
	Verringerung der Auswirkungen von Starkregenereignissen (z.B. Verringerung der Bodenversiegelung)		+		
Umwelt- und Naturschutz		++	+	-	--
	Erhaltung und Förderung der Biodiversität (Artenvielfalt, Vielfalt der Ökosysteme)		+		
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

Finanzielle Auswirkungen: ➤ ja

Die finanziellen Auswirkungen sind der ausführlichen Sachverhaltsdarstellung zu entnehmen.

➤ Pflichtaufgabe mit Gestaltungsspielraum

Ausgaben / Einnahmen:

Zur Umsetzung der Maßnahme	Aktuelles	HH-Jahr + 1	HH-	HH-	HH-
----------------------------	-----------	-------------	-----	-----	-----

			HH-Jahr		Jahr + 2	Jahr + 3	Jahr + 4
Auszahlungen/ Aufwendungen	Investiv	HH-Plan	1.457.900€	1.056.00€ + 842.900 € fallen gelassener HAR aus 2025	0€	0€	0€
		Lt. Vorlage					
Einzahlungen/ Erträge	Investiv	HH-Plan	0€	0€	0€	0€	0€
		Lt. Vorlage	Die Einnahmeerwartung wird in die Finanzplanung 2027 ff. aufgenommen				

Finanzielle Mittel sind haushaltsrechtlich gesichert:

➤ ja

Investitionsnummer:	541-516		
Teilhaushalt:	72000INV	Produkt:	541002
sofern ja (*wenn zutreffend, bitte diese Zeile löschen / wenn nicht zutreffend Zeile + Absatz darunter löschen):			
Haushaltsjahr:	Finanzplanung 2025 – 2027 Gesamtprojekt = 3.234.900 €		
Mittelherkunft:	➤laufender Ansatz		

Beschlussfassung vorbehaltlich der kommenden HH-Planung:

➤ ja

Prüfung möglicher Drittmittel ist erfolgt: ➤ ja

Bezeichnung der Drittmittel:	Bundesfördermittel "Klimaschutz durch Radverkehr"		
Antrag gestellt:	➤ ja	Antrag bewilligt:	➤ ja
Höhe beantragter / bewilligter Drittmittel: (Festbetrag / Quotale Förderung - bitte Quote angeben)	2.638.903,30 € für das Gesamtprojekt		
Förderzeitraum:	01.10.2026-30.09.2029		

Erläuterung

Der Fahrradring ist in der Finanzplanung für die Jahre 2025 bis 2027 veranschlagt. Der Anmeldung lag ein entsprechender Zeitplan der einzelnen Abschnitte zugrunde. Zwischenzeitlich wurde sich darauf verständigt, dass die vorhandenen Haushaltsansätze insgesamt den Handlungsrahmen für alle erforderlichen Abschnitte darstellen.

Personelle Auswirkungen / Auswirkungen auf Stellenplan:

➤ nein

Anlage/n

- Anlage 1: 260305_Vorplanung_Abschnitt_Am_Marienplatz (öffentlich)
- Anlage 2: 260305_Vorplanung_Abschnitt_Am_Ochsenmarkt (öffentlich)

