



Vorlagennummer: VO/11872/25-8
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Empfehlungen des Maßnahmensteckbriefs R1 "Netzkonzeption Rad" des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)

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

Die Verwaltung wird beauftragt,

für die Herstellung neuer – wenn möglich regelkonformer – oder die Aufwertung infrastrukturell vorhandener Radinfrastruktur entlang der ausgewiesenen Radhaupttrouten und abseits der Haupttrouten ab 2028 jährlich mit einem Zielwert von 3 km

- a. den Haushaltsansatz von 250.000 Euro für den Radwegeausbau unter der Investitionsnummer 541-501 in die Haushaltsplanaufstellung 2027 ff. einzubringen,
- b. die Ausgestaltung der maßnahmenbezogenen Ansätze für die Haushaltsplanung 2027 ff. unter Einbindung der im Umsetzungsdiallog ausgesprochenen Empfehlungen vorzunehmen.

Sachverhalt

Hintergrund

Der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan (NUMP) beschreibt Maßnahmen zur schrittweisen Verbesserung der Mobilität in Lüneburg bis 2040 und legt empfohlene Umsetzungszeiträume fest. Dabei wurden Prioritäten, Zusammenhänge und sinnvolle Verknüpfungen zwischen verschiedenen Handlungsfeldern berücksichtigt.

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 28.11.2024 (siehe hierzu VO/11412/24-5) ist vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen die Zustimmung des Rates notwendig, sofern es sich nicht um Maßnahmen handelt, die als Geschäft der laufenden Verwaltung einzuordnen sind. Unter Berücksichtigung des vorgenannten Ratsbeschlusses wurde zudem das Format „NUMP-Umsetzungsdiallog“ installiert, das in 2026 ebenfalls durchgeführt wurde und in dessen Rahmen vier Maßnahmen mit relevanten Akteur:innen der Stadtgesellschaft diskutiert wurden. Auf Basis dieser Diskussionen und der gutachterlichen Analysen aus dem NUMP hat die Verwaltung Beschlussvorschläge zu den Maßnahmen „F2 Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum“, „M4 Wirksame Modalfilter in der Innenstadt“, „R1 Netzkonzeption Rad“ sowie „S3 Lebenswerte Quartiere“ erarbeitet, die der Vorbereitung dieser Maßnahmen dienen und für das Haushaltsaufstellungsverfahren für die Jahre 2027 und 2028 den finanziellen Handlungsrahmen

der Verwaltung vorgeben.

Zur Haushaltsberatung ab dem vierten Quartal 2026 sollen die Maßnahmen weiter konkretisiert werden. Die Umsetzung erfolgt bei Maßnahmen und infrastrukturellen Planungen, die nicht als Geschäft der laufenden Verwaltung zu betrachten sind, weiterhin unter Einbindung des Arbeitskreises Verkehr, ggf. weiterer Stakeholder und der politischen Gremien. Zudem steht die Nutzung der Haushaltsmittel unter dem Vorbehalt der haushaltsrechtlichen Freigabe und verfügbarer Personalressourcen.

Inhalte und Ziele des Maßnahmensteckbriefs R1:

Ziel des Maßnahmensteckbriefs R1 ist es, das bestehende Zielnetz der Radverkehrsstrategie 2025 bzw. der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie unter Berücksichtigung des NUMP weiter zu qualifizieren und auszubauen, um den Radverkehr in Lüneburg als attraktive, sichere und alltagspraktische Mobilitätsform zu stärken. Dabei sollen Haupttrouten leistungsstark, direkt und zeitsparend geführt werden, während Verbindungs- und Radschönrouten im Nebenstraßennetz oder abseits des Kfz-Verkehrs sichere, gut befahrbare und beleuchtete Alternativ- und Zubringerverbindungen bieten. Die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen in Innenstadt und Stadtteilen priorisiert den Radverkehr, erhöht die Sicherheit und macht das Fahrrad als Mobilitätsform sichtbar. Zusammen mit Nahmobilitätskonzepten für die Feinerschließung der Stadtteile fördert das Zielnetz eine nachhaltige Verkehrswende, indem mehr Wege vom Auto auf das Fahrrad verlagert werden, emissionsarme Mobilität gestärkt und städtische Räume für Radfahrende und zu Fußgehende attraktiver gestaltet werden.

Die Verwaltung strebt daher an, das Zielnetz des NUMP unter Berücksichtigung der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie auszubauen und jährlich mindestens je drei Kilometer entlang von Haupttrouten sowie mindestens je drei Kilometer im Nebenbereich baulich nach geltenden Standards herzurichten. Eine Verschneidung mit der Umsetzung des Fußverkehrsnetzes (siehe hierzu VO/11872/25-1) soll – wo möglich – in den Planungen berücksichtigt werden.

