



**Hansestadt
Lüneburg**



Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan – Evaluationsbericht 2025

**Hansestadt
Lüneburg**
*Historisch.
Innovativ.*

Impressum

Hansestadt Lüneburg

Die Oberbürgermeisterin

Bereich Mobilität

Am Ochsenmarkt 1

21335 Lüneburg

www.hansestadt-lueneburg.de/nump

Autor:innen: Lara Brandt, Bastian Hagmaier, Ludwig Pinkernelle

Lüneburg, im Januar 2026

Bildnachweis

Titelseite: Hansestadt Lüneburg

Lizenzhinweis

Dieser Bericht wurde mit der Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 veröffentlicht. Die geltenden Lizenzbedingungen sind zu beachten <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Evaluationsberichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhalt

1. Einleitung.....	4
2. Methodik.....	5
3. Auswertung der kurzfristig überprüfbaren Indikatoren.....	6
4. Umsetzungsanalyse.....	16
5. Fazit und Ausblick.....	25

Abbildungen

Abbildung 1: Polizeiliche Unfallstatistik für den Landkreis Lüneburg, eigene Darstellung (Preuß, 2025)	7
Abbildung 2: Ladebereich Zeichen 230 (BGBl. 2024 I Nr. 299)	8
Abbildung 3: Radzählraten 2025 am Knoten Schießgrabenstraße/Altenbrückertorstraße, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025)	12
Abbildung 4: Radzählraten 2025 am Knoten Am Schifferwall/Lünertorstraße, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025).....	12
Abbildung 5: Anti-Rassismus Bank (Quelle: phs).....	12
Abbildung 6: StadtRAD Lüneburg: Anzahl der Stationen in 2025 (DB Connect GmbH, 2025).13	
Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl der Nutzer:innen mit Fahrt pro Monat, eigene Darstellung (DB Connect GmbH, 2025)	13
Abbildung 8: StadtRAD Lüneburg: Anzahl der Kund:innen in 2024 und 2025 (DB Connect GmbH, 2025)	14
Abbildung 9: StadtRAD Lüneburg: Anzahl der Fahrten in 2024 und 2025 (DB Connect GmbH, 2025).....	14
Abbildung 10: Aktionsposter Europäische Mobilitätswoche (Hansestadt Lüneburg, 2025) ..14	
Abbildung 11: Übersicht Umsetzungsstand der Maßnahmensteckbriefe, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025).....	23

1. Einleitung

Alle Aspekte einer sich ändernden Mobilität orientieren sich an einem Leitbild: Lüneburg als Stadt der Lebens- und Umweltqualität durch die Förderung der Mobilitätsvielfalt und den Vorrang für nachhaltige Mobilität (vgl. Unser Leitbild-Lüneburg weiterdenken, 2021). Um dieses Ziel zu erreichen, ist es essenziell, Mobilität umweltverträglich, flächengerecht, barrierefrei, erreichbar und sicher für möglichst viele Menschen in der Hansestadt Lüneburg zu gestalten. Der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan (NUMP) ist ein ganzheitlich strategisches Verkehrskonzept zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Hansestadt Lüneburg. In dem NUMP werden Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Lüneburg für die nächsten 15 Jahre definiert.

Der Rat der Hansestadt Lüneburg hat den NUMP in seiner Sitzung vom 28.11.2024 (siehe auch VO/11412/24-4) zur Kenntnis genommen.

Am 05.03.2025 fand die öffentliche Abschlussveranstaltung mit der Vorstellung des NUMP-Abschlussberichtes statt. Im Abschlussbericht ist neben den Zielen zur nachhaltigen Mobilität (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 13ff.) in der Hansestadt Lüneburg und den Maßnahmensteckbriefen auch ein Handlungskonzept enthalten. Dieses Handlungskonzept beinhaltet die Priorisierung von Maßnahmensteckbriefen, eine gutachterliche Umsetzungsempfehlung zur zeitlichen Abfolge der Maßnahmensteckbriefe und finanzielle Rahmenbedingungen sowie Personalressourcen, um die definierten Ziele im NUMP zu erreichen.

Um konstant überprüfen zu können, ob die Maßnahmensteckbriefe an der Verkehrs- und Mobilitätssituation der Hansestadt Lüneburg eine Veränderung hervorrufen und einen Beitrag zu den definierten Zielen im NUMP liefern, beinhaltet der Abschlussbericht ein Evaluationskonzept. Dieses Evaluationskonzept besteht aus zwei Teilbausteinen.

Der erste Teil des Evaluationskonzeptes sieht eine Zielerreichungsanalyse vor. Für jedes Ober- bzw. Unterziel wurde im Rahmen des NUMP mindestens ein Indikator ermittelt, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu analysieren. Diese Indikatoren mit definierten Zielwerten sind im NUMP als Zielerreichungspfade definiert (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 137f.). Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen sichtbar sein können. Daher schlägt der NUMP vor, dass ungefähr alle fünf Jahre ein vollumfänglicher Evaluationsbericht erstellt werden soll. Diese Evaluationsberichte dienen dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch

aufzubereiten, zu bewerten sowie diese transparent zu kommunizieren. Das Zeitintervall von fünf Jahren eignet sich, weil einige Indikatoren einen hohen finanziellen und personellen Aufwand zur Erfassung benötigen (z. B. Erhebung des Modal Splits in der Hansestadt Lüneburg). Ein erster umfänglicher Evaluationsbericht kann voraussichtlich 2028 veröffentlicht werden. Im NUMP-Abschlussbericht werden auch kurzfristig überprüfbare Indikatoren aufgelistet, welche alle ein bis zwei Jahre analysiert werden können.

Der zweite Teil des Evaluationskonzeptes umfasst die Umsetzungsevaluation der Maßnahmensteckbriefe des NUMPs. Hierfür wird der Stand der Umsetzung zu den einzelnen Handlungsfeldern aufgelistet. Einige Maßnahmensteckbriefe basieren teilweise auf bereits existierenden Maßnahmen und auf anderen strategischen Entwicklungskonzepten (z.B. der Radverkehrsstrategie 2025 oder dem Parkraumbewirtschaftungskonzept), weshalb sich diese bereits in der Umsetzung befinden. Der Umsetzungshorizont der Maßnahmensteckbriefe orientiert sich an dem im NUMP definierten Zeitplan (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 113ff.). Der Beginn der Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe ergibt sich aus der Prioritätsstufe, welche auf Einflussfaktoren wie Kosten, Beitrag zur Zielerreichung, Personalaufwand und Grad der Unterstützung in Bürger:innenbeteiligungsformaten beruht.

Das Ziel des NUMP-Evaluationsberichtes ist die Schaffung eines möglichst öffentlichen und transparenten Weges zum Umsetzungsstand des NUMPs. Der Evaluationsbericht bildet durch die kurzfristigen Indikatoren eine Bestandsaufnahme zur Verkehrs- und Mobilitätssituation in Lüneburg ab und zeigt mit der Umsetzungsevaluation transparent eine Perspektive zum Fortschritt der Maßnahmensteckbriefe des NUMPs auf.

2. Methodik

Aus der Einleitung ergeben sich zwei Evaluationsfragen, welche dieser erste NUMP-Evaluationsbericht abdecken soll. Erstens: *Wie entwickelt sich die Mobilität in der Hansestadt Lüneburg gemessen an den kurzfristig zu überprüfenden Indikatoren?*

Dafür wird eine Bestandsaufnahme zu den kurzfristig erfassbaren Indikatoren durchgeführt (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 139). Die Indikatoren wurden thematisch den einzelnen Bereichen der Hansestadt Lüneburg oder anderen Akteuren, wie z. B. dem Landkreis Lüneburg, zugeordnet. Diese Bereiche haben anschließend eine Rückmeldung zu dem zugeordneten Indikator gegeben. Für den jeweiligen Indikator wird die Methodik der Datenauswertung beschrieben, um die Indikatoren zukünftig vergleichen zu können. Der Bemessungszeitraum für die Beantwortung der Indikatoren bezieht sich dabei auf das Evaluationsjahr 2025.

Liegen die Daten von externen Akteuren zum aktuellen Zeitpunkt nicht vor, werden Daten aus dem vorherigen Jahr genutzt. Die Werte einiger Indikatoren konnten aufgrund von mangelnder Datenlage nicht für 2025 identifiziert werden. Die fehlenden Daten sollen in den kommenden Jahren sukzessive erhoben werden, um diese Indikatoren zu bedienen. In der Folge können die Indikatoren künftig auch verglichen werden, um mögliche Trends in der Verkehrs- und Mobilitätssituation zu erkennen.

