

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. Beschluss-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

Zu beschließen im Verwaltungsausschuß im Rat

TOP	der	Gemeinsame des Bau- und Verkehrsaussch.	am	Bericht- ersteller(in)	Unterschrift, Datum
3	77/24	Sitzung des	05.03.90	3/61	Woltersheim
	78/31	Sitzung des	19.03.90	3/61	
		Sitzung des			
		Sitzung des			
		Sitzung des Verwaltungsausschusses			
5.14	100	Sitzung des Verwaltungsausschusses	17.4.90	6	Stiens 26/3
20	46	Sitzung des Rates	26.04.90	6	

Bezeichnung des TOP

Verkehrsberuhigte Zonen im Stadtgebiet - Stand Januar 1990

Sachdarstellung

Mit der Neufassung der Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung zum 01.01.1990 liegt nun ein Instrument vor, welches die bisherige Rechtsunsicherheit über die Dauerhaftigkeit von sogenannten Tempo-30-Zonen (Zonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) in den Stadtgebieten beseitigt und mit größerer Sicherheit den Interessen der Bewohner dienen kann.

In seiner Begründung zur durchgeführten Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) weist der Gesetzgeber auf folgende Untersuchungsergebnisse und Erfahrungen in Zonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit, also hier den Tempo-30-Zonen, hin:

- Die vorher gefahrenen Geschwindigkeiten haben in der Regel abgenommen.
- Die Geschwindigkeitsrückgänge fielen umso höher aus, je höher das Ausgangsniveau vorher war.
- Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden ging um 13 %, die der Unfälle mit Personenschäden um 10 % zurück.

Hiermit kann festgestellt werden, daß sich Tempo-30-Zonen günstig auf die Minderung von Fußgängerunfällen ausgewirkt haben.

Das Gleiche kann grundsätzlich für Radfahrerunfälle gelten. Besonders positiv stellten sich die Einrichtungen derartiger Zonen in dem städtebaulichen Typ der Randlage mit verdichteter Bebauung dar.

Hier wirkten Beschilderung mit ergänzenden Maßnahmen, wie Fahrbahnmarkierungen und Fahrbahneinengungen, in der Regel zusammen.

Vergleichsweise weniger positiv zeigten sich die Ergebnisse in überwiegenden Einfamilienhausgebieten sowie in stadtkernnahen Gebieten.

Es konnte auch festgestellt werden, daß, wenn nur Tempo-30-Zeichen die Zonen bestimmten, die Wirkungen deutlich negativer waren.

Da auch die Lärmimmissionen in Tempo-30-Zonen deutlich abnehmen können, in Einzelfällen bis 3 dB (A) oder auch darüber, kann insgesamt festgestellt werden, daß sie insbesondere im Zusammenhang mit sogenannten begleitenden Maßnahmen positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und das Wohnumfeld haben.

In der Begründung zur Verordnung werden die Untersuchungsergebnisse aufgegriffen und für die Einrichtung entsprechender Zonen in der Form folgender Bedingungen vorgegeben:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll einheitlich 30 Km/h betragen.
- Tempo-30-Zonen müssen klar abgegrenzt sein (Beachtung und Bewußtsein).
- Die Zonen dürfen nicht zu groß sein, um Verhaltensänderungen Rechnung zu tragen.
- Straßen mit überwiegenden Verbindungsaufgaben und oder starker Verkehrsbelastung sowie längere Straßenabschnitte mit Bus- und Straßenbahnlinien sollen nicht in Tempo-30-Zonen einbezogen werden.
- Innerhalb der Zonen sollen Straßen, Kreuzungen und Einmündungen eine möglichst einheitliche Charakteristik aufweisen.

Die Verwaltung hat 1988 einen Vorschlag für das Stadtgebiet mit Ausnahme der Kernstadt für die flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Wohn- und Mischgebieten erarbeitet und in der Sitzung des Rates am 14.11.1988 vorgestellt.

Mit der nunmehr in Kraft getretenen Neufassung der Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung und der hierauf bezogenen Begründung wird diese Arbeit nach Methode und Inhalt bestätigt.

Es wird dargelegt, daß Verkehrsberuhigung in vielen Bereichen, insbesondere aber bei einem überwiegenden Anteil des Anliegerverkehrs in bewohnten Gebieten, sich primär auf Gefahrenverminderung und hier auf die Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten konzentrieren wird.