Diese Ausrichtung korrespondiert mit dem Ratsbeschluss zum Beitritt zu den Zielen des Radentscheides vom 12.05.2022 (siehe hierzu VO/10016/22) und bedarf keiner erneuten Beschlussfassung.

Haushalterisch sind die o.g. Ziele durch projektbezogene Ansätze zu bedienen, sowie durch einen verstetigten investiven Ansatz für Radwegeausbau unter der Investitionsnummer 541-501 „Radwege“ in Höhe von 250.000 Euro.

Aktuell sind in der Haushaltsplanung 2025/2026 für das Jahr 2027 Ansätze für Radwegeausbau für die Projekte

- 541-511 „Radweg Lüner Holz“,
- 541-508 „Soltauer Straße“,
- 541-520 „Radweg Reppenstedt“,
- 541-518 „RVS Schnellenberger Weg“,
- 541-514 „Artlenburger Landstraße“ und
- 541-516 „Fahrradring“

mit einem Gesamtvolumen von 3,77 Mio. Euro vorgesehen (Investitionsprogramm zum Haushalt 2025/2026 Seite 92 und 93).

Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung ab 2027 sind die o.g. maßnahmenbezogenen Ansätze zielorientiert im Sinne der Vorgaben des Steckbriefes R1 „Netzkonzeption Rad“ zu prüfen und ggf. anzupassen.

Ergebnisse aus dem NUMP-Umsetzungsdialog 2026

Mit Bezug auf die prioritären Maßnahmen der fortgeschriebenen Radverkehrsstrategie (vgl. VO/12148/25) empfehlen die Teilnehmenden des Umsetzungsdialogs 2026 folgende fünf Maßnahmen vorrangig umzusetzen:

1. Uelzener Straße/Munstermannskamp (Nr. 8b),
2. Vor dem Neuen Tore (Nr. 5c),
3. Bleckeder Landstraße (Nr. 3),
4. Soltauer Straße Ost (Nr. 12) und
5. Bögelkreisel (Nr. 16).

Hinweis: Die Klammerzusätze entsprechen den Maßnahmennummern im Anhang 1 zu dem Dokument „Forschreibung Radverkehrsstrategie 2025“, das dem Ausschuss mit der VO/12148/25 bereits zur Sitzung am 04.02.2025 vorgelegt wurde.

Grundsätzlich wiesen die Teilnehmenden des Umsetzungsdialogs darauf hin, dass bei Um- und Neubauten von Radverkehrsinfrastruktur auf drei zentrale Aspekte geachtet werden sollte:

1. Die konsequente Berücksichtigung gängiger Standards,
2. sofern möglich die Vermeidung von einseitigen Zweirichtungs-Radwegen und
3. die sachgerechte Regelung des Radverkehrs (Umleitungen) während Baumaßnahmen und eine kommunikative Begleitung.

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		++	+	-	--
	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	++			
Weniger Ungleichheiten		++	+	-	--

	Förderung der Chancengleichheit und Geschlechtergerechtigkeit		+		
--	---	--	---	--	--

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

Finanzielle Auswirkungen:

➤ ja

➤ Pflichtaufgabe mit Gestaltungsspielraum

Ausgaben / Einnahmen:

Zur Umsetzung der Maßnahme			Aktuelles HH-Jahr	HH-Jahr + 1	HH-Jahr + 2	HH-Jahr + 3	HH-Jahr + 4
Auszahlungen/ Aufwendungen	Investiv	HH-Plan		250.000	250.000	250.000	250.000
		Lt. Vorlage					
	Ergebnis-haushalt	HH-Plan					
		Lt. Vorlage					

Finanzielle Mittel sind haushaltsrechtlich gesichert:

➤ nein

Beschlussfassung vorbehaltlich der kommenden HH-Planung:

➤ ja

Prüfung möglicher Drittmittel ist erfolgt:

➤ ja

Personelle Auswirkungen / Auswirkungen auf Stellenplan:

➤ nein

Anlage/n

Anlage 1: 260128_massnahme_r1_nump_umsetzungsdialo_2026 (öffentlich)