Aus Teil zwei des Evaluationskonzeptes des NUMPs ergibt sich folgende Evaluationsfrage: *Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der im NUMP genannten Maßnahmensteckbriefe?*

Um einen Umsetzungsstand zu erfassen, wurden die Handlungsfelder des NUMPs analysiert. Dabei wurde der Umsetzungsstand der Maßnahmensteckbriefe im öffentlichen Bürgerinformationssystem nach politischen Beschlüssen und Mitteilungsvorlagen recherchiert. Dies bietet der Öffentlichkeit eine hohe Nachvollziehbarkeit. Einige Maßnahmensteckbriefe befinden sich derzeit aber auch auf einer konzeptionellen Planungsebene, welche sich nicht durch Verweise auf das öffentliche Bürgerinformationssystem widerspiegeln lassen können. An dieser Stelle werden verwaltungsinterne Sachstände als Ergebnis genutzt. Die zeitliche Abfolge der Maßnahmensteckbriefe sowie der Umsetzungsstart richten sich nach dem NUMP-Abschlussbericht (S. 109ff.). Dabei wird in Textform der Umsetzungsstand der Maßnahmensteckbriefe beschrieben, die entweder 2025 mit der Umsetzung starten sollen oder bereits einen Umsetzungsstand vorweisen können. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmensteckbriefe wird an quantitativen und qualitativen Zielwerten gemessen. Diese Zielwerte werden in den Umsetzungshinweisen der jeweiligen Maßnahmensteckbriefe sowie zusammenfassend in der Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe genannt (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 113ff.). Anhand dieser Zielwerte wird der Umsetzungsstand bewertet und in Kapitel 4.7 zusammengefasst.

3. Auswertung der kurzfristig überprüfbaren Indikatoren

3.1 Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit

Grundsätzlich werden bei allen größeren Baumaßnahmen im Stadtgebiet, welche auch die Fußwegeinfrastruktur betreffen, die Standards für die Barrierefreiheit für den Fußverkehr mitberücksichtigt. In diesem Jahr wurden acht Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut (vgl. Kapitel 4.4, S.19). Eine dauerhafte Querungshilfe wurde am Bargenturm eingerichtet.

3.2 Detailauswertungen der Unfälle mit Personen

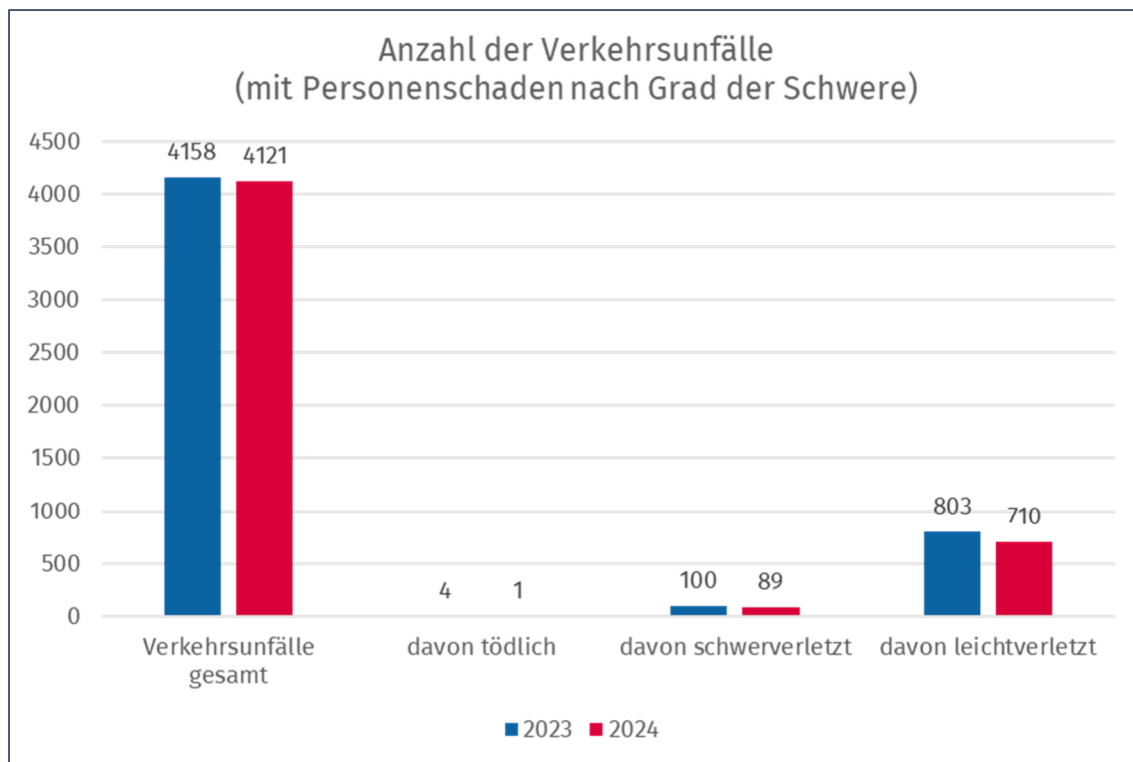


Abbildung 1: Polizeiliche Unfallstatistik für den Landkreis Lüneburg, eigene Darstellung (Preuß, 2025)

Für die Detailauswertung der Unfälle mit Personenschaden wird die Unfallstatistik der Polizeiinspektion Lüneburg/ Lüchow-Dannenberg/ Uelzen genutzt. Die vorliegenden Daten werten das Jahr 2023 und 2024 aus¹. Die angegebene Statistik bezieht sich auf den Landkreis Lüneburg inklusive der Hansestadt Lüneburg. Im Jahr 2024 gab es insgesamt 4121 Verkehrsunfälle. Damit sank die Zahl der Verkehrsunfälle zum Vorjahr 2023 um 0,89%. Davon gab es einen tödlichen Unfall im Landkreis Lüneburg. Insgesamt 89 Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen wurden registriert. Das entspricht einem Rückgang von 11% gegenüber dem Vorjahr. Auch die Zahl der leichtverletzten Personen bei Verkehrsunfällen sank um 11,58 % auf 710 Personen.

3.3 Anzahl der intermodalen Schnittstellen

Das Wort intermodal bezeichnet die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln, zum Beispiel Bahn und Auto, für eine Wegestrecke. In der Hansestadt Lüneburg werden Mobilitätsstationen als hvv switch Punkte ausgewiesen. Mobilitätsstationen bieten neben Informations- und Serviceangeboten eine Schnittstelle zwischen mindestens zwei Mobilitätsangeboten. 17 Orte in der Hansestadt Lüneburg sind als

¹ Preuß, M. (2025). Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2024. Polizeiinspektion Lüneburg/ Lüchow – Dannenberg/ Uelzen. Abgerufen von <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/59488/6008836> am 23.10.2025.

Mobilitätsstationen ausgewiesen. Es gibt keine offiziell ausgewiesenen P+R-Stationen der Hansestadt Lüneburg. Am Bahnhof Lüneburg kann das P+R-Parkhaus als intermodale Schnittstelle genutzt werden, um vom Auto auf ein anderes öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen. Es gibt keine ausgewiesenen B+R Stationen in der Hansestadt Lüneburg.

3.4 Anzahl geschaffener Radabstellanlagen

Ein verkehrspolitisches Ziel des Bürgerbegehrens Radentscheid ist es, dass pro Jahr mindestens 100 öffentliche Fahrradstellplätze installiert werden sollen (siehe auch VO/10016/22). In 2025 wurden 32 Fahrradbügel eingebaut, welche pro Bügel 2 Fahrradabstellplätze bieten. Weiterhin wurden 70 Radabstellanlagen in Form von Reihenparker eingerichtet. Insgesamt wurden somit 134 Radabstellanlagen errichtet.

3.5 Anzahl von Lieferzonen

Die Ausweisung von speziellen Bereichen für das Be- und Entladen von gewerblichen und privaten Nutzer:innen regelt seit 2024 das Verkehrszeichen 230.

