

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Weitere Ausweisung von Tempo 30-Zonen

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	04.07.2022	Ausschuss für Mobilität
N	12.07.2022	Verwaltungsausschuss
Ö	13.07.2022	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

Im Jahr 1990 wurde der **Zonengliederungsplan** durch den Rat der Hansestadt Lüneburg beschlossen. In diesem wurden die zukünftigen Tempo 30-Zonen festgelegt, die aufgrund einer Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) nun umgesetzt werden konnten (**vgl. Anlage 1**).

Die Tempo 30-Zonen wurden durch einen Beschluss des Verkehrsausschusses im Jahr 2002 fortgeschrieben (siehe **Anlage 2**). Danach erfolgte keine weitere Anpassung mittels Gremienbeschlusses. Bei den Planungen neuer Wohngebiete wurde allerdings durch Straßenquerschnitte und bauliche Maßnahmen auf einen Zonencharakter geachtet („Zonenbewusstsein“) und weitestgehend Tempo 30-Zonen straßenverkehrsrechtlich angeordnet.

Durch diese Verwaltungspraxis gilt bereits bei über 62% der Straßen in der Hansestadt Lüneburg die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h und weniger (verkehrsberuhigter Bereich, Fußgängerzone). Auf die Ausführungen im Ausschuss für Mobilität in seiner Sitzung am 31.03.2022 wird insoweit verwiesen (siehe **Anlage 3**).

Bei der Anordnung von Tempo 30-Zonen sind die rechtlichen Vorgaben nach der Straßenverkehrsordnung zu beachten:

- Generell erfolgt die Anordnung von Tempo 30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften **insbesondere** in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf.
- Dabei darf sich eine Zonen-Anordnung **nicht** auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken.
- Die Einrichtung der Zonen darf nur Straßen **ohne** Lichtzeichen geregelte Kreuzungen und Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige

- Radwege umfassen.
- An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die allgemeine Vorfahrtregel („rechts vor links“) gelten.

Diese Vorgaben der StVO werden durch die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) wie folgt präzisiert:

- Grundsätzlich soll die Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf der Grundlage einer **flächhaften Verkehrsplanung** der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Verkehrszeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.
- Daher kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer. In Gewerbe- und Industriegebieten kommen sie daher vorrangig nicht in Betracht.

Die vorgenannte flächenhafte Verkehrsplanung im Sinne der Vorschrift ist durch den Zonengliederungsplan erfolgt und im Zusammenhang mit dem – ebenfalls im Jahr 1990, aber zeitlich nachgelagert durch den Rat verabschiedeten - Verkehrsentwicklungsplan zu sehen.

Ob die **flächenhafte** Verkehrsplanung im Sinne des Zonengliederungsplans noch sinnvoll ist, muss im Rahmen der Erstellung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP) überprüft werden. Dabei sind aber die o.g. Belange zwingend zu berücksichtigen und in einen Gesamtkontext („flächenhaft“) zu stellen. Um bis zur Erarbeitung des NUMP und damit vermutlich einhergehender Überarbeitung des Zonengliederungsplans weiter bei der Ausweitung von Tempo-30-Zonen voranzuschreiten zu können, wird die Verwaltung für weitere Straßen die Anordnungsmöglichkeit als Tempo 30-Zone prüfen und ggf. entsprechend anordnen.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)	+	Geschwindigkeitsbegrenzungen vermindern den CO2-Ausstoß
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)	+	In zukunftsfähigen Städten ist der Verkehr klimaangepasst.
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)	+	Verminderter CO2-Ausstoß verbessert die Luftqualität. Tempolimit erhöht die Sicherheit der Wohnbevölkerung bzw. der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		

9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

X Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

Die Vorgaben wurden eingehalten.

Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

X Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 75 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

1. Zonengliederungsplan, Ratsbeschluss 1990
2. Fortschreibung Tempo-30-Zonen, Beschluss des Verkehrsausschusses 2002
3. Präsentationsfolie Ausschuss für Mobilität 31.03.2022

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, weitere Tempo 30-Zonen unter Beachtung des gültigen Zonengliederungsplans bis zu seiner Überarbeitung im Rahmen der Erarbeitung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans auszuweisen.
2. Über die hinzukommenden Zonen wird dem Ausschuss für Mobilität als Mitteilung regelmäßig berichtet.
3. Über Änderungen im vorgenannten Sinne wird zudem auf geeignetem Wege die Öffentlichkeit informiert.

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Be-schluss-vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Fachbereich 3a - Ordnung und Bürgerservice

Bereich 35 - Mobilität

Bereich 34 - Klimaschutz und Nachhaltigkeit