Handlungsfeld R | Radverkehr

R1	Netzkonzeption Rad																			
<p>Ausgangslage & Zielbezug</p> <p>Mit der Radverkehrsstrategie 2025 und der Radverkehrspolitik 2030+ liegen der Hansestadt Lüneburg bereits verkehrsträgerspezifische Konzepte vor, welche die Zukunft für den Radverkehr vorzeichnen. Damit beschlossen wurden auch Ziele für den Radverkehr bezüglich Sicherheit, Verkehrsmittelwahl und Komfort. Daraus ergibt sich die Verlagerung eines relevanten Anteils der Wege in Lüneburg zum Verkehrsträger Fahrrad (mindestens 35 %) als Handlungsschwerpunkt. Das bestehende Zielnetz wird in den NUMP übernommen und durch weitere verbindende Routen ergänzt, die vorrangig im Nebenstraßennetz oder abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen. Ein rein konzeptionelles Netz allein führt jedoch noch nicht zu einer Förderung des Radverkehrs oder Erreichung der Radverkehrsziele. Dies erfolgt erst mit der Qualifizierung der im Netz festgelegten Routen zu leistungsstarken Achsen. Die verschiedenen Kategorien des Netzes dienen dabei der Auswahl von Richtwerten sowie Priorisierung der Umsetzung.</p> <p>Bereits bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung und der Onlinebeteiligung im Rahmen des NUMP wurde deutlich, welchen hohen Stellenwert der Radverkehr bei den Lüneburger:innen einnimmt. Er spielte auch in jedem weiteren Beteiligungsformat und bei jeder Altersklasse eine große Rolle. Insbesondere in der verkehrsträgerspezifischen Planungsradtour wurden die in der Analyse identifizierten Handlungsbedarfe im Radverkehr adressiert und Lösungen diskutiert. Die Netzkonzeption Rad bildet die Grundlage für die weitere Radverkehrsförderung in der Hansestadt.</p>		<table border="1"> <tr> <td>Bestandsanalyse</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Emissionen</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Flächengerechtigkeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Teilhabe</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Zeit</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> </table>	Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■	Beteiligung	■ ■ ■ ■	Emissionen	■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■	Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■	Teilhabe	■ ■ ■ ■	Zeit	■ ■ ■ ■	Kosten	■ ■ ■ ■
Bestandsanalyse	■ ■ ■ ■																			
Beteiligung	■ ■ ■ ■																			
Emissionen	■ ■ ■ ■																			
Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■																			
Erreichbarkeit	■ ■ ■ ■																			
Flächengerechtigkeit	■ ■ ■ ■																			
Teilhabe	■ ■ ■ ■																			
Zeit	■ ■ ■ ■																			
Kosten	■ ■ ■ ■																			
<p>Beschreibung</p>	<p>Das Zielnetz des Radverkehrs setzt sich aus drei unterschiedlichen Netzkategorien zusammen. Die Hauptrouuten und Netzergänzungen stammen aus der beschlossenen Radverkehrsstrategie 2025. Sie fokussieren den Alltagsradverkehr und werden demzufolge möglichst direkt, zeitsparend und umwegfrei geführt. Deshalb verlaufen sie zum großen Teil entlang von Hauptverkehrsstraßen. Die Hauptrouuten bilden nicht nur das Grundgerüst für den städtischen Radverkehr, sondern verbinden den Radverkehr auch auf größere Entfernungen und knüpfen auf regionaler Ebene an. Aus diesem Grund wurde auch der zukünftige Radschnellweg nach Hamburg als Hauptroute ergänzt. Die Qualifizierung dieser Strecken wurde nach Beschluss der Strategie angestoßen und ist zukünftig weiter fortzuführen. Dabei wird stets der aktuelle Stand der Technik eingehalten und die Wegeinfrastruktur im Bestand kontinuierlich aufgewertet. Dafür sind für die Routen individuelle Lösungen zu finden. Liegt ein breiter Straßenquerschnitt vor, ist eine Umverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs zu prüfen. Ist der vorhandene Straßenraum begrenzt, ist eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu gewährleisten. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Einrichtung von Fahrradstraßen, das Markieren von Rad-Piktogrammen, das Anbringen von Hinweisschildern und weitere sensibilisierende Öffentlichkeitsarbeit tragen hierzu bei.</p>																			

Die **Verbindungs- und Radschönrouen** ergänzen das Netz der Radverkehrsstrategie 2025. Sie dienen als Verdichtung des Netzes, als Zubringer zum Hauptrouennetz und als radiale Alternativrouen. Somit stellen sie die tangentielle Verbindung von Stadtteilen untereinander sicher, erschließen die Wohnquartiere der Hansestadt und führen zusätzlich in das Umland. Die Verbindungs- und Radschönrouen werden vornehmlich im Nebenstraßennetz oder auf Wegen abseits des Kfz-Verkehrs geführt. Im Gegensatz zu den Hauptrouen und Netzergänzungen sind die zu erwartenden Radverkehrsbelastungen geringer, sodass hier weniger hohe Reisegegeschwindigkeiten, sondern vielmehr eine begreifbare und sichere Führung im Vordergrund stehen. Vor diesem Hintergrund gilt es, prioritäre Verbindungen aufzuwerten und deren Anschlussstellen an die Hauptrouen zu qualifizieren. Im Netz der Wohnstraßen wird in der Regel eine Führung auf der Fahrbahn ausreichend sein. Auf den Verbindungs- und Radschönrouen abseits des Kfz-Verkehrs ist hingegen die Oberfläche, Beleuchtung und Beschilderung zu prüfen. Hier sollte mindestens eine wassergebundene Decke vorhanden sein. Damit die vom Kfz-Verkehr getrennten Rouen ganztäglich und ganzjährig gut und sicher befahrbar sind, ist außerdem der Ausbau der Beleuchtung zu prüfen. Um Störungen von Bewohner:innen und Natur zu vermeiden, sind der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen und/oder indirekter Beleuchtung zu prüfen und die Maßnahmen mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Beispielsweise ermöglicht eine adaptive Beleuchtung einen hohen Radkomfort und hält zeitgleich die Lichtverschmutzung so gering wie möglich.