Aktuell wurden fünf Ladebereiche mit dem Verkehrszeichen 230 in der Hansestadt ausgewiesen. Diese befinden sich in der Straße Auf der Rübekuhle, Auf der Altstadt, Johannisstraße und zwei auf dem Johann-Sebastian-Bach-Platz. Weiterhin gibt es Bereiche mit einem eingeschränkten Halteverbot (Verkehrszeichen 286), welche als Ladezone mit einem Zusatzzeichen ausgewiesen sind. Diese befinden sich beispielsweise in der Haagestraße oder der Lünertorstraße.



Abbildung 2:
Ladebereich
Zeichen 230
(BGBI. 2024 I Nr.
299)

3.6 Anzahl öffentlicher Ladesäulen

Zum 01.12.2025 befinden sich insgesamt 49 öffentlich zugängliche Ladesäulen (meist je zwei Ladepunkte) im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg. Davon sind 45 Ladesäulen mit zwei Ladepunkten und vier Ladesäulen mit einem Ladepunkt ausgestattet. Somit stehen insgesamt 99 öffentliche Ladepunkte im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg zur Verfügung. Hinzu kommen mindestens 77 halböffentliche Ladesäulen, die sich z. B. auf Supermarktparkplätzen, Firmengeländen oder in Parkhäusern befinden. Dabei haben 20 Ladesäulen je einen Ladepunkt, 51 Ladesäulen haben je zwei Ladepunkte und sechs Ladesäulen haben je drei Ladepunkte. Somit sind ca. 140 halböffentliche Ladepunkte im Stadtgebiet verfügbar.

3.7 Anzahl zugelassener Kfz insgesamt und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet

Die Daten über die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge (Kfz) werden vom Landkreis Lüneburg erhoben. Der Landkreis Lüneburg übermittelte zum 01.12.2025 die Kfz-Zulassungsdaten für das Stadtgebiet Lüneburg. Die dargestellten Daten beinhalten private und gewerblich genutzte Fahrzeuge. Bei der Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge muss von einer Messunschärfe ausgegangen werden, da Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten die Fahrzeuge am Firmenstandort registrieren lassen, sie dann aber an Firmenstandorten außerhalb des Stadt- oder Kreisgebietes einsetzen können.

- Insgesamt zugelassene Fahrzeuge im Stadtgebiet: 44.295
- Anzahl Verbrennerfahrzeuge: 39.008
- Anzahl elektrisch betriebener Fahrzeuge: 2.198
- Anzahl Hybrid-Fahrzeuge: 3.089
- Anzahl Fahrzeuge mit einer Brennstoffzelle: 0

Daraus ergibt sich eine Pkw-Dichte von rund 559 Pkw pro 1.000 Einwohner (Landkreis Lüneburg, 2025 & Hansestadt Lüneburg, 2025). Der Anteil der zugelassenen E-Fahrzeuge in der Hansestadt Lüneburg liegt bei 11,9 %. Der Bundesdurchschnitt des E-Fahrzeug-Anteils liegt bei etwa 3,3%².

3.8 Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse

Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist der Landkreis Lüneburg. Dieser hat bis Ende 2025 die KVG Stade GmbH & Co. KG mit dem Betrieb des ÖPNV im Landkreis Lüneburg beauftragt. Von der betriebenen Busflotte beläuft sich der Anteil der elektrisch betriebenen Linienbusse auf 0% der Busflotte (Landkreis Lüneburg, 2025). Im Laufe des Jahres 2026 strebt die MOIN (Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg) als neuer ÖPNV-Leistungserbringer eine zunehmende Elektrifizierung der Flotte an.

3.9 V85-Geschwindigkeiten

In der Verkehrsplanung, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit, wird in der Regel der V85-Wert als Indikator zur Ermittlung der gefahrenen Geschwindigkeiten vom Kfz ermittelt und genutzt. Dieser Wert beschreibt die Geschwindigkeit, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. Hier ein Beispiel für eine Verkehrsmessung in der Uelzener Straße: Der V85-Wert am Messpunkt in der Uelzener Straße liegt bei 54 km/h. Das bedeutet 85% der

² Deutschlandatlas (2026). Elektro-Pkw: Zahl der zugelassenen Fahrzeuge steigt. Abgerufen am 20.01.2025 von <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/111-Elektroautos-Pkw-Bestand.html>.

gemessenen Fahrzeuge fahren 54 km/h oder langsamer, während 15% schneller als 54 km/h fahren.

Die Werte für die V85-Geschwindigkeit werden anhand von Dauermessstellen und temporären Messungen erhoben. Die Dauermessstellen haben als sogenannte „Smileys“ bereits eine präventive Wirkung und regen zu einer reduzierten Geschwindigkeit an (erwartet werden ohne diese Geräte höhere Überschreitungen). Die Auswahl der Messstandorte basiert u.a. auf Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie zum Schutz von sensiblen Einrichtungen. Zukünftig werden temporäre, verdeckte Messungen zur Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen auch an weiteren Standorten durchgeführt (siehe auch NUMP-Abschlussbericht, S. 50ff.). Werden an einem Messpunkt deutliche Überschreitungen des V85-Wertes festgestellt, werden diese Ergebnisse der Polizei und dem Landkreis Lüneburg als zuständige Behörden zur Überwachung des fließenden Verkehrs mitgeteilt. Solche Auffälligkeiten gelten als wichtige Indikatoren für die Gefährdungslage vor Ort und fließen in die Priorisierung von Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen ein. Insbesondere dienen sie als Entscheidungsgrundlage dafür, an welchen Stellen künftig Rotlichtüberwachungsanlagen oder verstärkte Geschwindigkeitskontrollen eingerichtet werden sollen, um den Verkehr gezielt zu kontrollieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Tabelle 1: Auszug von Dauermessstellen und temporären Messstellen mit jeweiligen zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der gemessenen V85-Geschwindigkeit, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025)

Dauermessstellen	zulässige Höchstgeschwindigkeit	V85-Wert
Ochtmisser Kirchsteig, Messpunkt 1	20 km/h	34 km/h
Ochtmisser Kirchsteig, Messpunkt 2	50 km/h	50 km/h
Ochtmisser Kirchsteig, Messpunkt 3	50 km/h	60 km/h
Uelzener Straße	50 km/h	54 km/h
Lüneburger Straße	50 km/h	59 km/h
Bei Mönchsgarten, Messpunkt 1	30 km/h	37 km/h
Bei Mönchsgarten, Messpunkt 2	30 km/h	36 km/h
Bleckeder Landstraße	50 km/h	50 km/h
Am Wischfeld	30 km/h	47 km/h
Sülztorstraße	30 km/h	36 km/h

Temporäre Messstellen	zulässige Höchstgeschwindigkeit	V85-Wert
Barckhausenstraße	30 km/h	40 km/h
Klosterkamp	30 km/h	35 km/h

3.10 Fahrgastzahlen ÖPNV

Der Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger wurde angefragt. Dieser hat bis Ende 2025 die KVG Stade GmbH & Co. KG mit dem Betrieb des ÖPNV im Landkreis Lüneburg beauftragt. Die KVG erhebt keine systematischen Fahrgastzahlen, weshalb keine Daten für 2025 angegeben werden können. Im Laufe des Jahres 2026 wird die MOIN GmbH als neuer ÖPNV Leistungserbringer automatische Fahrgastzählsysteme in der Busflotte einsetzen. Dadurch können vollumfängliche Fahrgastzahlen erst in dem Evaluationsbericht 2027 dargestellt werden.

3.11 ÖPNV-Angebot

Der Indikator Kilometerleistung (km-Leistung) gibt an, wie viele Kilometer laut Regelfahrplan durch den ÖPNV Aufgabenträger ausgeschrieben werden. Eine Separierung der Daten für das ÖPNV-Angebot für die Hansestadt Lüneburg ist nur bedingt möglich, da der Landkreis Lüneburg die km-Leistung für den Landkreis Lüneburg inklusive dem Stadtgebiet Lüneburg ausschreibt. 2025 wurde eine Leistung von 2.466.057 km für den Liniennetzplan des Stadtverkehrs Lüneburg und 7.791.692 für den Liniennetz im Landkreis Lüneburg ausgeschrieben.

Der Indikator Pünktlichkeit gibt an, wie viele Busse pünktlich die Haltestellen erreicht haben. Die Zuverlässigkeitsquote gibt an, wie viele Fahrten tatsächlich durchgeführt worden und wie viele Fahrten ausgefallen sind. Der Landkreis Lüneburg und auch die KVG konnten bezüglich des ÖPNV-Angebotes in Lüneburg 2025 keine Daten bereitstellen.