Von gravierenden Geschwindigkeitsabnahmen durch verkehrsrechtliche- und bauliche Maßnahmen sollen jedoch der ÖPNV, der überörtliche Durchgangsverkehr und die Fahrzeuge des Katastrophen- und Versorgungseinsatzes weitgehend ausgenommen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Überlegungen, die sich u.a. auf Untersuchungsergebnisse durchgeführter Maßnahmen stützen, zeichnet sich in konsequenter Vereinfachung dieses Bereiches der Verkehrsplanung eine generelle Gliederung des Stadtgebietes ab

- in ein aufeinander abgestimmtes Netz von Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen, ein sogenanntes Vorbehaltsnetz, sowie
- in hierdurch von außen erschlossenen, verkehrsberuhigten Zonen (z.B. 30 Km/h-Zonen) mit gleichermaßen schutzwürdigen Straßenräumen.

Erläuternd muß an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß mit dem Gliederungsvorschlag verkehrsberuhigte Zonen zu bilden, keineswegs in jedem Fall Tempo-30-Zonen angesprochen worden sind.

Als Ausnahme von diesem Zonentyp muß der Innenstadtbereich innerhalb des Mittleren Ringes angesehen werden, wo Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in den Zonen 83-89 im Rahmen der Verkehrsplanung durch ein sich ergänzendes Netz verkehrsberuhigter Straßen oder Straßenabschnitte bzw. Fußgängerstraßen durchgeführt wurden oder durchgeführt werden sollen.

In der hier vorgestellten Arbeit werden die Zonen in ihren jeweiligen Ausdehnungen so begrenzt, daß zwischen den zu kennzeichnenden Ein- und Ausfahrten die Wegelängen mit reduzierter Geschwindigkeit ca. 700 m nicht wesentlich überschreiten.

Hiermit soll der Erkenntnis Rechnung getragen werden, daß nach dem Einfahrtssignal für eine 30-Km/h-Zone das Verhalten der Kfz-Führer sich nach einer Strecke von ca. 700 m ändert und die Vorgabe einer Verhaltensregel wieder vernachlässigt wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften 50 Km/h beträgt.

Soweit es sich um die Beschilderung zur Kenntlichmachung der Tempo-30-Zonen handelt, erfordert jeder Straßenanschluß einer verkehrsberuhigten Zone bei Zweirichtungsverkehr jeweils ein Zeichen für den Beginn und das Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Bauliche Maßnahmen sind gegenüber der Beschilderung, insbesondere in der Form eines abgeschlossenen Ausbaues, sehr kostenintensiv und somit auch nur schwer korrigierbar.

Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, bauliche Maßnahmen, z.B. die Bildung einer Torsituation durch eine mittlere Fahrbahnverengung oder durch beidseitige Fahrbahnverengungen in Verbindung mit einer Mittelinsel durchzuführen. Dies kann durch aufschraubbare und ausfüllbare Hilfsmittel zunächst erreicht werden. Solche Lösungen sind relativ kostengünstig, schnell aufzubringen und wenn erforderlich, auch nach besserer Erkenntnis umzusetzen.

Die Frage der Priorität der jeweils zu behandelnden Zonen innerhalb der Stadtteilbereiche läßt sich durch den bestimmbaren Unterschied der Wohndichte oder Wohnungsdichte und z.B. der besonderen Bedeutung der tangierenden Sammel- und Hauptverkehrsstraßen mit signifikanten Gefahrenpunkten vereinfachend aber praktikabel beantworten.

Im Rahmen dieser Vorlage schlägt die Verwaltung folgende Prioritäten innerhalb der Stadtteilbereiche vor:

- Der Bereich Kaltenmoor,
- die Bereiche zwischen der Dahlenburger- und Bleckeder Landstraße,
- der zentrale Bereich Kreideberg,
- der Bereich mit Ernst-Braune-Straße zwischen den Straßen Auf der Höhe/Ringstraße/Oedemer Weg/Schildsteinweg
- der Bereich Rotes Feld.

Wegen der weitgehenden Gleichwertigkeit der Zonen in den vorgeschlagenen Stadtteilbereichen wird die Einrichtung einzelner Tempo-30-Zonen nach der Reihenfolge und Anzahl von den politischen Gremien vorgeschlagen werden müssen.

Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang der Hinweis, daß der Anspruch auf Verminderung von Gefahren, innerhalb der im Zonengliederungsplan dargestellten Tempo-30-Zonen grundsätzlich gleichberechtigt ist, zumal der dort vorhandene Verkehr von Bewohnern und in der Regel nur zu einem geringen Anteil durch Besucher- und Versorgungsfahrzeuge erzeugt wird.

Es wäre aber falsch und vom Umfang der Aufgabe her ein Weg in die Verzögerung, wenn der Versuch unternommen werden sollte, mit z.T. vermeintlich sinnvoll differenzierenden Methoden alle dargestellten 89 Zonen zu untersuchen, um dann mit durchaus angreifbaren Bewertungen Prioritäten für einen nicht bestimmbaren Zeitraum vorzugeben.

Die vorliegende Arbeit wurde auf eine schnelle Umsetzung und auf flexible Entscheidungen mit verhältnismäßig einfachen Mitteln abgestellt.

Beschlußvorschlag der Verwaltung:

1. Bau- und Verkehrsausschuß empfehlen dem Verwaltungsausschuß und dem Rat, den Zonengliederungsplan gem. Anlagen 1-3 mit den überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen zu beschließen.
2. Über die Reihenfolge der Realisierung der Tempo 30km/h-Zonen beschließt der Verwaltungsausschuß.

TOP 3: Bauausschuß und Verkehrsausschuß am 19.03.90

Stadtrechtsrat Webersinn und Herr Krebber erläutern die Vorlage.

Ratsherr Meißner führt eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen an, wonach bundesweit etwa 10.000 Zonen eingerichtet und eine Vielzahl davon ohne bauliche Maßnahmen auskommen. Bauliche Maßnahmen sollten nur dort Anwendung finden, wo eine Beschilderung nicht ausreicht. Im übrigen spricht er sich für eine möglichst breite Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen aus.

Stadtrechtsrat Webersinn entgegnet darauf, daß Grundlage für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen nicht mehr die Untersuchung der Bundesanstalt ist, sondern die Änderung der Straßenverkehrsordnung.

Ratsherr Fischer betont, daß die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen seiner Meinung nach ohne bauliche Maßnahmen sinnlos ist.

Herr Krebber macht deutlich, daß die heutige Vorlage als Arbeitsgrundlage dienen sollte und selbstverständlich nicht bis ins letzte Detail alle Feinheiten allein schon wegen des Umfangs berücksichtigt werden konnten.

Ratsherr Fischer macht im Verlauf der weiteren umfangreichen Diskussion den Vorschlag, die Vorlage zurückzustellen, um der SPD-Fraktion Gelegenheit zu geben, Gegenanträge zu formulieren.

Beigeordneter Mädge stellt daraufhin den Antrag, den Beschlußvorschlag der Verwaltung folgendermaßen zu ändern:

1. Der Pkt. 1 des Beschlußvorschlages der Verwaltung wird grundsätzlich übernommen.
2. Über die Reihenfolge der Realisierung der Tempo-30-Km/h-Zonen beschließt der Rat nach Vorschlag des Verkehrsausschusses über das Instrument des Haushaltsplanes nach den Kriterien Schulen, Kindergärten und Unfallhäufigkeit.
3. Vor der Beschlußfassung im Rat sind die Zonen jedes Mal in einer Bürgerversammlung vorzustellen.

Ratsherr Hansen betont, daß die Verwaltung heute eine Antwort von den Fraktionen zu der Vorlage erwartet hätte. Er macht den Vorschlag, als erstes den Stadtteil Rotes Feld aus der Liste herauszugreifen und zu bearbeiten.

Beigeordneter Mädge macht darauf aufmerksam, daß in diesem Fall die CDU-Fraktion ihren Beschluß zum Roten Feld im Verwaltungsausschuß wiederum aufheben müßte.

Nach weiterer Diskussion empfiehlt der Verkehrsausschuß einstimmig, einen dem Beschlußvorschlag des Beigeordneten Mädge entsprechenden Beschluß zu fassen.

Einstimmig bei einer Enthaltung empfiehlt der Bauausschuß das gleiche.