Das Zielnetz des Radverkehrs sorgt für die Anbindung der einzelnen Stadtteile. Damit das Fahrrad aber auch in der gesamten Fläche eine attraktive Option darstellt, sind zukünftig Nahmobilitätskonzepte für die einzelnen Lüneburger Stadtteile zu erstellen. Diese Konzepte widmen sich der netzergänzenden Feinerschließung der Stadtteile und Quartiere sowie deren Anknüpfung an das übergeordnete Zielnetz.

Zur gezielten Förderung wird das Instrument **Fahrradstraße** eingesetzt. Fahrradstraßen haben sich seit ihrer Einführung 1997 als probates Instrument zur Bündelung und priorisierten Führung des Radverkehrs im Wohn- und Nebenstraßennetz erwiesen. In der Unfallforschung zeigen diese ein hohes Sicherheitsniveau gegenüber dem restlichen Netz der Erschließungsstraßen. Der Gesetzgeber hat durch die Novelle der StVO 2020 die Anordnungsvoraussetzungen reduziert, sodass Fahrradstraßen nun vermehrt eingesetzt werden können und sollten. Neben der verbesserten Sicherheit und der höheren Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr, haben Fahrradstraßen auch einen starken Werbeeffekt für die Mobilitätsoption Fahrrad. Durch die Gestaltung und Markierung nimmt das Fahrrad einen prominenten Platz im Straßenraum ein, Radverkehrsförderung wird bei der Einrichtung von Fahrradstraßen wahrnehmbar. In Lüneburg gibt es neben der Wallstraße und Haagestraße im Innenstadtbereich bislang keine weiteren Fahrradstraßen. Aufgrund der guten Wirksamkeit sollen weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden, sowohl im Rahmen des innerstädtischen Fahrradings als auch in den weiteren Stadtteilen der Hansestadt. Mögliche Straßen wären z. B. die Barckhausenstraße, Scharnhorststraße, Schützenstraße, Schomakerstraße, Thorner Straße. Elementar für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist die wiedererkennbare und konsequente Gestaltung, da die Regelungen einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden noch nicht ausreichend bekannt sind, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des NUMP verdeutlicht.

Abbildung 13: Beispiel für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025

(links: Wallstraße, rechts: Uelzener Straße)



Quelle: Hansestadt Lüneburg



Quelle: Planersocietät

Umsetzungshinweise

- Die Hansestadt Lüneburg schafft entlang der Haupttrouten in ihrer Baulast je Kalenderjahr mindestens 3 km Radinfrastruktur neu. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden. Die Radwege sind vom Fuß- und Kfz-Verkehr weitestgehend baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind grundsätzlich an jeder Straßenseite herzustellen und entsprechend der ERA und E Klima (FSGV) zu dimensionieren. Die Radwege sind durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen und an potenziellen Gefahrenstellen rot zu markieren.
- Die Hansestadt Lüneburg gestaltet pro Jahr 3 km Nebenstraßen oder Wege abseits des Kfz-Verkehrs so um, dass sie für den Radverkehr attraktiver werden. Die Straßen bzw. Wege sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Achsen verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden.
- Kostensätze für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 (nach Stand Sommer 2024):

○ Neubau einer Radverkehrsanlage:	200 € je m ²
○ Ausbau einer Radverkehrsanlage im Bestand:	150 € je m ²
○ Fahrradstraße einrichten (Beschilderung, Markierung):	75 € je m
○ Temporeduktion prüfen:	1.800 € pauschal
○ Markierungslösung Schutz-/Radfahrstreifen:	30 € je m
○ Markierungslösung Piktogrammreihe (wo rechtlich möglich):	15 € je lfdm.
○ Beschilderung Radfahren auf der Fahrbahn:	500 € pauschal
○ Oberfläche asphaltieren:	120 € je m ²
○ Oberfläche sanieren:	80 € je m ²
○ Baulich gesicherte Einfädelung auf die Fahrbahn:	3.500 € pauschal
○ Beleuchtung verbessern (ggf. dynamisch):	180 € je m
○ Bau Querungshilfe/Gehwegüberfahrt:	35.000 € pauschal
○ Rotmarkierung Furt:	1.000 € pauschal

Abbildung 14: Zielnetz Radverkehr