3.12 Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen

Aktuell befinden sich an zwei Hauptverkehrsknotenpunkten im Stadtgebiet Radfrequenzmessgeräte. Diese erfassen durch Kameras und vordefinierte Messpunkte alle Radfahrer:innen.

Aufgrund einer technische Störung konnten von Oktober bis Dezember 2025 keine Radzählraten an beiden Knoten erfasst werden. Entsprechend konnten diese nicht in die Auswertung mit einfließen, weshalb die Abbildungen 3 und 4 nur Daten für die Monate Januar bis September ausweisen.

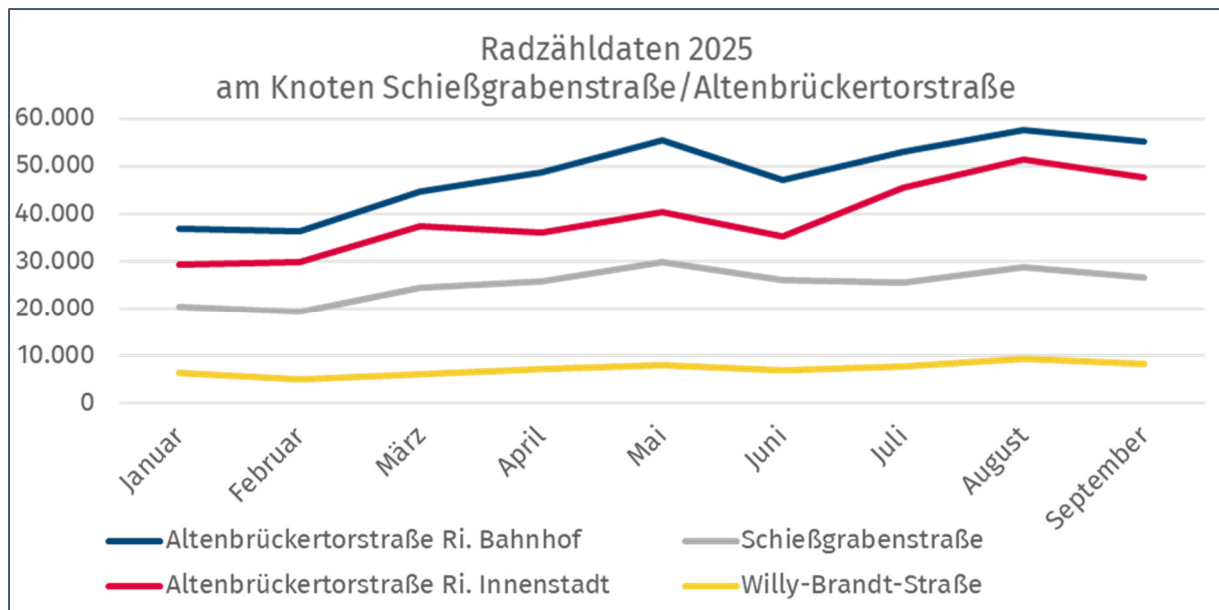


Abbildung 3: Radzähldaten 2025 am Knoten Schießgrabenstraße/Altenbrückertorstraße, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025)

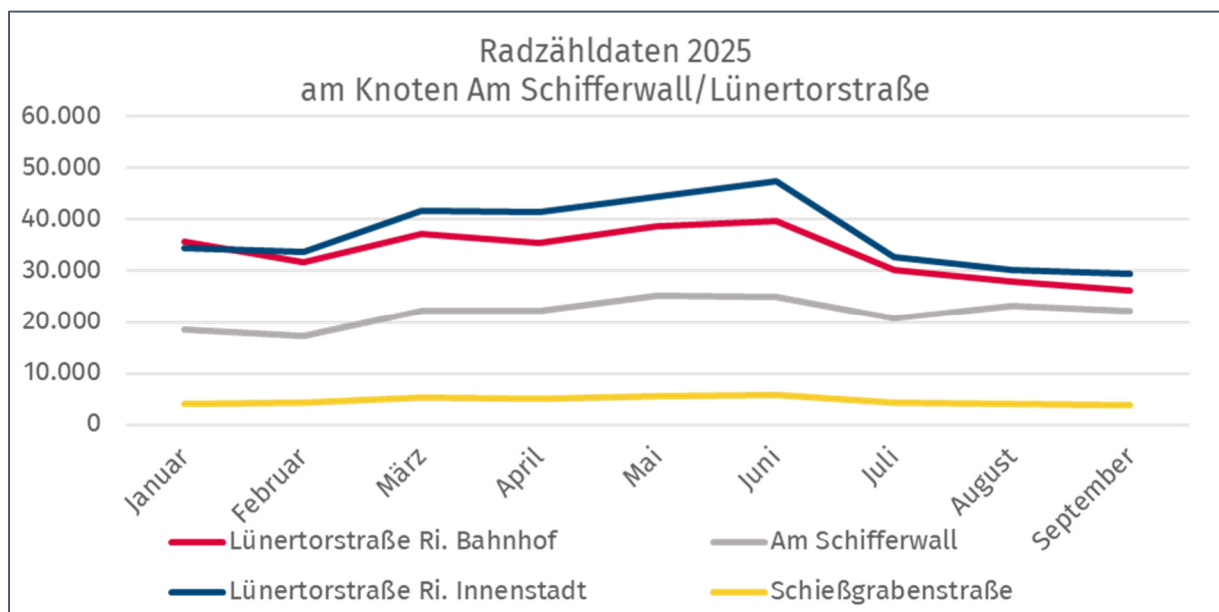


Abbildung 4: Radzähldaten 2025 am Knoten Am Schifferwall/Lünertorstraße, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025)

Weitere Zählstationen an hochfrequentierten Radverkehrsachsen werden im Maßnahmensteckbrief *R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs* des NUMPs vorgeschlagen und können in den kommenden Jahren umgesetzt werden (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 87 & S. 147).

3.13 Herstellung von Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr

Insgesamt befinden sich 128 Spielplätze im Stadtgebiet. 2025 wurden sechs Spielplätze in der Hansestadt Lüneburg hergestellt. Konkret handelt es sich dabei um vier Kinderspielplätze (Eichenhain, Salzbrücker Straße, Im Timpen, Hansestraße Nord), ein Jugendspielplatz am Kloster-

Abbildung 5: Anti-Rassismus Bank (Quelle: phs)

Lüne-Weg und ein Spielcontainer auf den Sülzwiesen. In diesem Jahr wurden 32 Sitzmöglichkeiten in Form von Bänken im Stadtgebiet aufgestellt. 25 davon sind sogenannte Anti-Rassismus Bänke. Durch das Fehlen einer Sitzfläche symbolisieren die Anti-Rassismus Bänke, dass in Lüneburg kein Platz für Ausgrenzung und Rassismus ist. Zusätzlich zu den Bänken im Stadtgebiet wurde die Grüne Oase Am Sande fertiggestellt, wo 17 Verweilmöglichkeiten geschaffen wurden. Im Zuge des Projekts wurden eine Rundbank in der Heiligengeiststraße sowie ein Tisch und 10 Stühle am Schragenplatz aufgestellt.