(61, 66, 32, 3)

Beratungsergebnis des Verwaltungsausschusses am 17.04.90:

Auf Nachfrage von Oberbürgermeister SCHREIBER nach den Konsequenzen einer entsprechenden Beschlußfassung durch den Rat erklärt Stadtrechtsrat WEBERSINN, daß eine Beschlußfassung zu dieser Angelegenheit ohne ergänzende Beschlüsse des Rates zur tatsächlichen Einrichtung und Reihenfolge von verkehrsberuhigten Zonen sowie der damit zusammenhängenden notwendigen Haushaltsmittel keine Relevanz hat.

Beschlußempfehlung des Verwaltungsausschusses am 17.04.90:

Der Verwaltungsausschuß empfiehlt dem Rat mit 6 Ja-Stimmen und einer Gegenstimme (Bürgermeister Hartwig) sowie 2 Stimmenthaltungen (Oberbürgermeister Schreiber, Ratsherr Fischer), einen dem Beschlußvorschlag des Beigeordneten Mädge entsprechenden Beschluß zu fassen.

Stand: 01.02.1990

Übergeordnete Hauptverkehrsstraßen und Hauptverkehrsstraßen

- A 250 (geplant) zwischen nördlicher Stadtgrenze und Ostumge-
hung
- Ostumgehung zwischen A 250 (geplant) und B 4 bzw.
B 209
- B 4 (alt) im Verlauf des Straßenzuges Uelzener Straße,
Berliner Straße, Schießgrabenstraße,
Am Schifferwall, Bockelmannstraße, Ostumge-
hung zwischen Lüner Holz und Ochtmisser
Dreieck, Hamburger Straße zwischen Ochtmis-
ser Dreieck und Landwehr
- B 209 (alt) im Verlauf des Straßenzuges Lüneburger
Straße, Soltauer Allee, Soltauer Straße,
Munstermannskamp, Berliner Straße, Schieß-
grabenstraße, Am Schifferwall, Bockelmann-
straße, Artlenburger Landstraße
- B 216 (alt) Dahlenburger Landstraße,
Altenbrückertorstraße
- L 216 Vor dem Neuen Tore, Neuetorstraße,
Am Springintgut, Hindenburgstraße, Reichen-
bachstraße bzw. Vor dem Bardowicker Tore,
Hamburger Straße
- L 220 Erbstorfer Landstraße
- L 221 zwischen Dahlenburger Landstraße und
Stadtgrenze in Richtung Bleckede
- Mittlerer Ring im Verlauf des Straßenzuges
Hindenburgstraße, Reichenbachstraße,
Am Schifferwall, Schießgrabenstraße, Berli-
ner Straße, Stresemannstraße, Lindenstraße,
Soltauer Straße, Am Weißen Turm, Sültenweg,
Am Grasweg, Schnellenberger Weg, Vor dem
Neuen Tore, Neuetorstraße, Am Springintgut,
Am Graalwall, Bastionstraße
- Soltauer Straße zwischen Munstermannskamp und Bögelstraße
- Friedrich-Ebert-Brücke/Konrad-Adenauer-Straße
zwischen Ostumgehung und Berliner Straße
- Bleckeder Landstraße/Lünertorstraße
zwischen Ostumgehung und Schießgrabenstraße
- Theodor-Heuß-Straße

Im Dorf/Oedemer Weg/Heidkamp

Uelzener Straße zwischen Munstermannskamp und Soltauer
Straße

Am Schwalbenberg/Blümchensaal/Deutsch Evern Weg (Nord)

