



Vorlagennummer: AT/12274/26
Vorlageart: Antrag
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Antrag "Tempo 30 auf der Schießgrabenstraße" (Antrag von Ratsfrau Esders vom 31.12.2025, eingegangen am 31.12.2025)

Datum: 05.01.2026
Federführung: Bereich 32 - Ordnung und Verkehr
Organzuständigkeit: VA

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Verwaltungsausschuss	10.02.2026	N
Rat der Hansestadt Lüneburg	12.02.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Der Rat möge beschließen:

Auf der Schießgrabenstraße wird ein Tempo-30-Limit eingeführt.

Ergänzend ist zu prüfen, in welchem Umfang Sanierungen der Straßendecke zur weiteren Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen beitragen können.

Nach einem Jahr legt die Verwaltung dem Rat einen Evaluationsbericht zu den Auswirkungen der Maßnahme auf Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit sowie auf die Bedingungen für den ÖPNV und den Rad- und Fußverkehr vor und unterbreitet auf dieser Grundlage einen Vorschlag zur Ausweitung auf weitere hochbelastete Straßen im Stadtgebiet.

Beschlussempfehlung des Verwaltungsausschusses vom 10.02.2026:

Der Antrag wird in den Ausschuss für Mobilität verwiesen und dort beraten, sobald eine ergänzende Begutachtung vorliegt.

Sachverhalt

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag in den Ausschuss für Mobilität zu verweisen.

Sie nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Die Einführung lärmmindernder Maßnahmen, etwa einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Schießgrabenstraße, wird derzeit verkehrsrechtlich geprüft. Der Lärmaktionsplan (LAP) liefert hierfür eine wichtige fachliche Orientierung; die dortigen Berechnungen können jedoch nicht ohne Weiteres als unmittelbare Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen herangezogen werden. Bei der Prüfung sind insbesondere die für das Straßenverkehrsrecht verbindlichen Lärmschutz-Richtlinien StV (siehe auch LAP Kapitel 13) und die Vorgaben des § 45 Abs. 9 StVO als Maßstab anzuhalten.

Im Rahmen der Prüfung werden Vor- und Nachteile möglicher Einzelmaßnahmen sorgfältig abgewogen. Dazu gehören das qualitative und quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, mögliche Verkehrsverlagerungseffekte sowie die Vermeidung unzumutbarer Lärmimmissionen für Anlieger. Denn Einschränkungen auf einer Hauptverkehrsstraße dürfen nicht zu neuen, nicht hinzunehmenden Belastungen an anderer Stelle führen.

Aktuell ist die ohnehin starke Verkehrsbelastung der Schießgrabenstraße infolge der Baustellen insbesondere in der Bleckeder und der Dahlenburger Landstraße zusätzlich erhöht, wodurch der Verkehrsfluss insgesamt eingeschränkt ist. Vor diesem Hintergrund wird geprüft, zu welchem Zeitpunkt zusätzliche Maßnahmen so umgesetzt werden können, dass keine weiteren Beeinträchtigungen für das Verkehrsnetz mit den damit verbundenen Folgebeeinträchtigungen für z.B. die Anwohnerschaft entstehen. Bei einer Umsetzung wären in jedem Fall eine Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen des Stadtrings erforderlich, um den Verkehrsfluss im gesamten Stadtgebiet aufrechtzuerhalten. Dieser technische und administrative Aufwand sind trotz der derzeit angespannten Personalsituation in der Prüfung zu berücksichtigen.

Als erster und kurzfristig umsetzbarer sowie derzeit in Prüfung befindlicher Ansatz wird eine **nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** aus Lärmschutzgründen erwogen. Aufgrund der geringeren nächtlichen Verkehrsbelastung sind hier weniger negative Auswirkungen auf den Gesamtverkehr zu erwarten.

Die Verwaltung nimmt die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe sehr ernst. Um die Auswirkungen einer dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Schießgrabenstraße vollständig zu erfassen, ist eine weitere Begutachtung erforderlich. Diese soll zulässige und praktikable verkehrsrechtliche Maßnahmen identifizieren und deren Umsetzbarkeit bewerten. Aussagen zu konkreten Umsetzungszeitpunkten sind daher derzeit noch nicht möglich. Parallel werden weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen in den im LAP genannten Gebieten geprüft; in diesen Bereichen könnten sich zeitlich früher realisierbare Möglichkeiten für Geschwindigkeitsreduzierungen ergeben.

Mit Blick auf die nächsten Schritte beabsichtigt die Verwaltung, die laufenden Prüfungen fortzuführen und zur Sicherstellung einer rechtlich vertretbaren Lösung die o.g. Begutachtung durchzuführen.