3.14 Anzahl und Nutzung von Sharingangeboten (Car- und Bikesharing)

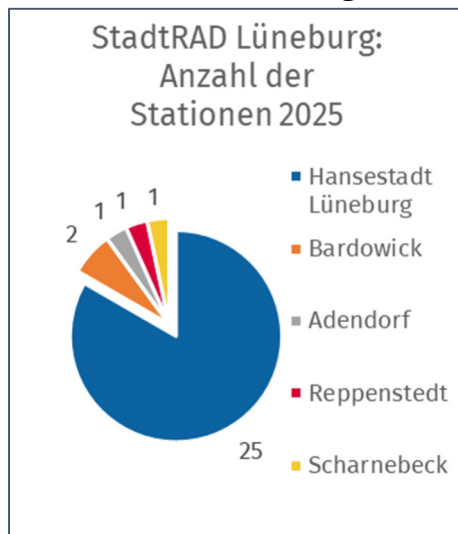


Abbildung 6: StadtRAD Lüneburg: Anzahl der Stationen in 2025 (DB Connect GmbH, 2025)

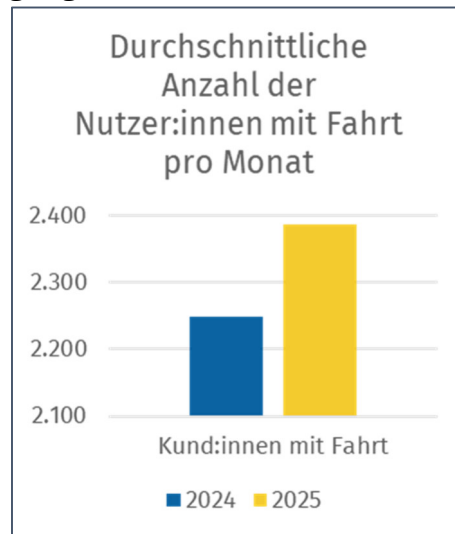


Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl der Nutzer:innen mit Fahrt pro Monat, eigene Darstellung (DB Connect GmbH, 2025)

Insgesamt stehen im Stadtgebiet sowie einigen Nachbarkommunen 30 StadtRAD-Stationen ganzjährig zur Verfügung. Davon befinden sich 25 Stationen innerhalb der Hansestadt Lüneburg. Die Station Freibad Hagen/Schützenstraße ist nur während der Sommermonate aktiviert. Die durchschnittliche Gesamtanzahl der registrierten StadtRAD-Nutzer:innen hat sich im Vergleich zum Jahr 2024 erhöht. Die Gesamtanzahl der Fahrten mit StadtRÄDERN hat sich im Vergleich zu 2024 erhöht.



Abbildung 8: StadtrAD Lüneburg: Anzahl der Kund:innen in 2024 und 2025 (DB Connect GmbH, 2025)

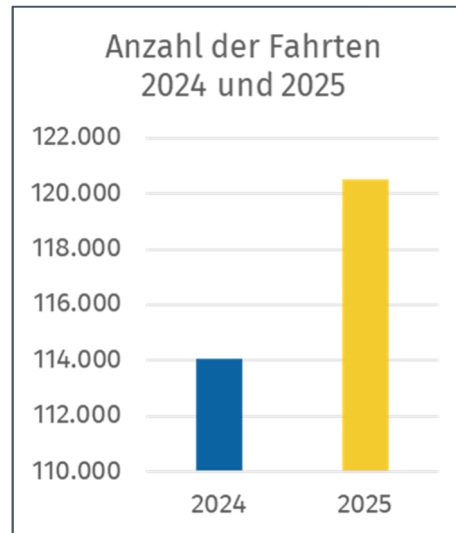


Abbildung 9: StadtrAD Lüneburg: Anzahl der Fahrten in 2024 und 2025 (DB Connect GmbH, 2025)

In der Hansestadt Lüneburg bietet das Unternehmen Campus Management GmbH im Rahmen von cambio Carsharing einen Carsharingbetrieb an. Aktuell gibt es 40 Stationen im Stadtgebiet sowie zwei weitere in Reppenstedt³. Cambio Carsharing hat in 2025 vier neue Stationen am Bahnhof (Vorplatz) Lüneburg, Im Schäferfeld, Am Werder und in der Schießgrabenstraße errichtet. Aktuell befinden sich 65 Fahrzeuge in der cambio Carsharing-Flotte, wovon vier Fahrzeuge elektrisch betrieben werden.

3.15 Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

2025 fanden zwei Öffentlichkeitskampagnen mit Aktionsveranstaltungen und zwei Veranstaltungen zum Thema Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan statt. Am 5. März 2025 fand die NUMP-Abschlussveranstaltung im Audimax der Leuphana Universität statt. Über 170 Personen nahmen vor Ort teil, um sich über die zentralen Erkenntnisse des NUMPs zu informieren und die künftige Mobilitätsstrategie für Lüneburg zu diskutieren (siehe auch VO/11759/25). Vom 5. bis 25. Mai nahm die Hansestadt Lüneburg zum neunten Mal bei der Aktion STADTRADELN teil. Rund 3.500 Teilnehmende in 144 Teams legten rund 606.000 Kilometer in dem Zeitraum zurück. Zusätzliche Aktionen zum Thema STADTRADELN waren ein Kreativwettbewerb „Malen mit dem Rad“ und die geförderte Abschlussveranstaltung „Poetry Slam trifft



Abbildung 10: Aktionsposter Europäische Mobilitätswoche (Hansestadt Lüneburg, 2025)

³ cambio Carsharing (2025). Unsere Stationen. Abgerufen von <https://www.cambio-carsharing.de/stationen> am 8.10.2025.

STADTRADELN“ inklusive Preisverleihung (siehe auch VO/11878/25). Vom 16. bis 22. September nahm die Hansestadt Lüneburg an der Europäischen Mobilitätswoche teil. Neben verschiedenen Veranstaltungen von Vereinen, Verbänden und Initiativen führte die Stadtverwaltung einen Rundgang mit Workshop zu Beruf, Familie und Mobilität sowie eine Tour de Klimaanpassung (siehe auch MV/12044/25-1). Im Rahmen von ergänzenden Beteiligungsmaßnahmen fand am 28. Oktober 2025 der erste NUMP Umsetzungsdialog zwischen der Stadtverwaltung und diversen Vereinen, Verbänden sowie Gewerbetreibenden der Lüneburger Stadtgesellschaft statt. In dem Umsetzungsdialog wurden erste Handlungsempfehlungen für umzusetzende Maßnahmensteckbriefe diskutiert (siehe auch MV/12048/25). Die Ergebnisse des Umsetzungsdialoges werden von einem Planungsbüro ausgewertet, können in die Vorplanung und Priorisierung seitens der Verwaltung einfließen und werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2026 veröffentlicht.

4. Umsetzungsanalyse

Die nachfolgenden Tabellen spiegeln die Maßnahmensteckbriefe sowie dazugehörige Teilmaßnahmen wider. Die Teilmaßnahmen wurden aus der detaillierten zeitlichen Umsetzung entnommen (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 113ff.).

4.1 Handlungsfeld F – Fußverkehr

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht im Handlungsfeld F – Fußverkehr, eigene Darstellung (NUMP-Abschlussbericht, 2025, S. 113)

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
F1	Netzkonzeption Fuß	2027	durchgehend	2040	Stufe 1
F1.1	Umsetzung der Hauptrouten	2027	durchgehend	2039	Stufe 1
F1.2	Umsetzung Haupt- & Nebengebiete	2029	durchgehend	2040	Stufe 1
F1.3	Aufstellung von Nahmobilitätskonzepten	2028	durchgehend	2040	Stufe 1
F2	Maßnahmenprogramm öffentlicher Raum	2027	durchgehend	2040	Stufe 2
F3	Historische Stadt für alle	2026	durchgehend	2040	Stufe 2

Die Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe im Handlungsfeld Fußverkehr werden voraussichtlich ab 2027 begonnen. Noch ausstehend ist der politische Beschluss für das Fußverkehrsanspruchsnetz (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 37). Das Fußverkehrsnetz mit den jeweiligen Anspruchsbereichen wurde, basierend auf dem planerischen Gutachten der Planersocietät, während der Erstellung des NUMPs entwickelt.

4.2 Handlungsfeld K – Kommunikation

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht im Handlungsfeld K – Kommunikation, eigene Darstellung (NUMP-Abschlussbericht, 2025, S. 113)

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
K1	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K1.1	jährliche Berichterstattung	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K1.2	Teilnahme am Stadtradeln	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K1.3	Teilnahme europäische Mobilitätswoche	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K1.4	Ergänzende Beteiligungsmaßnahmen	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K1.5	Sofortmängelbudget	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K2	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K2.1	Mobilitätsbildung	2025	durchgehend	2040	Stufe 3
K2.2	Etablierung Neubürgermarketing	2027	durchgehend	2040	Stufe 3

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
K2.3	Errichtung/ Fortführung Betriebliches Mobilitätsmanagement	2027	durchgehend	2040	Stufe 3
K3	Digitale Hansestadt	2026	durchgehend	2040	Stufe 4
K3.1	Einrichtung eines Mobilitätsdashboard	2026	durchgehend	2040	Stufe 4
K3.2	DFI an Lüneburger Haltestellen	2026	durchgehend	2040	Stufe 4
K3.3	Bereitstellung der Schnittstelle von Echtzeitdaten	2026	durchgehend	2040	Stufe 4

Im Maßnahmensteckbrief *K1 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit* wurden drei von fünf Teilmaßnahmen 2025 erfolgreich umgesetzt. Die jährliche Berichtserstattung erfolgte mit dem NUMP-Evaluationsbericht im Januar 2026 für das Evaluationsjahr 2025. Die Teilnahme am STADTRADELN (siehe auch VO/11878/25) und der Europäischen Mobilitätswoche (siehe auch MV/12044/25-1) wurden erfolgreich umgesetzt (vgl. Kapitel 3.15, S.14). Ergänzende öffentliche Beteiligungsmaßnahmen wurden 2025 nicht durchgeführt. Aus Kapazitätsgründen konnte verwaltungsseitig noch keine Auseinandersetzung mit einem Sofortmängelbudget für die Behebung von Mängeln im öffentlichen Raum in Höhe von 1.000€ pro Woche erfolgen.

Im Maßnahmensteckbrief *K2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement* werden diverse Umsetzungshinweise für unterschiedliche Zielgruppen benannt. Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements kann das Projekt „Schulstraßen“ im Bereich der Grundschule Rotes Feld hervorgehoben werden. Neben den Markierungsarbeiten und den Änderungen im Durchfahrtsverbot hat die Hansestadt Lüneburg aktiv Schüler:innen, Eltern und Anwohner:innen über die Änderungen informiert, um auf das Mobilitätsverhalten der Schüler:innen einzuwirken. Das Projekt ist Teil des Forschungsprojekts *Schulstraßen: Umsetzung und Evaluation* der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen⁴. Im Rahmen der Aktionswochen STADTRADELN und der Europäischen Mobilitätswoche konnten Angebote von Dritten (z. B. Schulen, Initiativen, Verbände) aktiv mit eingebunden werden. Hierzu zählen Veranstaltungen wie der Parking Day vom Verkehrsclub Deutschland oder eine Lesung vom Literaturbüro Lüneburg. Weiterhin zählen verschiedene Veranstaltungen im Bereich Mobilitätsbildung im Zuge des STADTRADELNs und der Europäischen Mobilitätswoche dazu (vgl. Kapitel 3.15, S. 14). Die Verwaltung hat sich noch nicht mit der Konzeption von Mobilitätsinformationen für Neubürger:innen befasst. Die Hansestadt Lüneburg führt ihr betriebliches Mobilitätsmanagement mit

⁴ Hansestadt Lüneburg (2025). Pilotprojekt gestartet: Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße wird zur „Schulstraße“. Pressemitteilung vom 08.10.2025. Eingesehen von <https://www.hansestadt-lueneburg.de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/pilotprojekt-startet-friedrich-ludwig-jahn-strasse-wird-vor-der-grundschule-im-roten-felde-zur-schulstrasse.html> am 29.10.2025

den bestehenden Angeboten wie der Bezuschussung zum Jobticket, die Zusammenarbeit mit einem Anbieter für Fahrradleasing sowie die dienstliche Nutzung von StadtRAD-Fahrrädern fort.

Im Rahmen des Maßnahmensteckbriefs *K3 Digitale Hansestadt* werden an 14 ÖPNV-Haltestellen insgesamt 23 Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) vom Landkreis Lüneburg installiert. Die aufgestellten DFIs befinden sich aktuell noch nicht in der Echtbetriebsphase. Weiterhin wird an der Erstellung eines Mobilitätsdashboards gearbeitet. Dabei sollen verkehrsrelevante Daten, wie z.B. die Auslastung und Lage der Parkhäuser oder die Positionen von E-Ladesäulen öffentlich einsehbar sein.

4.3 Handlungsfeld M – Motorisierter Verkehr

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht im Handlungsfeld M – Motorisierter Verkehr, eigene Darstellung (NUMP-Abschlussbericht, 2025, S. 114)

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
M1	Netzkonzeption Kfz	2025	durchgehend	2040	Stufe 1
M1.1	Hierarchisierte Straßennetzkarte	2025	1 Jahr	2025	Stufe 1
M1.2	Umgestaltung der Straßenräume	2027	14 Jahre	2040	Stufe 1
M1.3	Gesamtstädtische Verkehrszählung	2026	12 Jahre	2037	Stufe 1
M2	Verkehrsberuhigung für sichere Lebensumfelder	2027	13 Jahre	2039	Stufe 2
M3	Ein Rahmen für die E-Mobilität	2027	1 Jahr	2027	Stufe 4
M4	Wirksame Modalfilter in der Innenstadt	2025	9 Jahre	2033	Stufe 3
M5	Parkraummanagement	2025	2 Jahre	2027	Stufe 1
M6	Citylogistik	2027	1 Jahr	2027	Stufe 3

Im Maßnahmensteckbrief *M1 Netzkonzeption Kfz* wurde im Rahmen des NUMP-Abschlussberichtes die Straßen des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger geprüft und eine hierarchisierte Straßennetzkarte, auch Zielnetz genannt, abgeleitet. Die Verwaltung erarbeitet aktuell die Grundlagen für die gesamtstädtische Verkehrszählung, -prognose und -entwicklung, um die Bedarfe aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und die Anforderungen der Zugänglichkeit wichtiger Orte, Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit mit aufzunehmen.

Im Maßnahmensteckbrief *M4 wirksame Modalfilter in der Innenstadt* werden mögliche Zufahrtsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr durch sogenannte Polleranlagen beschrieben. Die Umsetzung der Polleranlage Neue Sülze/Sülztorstraße im Zuge der Entwicklung des Fahrradrings für den Abschnitt Neue Sülze und Salzstraße befindet sich derzeit in der Vorbereitung (siehe auch VO/9298/20-1).

Der Maßnahmensteckbrief *M5 Parkraummanagement* wird im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts fortlaufend umgesetzt. In dem letzten Umsetzungsschritt werden die Neuordnung der Parkgebührenzonen im öffentlichen Raum sowie die Anpassungen der Parkgebühren umgesetzt (siehe auch VO/11281/24-5). Um die Daten des Parkleitsystems besser zugänglich zu machen, befindet sich aktuell ein Mobilitätsdatendashboard in Erstellung, welches den verfügbaren Parkraum auch online anzeigen soll. Möglichkeiten des Ausbaus Parkleitsystems werden geprüft, sind derzeit aber nicht konkret geplant (siehe auch VO/11281/24-4-1);

4.4 Handlungsfeld Ö – ÖPNV & Vernetzte Mobilität

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht im Handlungsfeld Ö - ÖPNV & Vernetzte Mobilität, eigene Darstellung (NUMP-Abschlussbericht, 2025, S. 114)

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
Ö1	Zukunftsfähiges ÖPNV-Netz für Lüneburg	2026	durchgehend	2040	Stufe 1
Ö2	Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan	2026	durchgehend	2040	Stufe 1
Ö3	Modellprojekt: Flexible Angebote	2029	durchgehend	2040	Stufe 3
Ö4	Unterwegs bei Tag und Nacht	2026	durchgehend	2040	Stufe 2
Ö5	Busbeschleunigung	2026	durchgehend	2040	Stufe 2
Ö5.1	Modalfilter	2027	8 Jahre	2034	Stufe 2
Ö5.2	Knotenpunkte	2026	durchgehend	2040	Stufe 2
Ö5.3	Stabilitätsproblem	2026	durchgehend	2040	Stufe 2
Ö6	Haltestelleninitiative	2025	durchgehend	2040	Stufe 2
Ö7	Vernetzte Mobilität	2025	durchgehend	2040	Stufe 2
Ö8	Bike & Ride	2025	durchgehend	2040	Stufe 2

Im Bereich der Nahverkehrsplanung ist der Landkreis Lüneburg Aufgabenträger zur Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes. Die Hansestadt Lüneburg unterstützt, sofern möglich, den Landkreis Lüneburg bei der Einforderung erforderlicher Mittel zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Stadtgebiet.

Im Maßnahmensteckbrief *Ö2 Anpassungsbedarfe Fortschreibung des Nahverkehrsplans* hat die Hansestadt Lüneburg im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2025 (NVP 2025) alle stadtrelevanten Belange bezüglich des NVP 2025 dem Landkreis Lüneburg übersandt (siehe auch VO/11758/25-1). Der Landkreis Lüneburg hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen und bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplanes einzelne Punkte übernommen⁵.