Ziel	Unterziel	Bewertung			
Klimaschutz		++	+	-	--
	Ausbau erneuerbarer Energien				
	Reduzierung der CO ₂ -Emissionen z.B. durch Senkung des Energieverbrauchs oder Erhöhung der Energieeffizienz		+		
Umwelt- und Naturschutz		++	+	-	--
	Verringerung der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung; Reduzierung der Lärmbelastung		+		
Mobilität		++	+	-	--
	Sichere Mobilität		+		

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

Finanzielle Auswirkungen: ➤ ja (Die Höhe kann derzeit nicht beziffert werden.)

Personelle Auswirkungen / Auswirkungen auf Stellenplan: ➤ ja
(Derzeit kann nicht beziffert werden, wie hoch der zusätzliche Personalressourcenverbrauch zu bemessen ist.)

Anlage/n

Anlage 1: Antrag Ratsfrau Esders Tempo 30 Schießgrabenstraße (öffentlich)

Hansestadt Lüneburg
Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Lüneburg, den 31.12.2025

Antrag: Tempo-30-Limit auf der Schießgrabenstraße einführen – Massiver Gesundheitsgefährdung durch Lärm- und Schadstoffbelastungen entgegenwirken

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

ich beantrage erneut die Einführung eines Tempo-30-Limits auf der Schießgrabenstraße. Ergänzend ist zu prüfen, in welchem Umfang Sanierungen der Straßendecke zur weiteren Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen beitragen können.

Nach einem Jahr legt die Verwaltung dem Rat einen Evaluationsbericht zu den Auswirkungen der Maßnahme auf Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit sowie auf die Bedingungen für den ÖPNV und den Rad- und Fußverkehr vor und unterbreitet auf dieser Grundlage einen Vorschlag zur Ausweitung auf weitere hochbelastete Straßen im Stadtgebiet.

Begründung

Die massive gesundheitliche Belastung der Anwohner*innen der Schießgrabenstraße ist seit Jahren bekannt – dennoch wurde bislang nicht gehandelt. Bereits am 25. Mai 2024 hatte ich einen Antrag zur Temporeduzierung in der Schießgrabenstraße eingebracht. Die Verwaltung bat damals um Rückzug mit dem Verweis auf den noch nicht abgeschlossenen Lärmaktionsplan. Diese Begründung ist spätestens mit der Fertigstellung des Lärmaktionsplans 2024 obsolet. Die Fortsetzung des bisherigen Zustands bedeutet ein bewusstes Inkaufnehmen gesundheitlicher Schäden der Anwohner*innen.

Die Schießgrabenstraße gehört zu den am stärksten durch motorisierten Individualverkehr belasteten Verkehrsachsen der Hansestadt Lüneburg. Der Lärmaktionsplan 2024 weist hier eine dauerhaft gesundheitsgefährdende Lärmbelastung aus. Hinzu kommt eine extreme Luftschadstoffbelastung: Laut NDR-Bericht vom 11.12.2025 weist die Schießgrabenstraße mit einem NO₂-Jahresmittel von über 25 µg/m³ den höchsten Wert in Niedersachsen und Bremen auf!

Diese Werte dokumentieren eine systematische Überlastung durch den Autoverkehr. Laut VCD sind hier an Spitzentagen mehr als 25.000 Autos unterwegs. Die gesundheitlichen Folgen tragen die Anwohner*innen. Verkehrslärm und Stickstoffdioxid stehen in direktem Zusammenhang mit Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und erhöhter Sterblichkeit. Die Anwohner*innen der Schießgrabenstraße sind damit einer dauerhaften Gesundheitsgefährdung ausgesetzt, die beendbar ist.


Ein weiteres Abwarten, Vertagen oder Verweisen auf Prüfprozesse ist nicht verantwortbar. Die Stadt weiß um die Belastung, verfügt über belastbare Daten und hat mit Tempo 30 ein Instrument, um die Situation zu verbessern. Wer unter diesen Voraussetzungen nicht eingreift, handelt nachlässig.

Tempo 30 ist dabei nicht nur eine Lärmschutzmaßnahme, sondern ein zentraler Schritt der Mobilitätswende. Die heutige Verkehrssituation privilegiert den motorisierten Individualverkehr auf Kosten der Gesundheit, der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrenden. Langsamere, gleichmäßigere Verkehrsflüsse verbessern zugleich die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und schaffen bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

Eine Sanierung der Straßendecke kann diese Effekte langfristig verstärken und ist deshalb in die Maßnahmenplanung einzubeziehen. Die Evaluation nach einem Jahr stellt Transparenz her und schafft die Grundlage, vergleichbare Maßnahmen auf weitere belastete Straßen wie die Reichenbachstraße und die Gartenstraße zu übertragen.

Wer die Mobilitätswende ernst meint, muss bereit sein, dem Autoverkehr Grenzen zu setzen, statt ihn dauerhaft zu privilegieren. Tempo 30 auf der Schießgrabenstraße ist hierfür ein notwendiger erster Schritt und eine Frage des Gesundheitsschutzes und der sozialen Verantwortung. Der derzeitige Zustand ist unhaltbar und muss beendet werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink that reads "Marianne Esder".

Marianne Esder

Gruppensprecherin

Die Linke