⁵ Die detaillierte Synopse von allen Stellungnahmen kann im öffentlichen Bürgerinformationssystem des Landkreises Lüneburg eingesehen werden (siehe auch Berichtsvorlage 2025/229).

Im Zuge des Maßnahmensteckbriefes *Ö6 Haltestelleninitiative* wurden dieses Jahr folgende acht Haltestellen barrierefrei aus- und umgebaut:

- Thorner Platz (stadtauswärts)
- Thorner Platz (stadteinwärts)
- Allensteiner Straße (stadteinwärts)
- Bessemer Straße (stadteinwärts)
- Tennispark (stadteinwärts)
- Tennispark (stadtauswärts)
- Kurt-Schuhmacher-Straße (stadteinwärts)
- Kurt-Schuhmacher-Straße (stadtauswärts)

Identifizierte Haltestellen mit Handlungserfordernissen aus dem NUMP-Abschlussbericht (S. 74) wurden 2025 nicht umgesetzt. Rund ein Drittel der Bushaltestellen im Stadtgebiet ist barrierefrei ausgebaut.

Im Zuge des Maßnahmensteckbriefes *Ö7 Vernetzte Mobilität* wurde an der systematischen Umsetzung der Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote gearbeitet. Insgesamt werden 17 Orte im Stadtgebiet als hvv switch Punkte beziehungsweise als Mobilitätsstationen ausgewiesen. Die Mobilitätsstationen bündeln mindestens zwei Mobilitätsangebote und zusätzliche Service- und Informationsangebote. Aus den 16 vorgeschlagenen Standorten für Mobilitätsstationen aus dem NUMP-Abschlussbericht wurden 15 Standorte als Mobilitätsstation ausgewiesen. Zwei zusätzliche Stationen befinden sich am Kurpark und auf den Sülzwiesen. In 2025 wurden vier weitere StadtRAD-Stationen an den Standorten Filmpalast/Bockelmannstraße, Scharnebecker Marktplatz, Röntgenstraße/Gaußstraße und Hinter der Sülzmauer/Am Bargenturm eingerichtet. Von den vorgeschlagenen Bikesharing-StadtRAD-Stationen wurden bisher keine weiteren Stationen eingerichtet. Die Hansestadt Lüneburg prüft weiterhin die Einrichtung der empfohlenen genannten StadtRAD-Stationen.

Im Zuge des Maßnahmensteckbriefes *Ö8 Bike & Ride* wurden bisher keine zusätzlichen Radabstellanlagen an Haltepunkten eingerichtet.

4.5 Handlungsfeld R – Radverkehr

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht im Handlungsfeld R – Radverkehr, eigene Darstellung (NUMP-Abschlussbericht, 2025, S. 115)

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
R1	Netzkonzeption Rad	2025	durchgehend	2040	Stufe 1
R1.1	Haupttrouten	2025	durchgehend	2040	Stufe 1
R1.2	Attraktive Verbindungs-/Schöntrouten	2026	durchgehend	2040	Stufe 1
R2	Störungsarmes Radfahren	2025	7 Jahre	2031	Stufe 1

R3	Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs	2027	11 Jahre	2037	Stufe 4
R3.1	Radzahlstationen	2028	5 Jahre	2032	Stufe 4
R3.2	Fahrradreparaturstationen	2027	11 Jahre	2037	Stufe 4
R4	Radabstellanlagen	2025	durchgehend	2040	Stufe 2

Im Rahmen des Maßnahmensteckbriefs *R1 Netzkonzepktion Rad* werden Haupt- und Nebenrouten der Radverkehrsstrategie 2025 baulich umgesetzt, um die allgemeinen Bedingungen für Radfahrer:innen zu verbessern. Die folgenden Maßnahmen richten sich dabei nach den entsprechenden Empfehlungen für Radverkehrsmaßnahmen und E-Klima-Standards. Im Haupttroutennetz wurde auf der Hauptroute 5 im Zuge des Bauvorhabens Dahlenburger Landstraße der Kreuzungsbereich am Pulverweg für den Radverkehr optimiert. Im Nebenroutennetz wurde die Uferpromenade Treidelweg auf ca. 250 m mit einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Pflasterung verbessert. Ebenfalls saniert wurde der Verbindungsweg zwischen Deutsch Evern und Wilschenbruch auf ca. 2,1 km. Aktuell erfüllen diese baulichen Maßnahmen nicht vollumfänglich das im Maßnahmensteckbrief R1 gesetzte Ziel zur Verbesserung von 3 km der Radinfrastruktur an Haupttrouten und 3 km an Nebenrouten pro Jahr (vgl. NUMP-Abschlussbericht, S. 81).

Die Reduzierung von Hindernissen im Radverkehrsnetz wird im Maßnahmensteckbrief *R2 Störungsarmes Radfahren* beschrieben und im Zuge der Radverkehrsförderung 3.0 umgesetzt. 2025 wurden zwölf Einzelmaßnahmen durchgeführt. Dabei wurden Verkehrsschilder für z. B. eine durchlässige Sackgasse für Fuß- und Radverkehr oder die Aufhebung des Durchfahrtsverbotes für den Radverkehr ausgetauscht und bauliche Maßnahmen wie eine Bordsteinabsenkung oder der Abbau einer Umlaufsperre umgesetzt.

Im Maßnahmensteckbrief *R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs* wurden fünf weitere Fahrradreparaturstationen aufgebaut. Dazu zählen die Standorte auf dem Gelände der Loewe-Stiftung und auf dem Kurpark-Parkplatz sowie neben den StadtRAD- bzw. Mobilitätsstationen Tartuer Platz, Teufelsküche und St. Stephanus-Platz. Zusätzliche Radzahlstationen wurden noch nicht umgesetzt.

Im Zuge des Maßnahmensteckbrief *R4 Radabstellanlagen* wurden dieses Jahr 134 Fahrradabstellplätze geschaffen (vgl. Kapitel 3.4, S. 8). Die Zielvorgabe des NUMP-Abschlussberichtes von 100 neugebauten Radabstellplätzen wurde erreicht. An der Straßenecke Wallstraße/Rote Straße stehen insgesamt sechs Fahrradboxen kostenlos für einen Zeitraum von vier, acht oder 24 Stunden zur Verfügung. Es entstanden 2025 keine neuen Fahrradboxen sowie keine Standorte mit Witterungsschutz. Damit wurden die Umsetzungshinweise gemäß NUMP-Abschlussbericht (S. 88) nur bedingt eingehalten. Standorte für zukünftige Fahrradstellplätze wurden identifiziert und werden kontinuierlich über die nächsten Jahre umgesetzt.

4.6 Handlungsfeld S – Straßenraumgestaltung

Tabelle 7: Maßnahmenübersicht für das Handlungsfeld S - Straßenraumgestaltung, eigene Darstellung (NUMP-Abschlussbericht, 2025, S. 115)

Nr.	Titel	Beginn der Umsetzung	Dauer der Umsetzung	Ende der Umsetzung	Priorität NUMP
S1	Optimierung der Verkehrsströme (östl. Innenstadt)	2025	9 Jahre	2037	Stufe 2
S2	Optimierung der Verkehrsströme (Soltauer/Uelzener Str.)	2026	2 Jahre	2031	Stufe 3
S3	Lebenswerte Quartiere	2026	14 Jahre	2040	Stufe 2
S3.1	Modalfilter	2027	7 Jahre	2034	Stufe 2
S3.2	Quartierskonzepte	2028	durchgehend	2040	Stufe 2
S4	50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg	2025	durchgehend	2040	Stufe 1
S5	Sichere Schulumfelder	2025	durchgehend	2040	Stufe 1
S6	Lebenswerte Innenstadt	2030	1 Jahr	2030	Stufe 3

Für den Maßnahmensteckbrief *S1 Optimierung der Verkehrsströme der östlichen Innenstadt* konnte die Verwaltung noch keine Machbarkeitsprüfung durchführen.

Im Maßnahmensteckbrief *S3 Lebenswerte Quartiere* besteht aktuell die Planung zu dem Modalfilter Neue Sülze/ in der Innenstadt (vgl. Handlungsfeld M – Motorisierter Verkehr).

Im Maßnahmensteckbrief *S4 50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg* wird vorgeschlagen, jährlich mindestens drei Querungen oder Querungshilfen im Stadtgebiet und zwei Knoten zu überplanen und umzubauen. Eine Querungshilfe wurde Am Bargenturm errichtet. Im Zuge der Baumaßnahme in der Dahlenburger Landstraße wurde die Einmündung am Pulverweg umgebaut und eine bekannte Unfallhäufungsstelle beseitigt. Die Umsetzungshinweise wurden somit nur bedingt erfüllt. Die Verwaltung plant zukünftig einen systematischen Ausbau der Umsetzungshinweise des Maßnahmensteckbriefes.

Schulwegpläne wurden im Rahmen des Maßnahmensteckbrief *S5 sichere Schulumfelder* 2025 nicht erstellt. Die Verwaltung beabsichtigt ab 2026 jährlich ein bis zwei Schulwegpläne für Schulen im Lüneburger Stadtgebiet zu erstellen.

4.7 Zusammenfassung der Umsetzungsevaluation

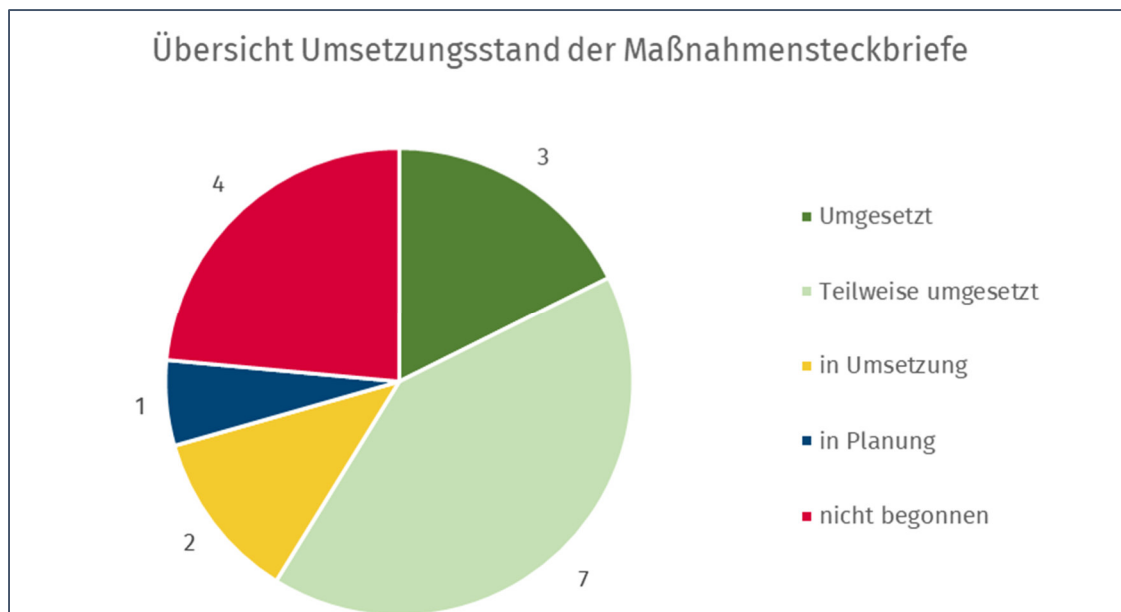


Abbildung 11: Übersicht Umsetzungsstand der Maßnahmensteckbriefe, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025)

14 der 34 aufgelisteten Maßnahmensteckbriefe im NUMP-Abschlussbericht sollen 2025 mit der Umsetzung starten. Darüber hinaus wurde auch an der Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe K3 Digitale Hansestadt, Ö2 Anpassungsbedarfe Fortschreibung Nahverkehrsplan und R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs gearbeitet. Die Abbildung 11 zeigt den Fortschritt von 17 Maßnahmensteckbriefen in 2025 unterteilt in fünf Kategorien. Als umgesetzt werden Maßnahmensteckbriefe aufgelistet, die entweder den jährlich vorgegebenen Zielwert erreicht haben oder gemäß der Umsetzungshinweise umgesetzt wurden. Teilweise umgesetzte Maßnahmensteckbriefe haben die genannten Umsetzungshinweise nicht vollumfänglich oder nur einzelne Teilmaßnahmen des Maßnahmensteckbriefes erfüllt. In Umsetzung befindende Maßnahmensteckbriefe sind zum aktuellen Zeitpunkt entweder im Bau oder wurden politisch beschlossen und werden über einen Projektzeitraum im Stadtgebiet umgesetzt. In Planung befindliche Maßnahmensteckbriefe werden aktuell in der Verwaltung bearbeitet und befinden sich meist auf konzeptioneller Ebene. Als nicht begonnene Maßnahmensteckbriefe gelten alle Steckbriefe, welche sich seitens der Verwaltung noch nicht aktiv in Planung befinden. Dies kann diverse Gründe haben, wie z.B. limitierte finanzielle oder personelle Kapazitäten. Eine politische Beteiligung wird gegebenenfalls vorbereitet. Eine detaillierte Zuordnung der einzelnen Maßnahmensteckbriefe wird zusammenfassend aus den Ergebnissen der Umsetzungsanalyse in Kapitel 4 in Tabelle 8 dargestellt. Einzelne Maßnahmen, die als Daueraufgabe gekennzeichnet sind, werden immer nach dem aktuellen

Umsetzungsstand bewertet. Für 2026 befinden sich die Daueraufgaben auch in Planung und werden daher nicht zweimal aufgenommen.

Tabelle 8: Zuordnung der Maßnahmensteckbriefe zum Umsetzungsstand, eigene Darstellung (Hansestadt Lüneburg, 2025)

Umgesetzte Maßnahmensteckbriefe	
	Ö2 Anpassungsbedarfe Fortschreibung des Nahverkehrsplanes - Daueraufgabe
	Ö6 Haltestelleninitiative - Daueraufgabe
	R2 Störungsarmes Radfahren – Daueraufgabe
Teilweise umgesetzte Maßnahmensteckbriefe	
	K1 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit - Daueraufgabe
	K2 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement - Daueraufgabe
	Ö7 Vernetze Mobilität
	R1 Netzkonzeption Rad - Daueraufgabe
	R3 Stärkung der Wahrnehmung des Radverkehrs
	R4 Radabstellanlagen - Daueraufgabe
	S4 50 Knotenpunkte & Querungen für Lüneburg - Daueraufgabe
in Umsetzung befindende Maßnahmensteckbriefe	
	M5 Parkraummanagement
	K3 Digitale Hansestadt
in Planung befindende Maßnahmensteckbriefe	
	M4 wirksame Modalfilter in der Innenstadt
nicht begonnene Maßnahmensteckbriefe	
	M1 Netzkonzeption Kfz
	Ö8 Bike & Ride - Daueraufgabe
	S1 Optimierung der Verkehrsströme (östl. Innenstadt)
	S5 sichere Schulumfelder - Daueraufgabe

5. Fazit und Ausblick

Die Datengrundlage für die Quantifizierung der kurzfristig zu überprüfenden Indikatoren kann positiv bewertet werden. Die fehlenden Daten zu den Fahrgastzahlen und der Pünktlichkeit im ÖPNV werden sukzessive in den nächsten Evaluationsberichten ergänzt. Zukünftig ist es möglich, die Indikatoren jährlich zu vergleichen, um mögliche Trends identifizieren zu können. Für die Umsetzungsevaluation kann positiv festgehalten werden, dass ein Fortschritt bei vielen Maßnahmensteckbriefen vorzuweisen ist, die 2025 beginnen sollten. Handlungsbedarf wird bei den Maßnahmensteckbriefen deutlich, die die Zielwerte der im NUMP-Abschlussbericht genannten Umsetzungshinweise pro Jahr nicht erreichen. Daher sollte bei den Maßnahmensteckbriefen, welche jährlich zu bearbeiten sind, ein deutlicher Fokus auf die Erreichung der Zielwerte des NUMPs gelegt werden. Auch in 2026 wird der NUMP-Umsetzungsdialog mit den Vereinen, Verbänden und Gewerbetreibenden durchgeführt, um gesellschaftliche Vertreter:innen aktiv in den Umsetzungsprozess des NUMPs einzubinden.

Kontakt

Hansestadt Lüneburg

Die Oberbürgermeisterin

Bereich Mobilität

Am Ochsenmarkt 1

21335 Lüneburg

www.hansestadt-lueneburg.de/nump

E-Mail: mobilitaet@stadt.lueneburg.de

Telefon: 04131 309 3599