Bahnhofstraße

Am Wienebütteler Weg/Bei Mönchsgarten

Dörnbergstraße/Ochtmisser Kirchsteig/Brückensteig/Bernsteinstraße

Stand: 01.02.1990

Hauptsammelstraßen

- Ochtmisser Straße/Wilhelm-Hänel-Weg
- Schomakerstraße/Van-der-Mölen-Straße/Am Springintgut (zwischen Schomakerstraße und Hindenburgstraße)
- Lauensteinstraße/Frommestraße
- Stöteroggestraße (südlich des Moldenweges)
- Ostpreußenring (zwischen Hallesche und Stöteroggestraße)
- Jägerstraße
- Bögelstraße/Schildsteinweg/Auf der Höhe/Ringstraße
- Henningstraße/Rabensteinstraße/Meisterweg/Gorch-Fock-Straße
- Schützenstraße/Richard-Brauer-Straße/Wacholderweg/Guerickestraße/Dieselstraße
- Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße/Wilhelm-Leuschner-Straße (Süd)
- Goethestraße/Barckhausenstraße
- Amselweg/Spechtsweg/Pirolweg
- Heiligenthaler Straße
- Am Teich/Häcklinger Weg
- In der Süßen Heide/Alter Hessenweg/Hauptstraße
- Hasenburger Weg
- Scharnhorststraße
- Rote Schleuse
- Wallstraße
- Rote Straße (Süd)
- Bei der Pferdehütte/Boecklerstraße/Mehlbachtrift/In der Marsch/Goseburgstraße/Auf der Hude/Am Alten Eisenwerk
- Moldenweg/Thorner Straße/Hallesche Straße
- Altenbrückertorstraße (zwischen Scharff und Nordlandhalle)
- Bardowicker Straße/Am Ochsenmarkt/Marienplatz/Egersdorffstraße/Neue Sülze
- Lüner Straße/Lünertorstraße (West)
- Am Bargenturm/Vor der Sülze/Lambertiplatz/Sülztorstraße
- Oedemer Weg (zwischen Heidkamp und Soltauer Straße)

Erschließungsstraßen mit Sammel- oder Verbindungsfunktion

- Stöteroggestraße (nördlich Moldenweg)
- Bessemer Straße/Goebelstraße
- Postweg
- Neuhauser Straße/Ostpreußenring (nördlich Hallesche Straße)
- Pilgerpfad/Am Wischfeld

Stand: 01.02.1990

Vorschläge für verkehrsberuhigte Zonen

1. Landwehrweg
2. Ochtmissen-West
3. Ochtmissen-Nordost
4. Ochtmissen-Südost
5. Krähornsberg
6. Medebeck
7. Vrestorf/Streitmoor
8. Sternkamp
9. Goseburg
10. Zeltberg/Tobakskamp
11. Kreideberg-Nordost
12. Kreideberg-Schulzentrum
13. Kreideberg-Nordwest
14. Moorfeld-West
15. Meisterweg
16. Kreideberg-Mitte
17. Pflagerdorf
18. Bodestraße
19. Witzendorffstraße
20. Westädt's Garten
21. Mönchsgarten
22. Hohengarten
23. Beußweg
24. Bellmannskamp
25. Lüner Weg
26. Lüner Damm
27. Dammstraße
28. Galgenberg
29. Altenbrücker Damm
30. Neu-Hagen
31. Im Grimm
32. Jüttkenmoor
33. Finkenberg
34. Sonninstraße
35. Mittelfeld
36. Städt. Krankenhaus
37. Meinekenhop
38. Korb
39. Heidkamp
40. Hasenburger Berg
41. Rotes Feld-Nordwest
42. Rotes Feld-Nordost
43. Rotes Feld-Süd
44. Schaperdrift
45. Hirtenweg
46. Bergstraße
47. Brauerweg
48. Tüner Berg
49. Blücherstraße
50. Schwalbenberg
51. Schierbrunnen
52. Venusberg
53. Habichtsfang
54. Bülowstraße
55. Kaltenmoor-Nord
56. Kaltenmoor-West
57. Kaltenmoor-Süd
58. Göxer Weg
59. Schäferfeld
60. Wilschenbruch-Nord
61. Wilschenbruch-Süd
62. Wilschenbruch-Ost
63. Oedeme-Finkenhütte
64. Oedeme-Im Dorf
65. Oedeme-Am Teich
66. Bockelsberg-West
67. Bockelsberg-Ost
68. Rettmer
69. Hasenburger Kamp
70. Hasenburger Ring
71. Häcklingen-West
72. Häcklingen-Ost
73. Moorfeld-Ost
74. Ebensberg
75. Kopernikusstraße
76. Schule Hagen
77. Ostlandring
78. Auf den Sandbergen
79. Kiefernring
80. Klosterkamp
81. Hagen-West
82. Hagen-Ost
83. Westliche Altstadt
84. Salinengelände
85. Bardowicker Mauer
86. Baumstraße
87. Innenstadt
88. An den Reeperbahnen
89. Friedenstraße

A U S Z U G

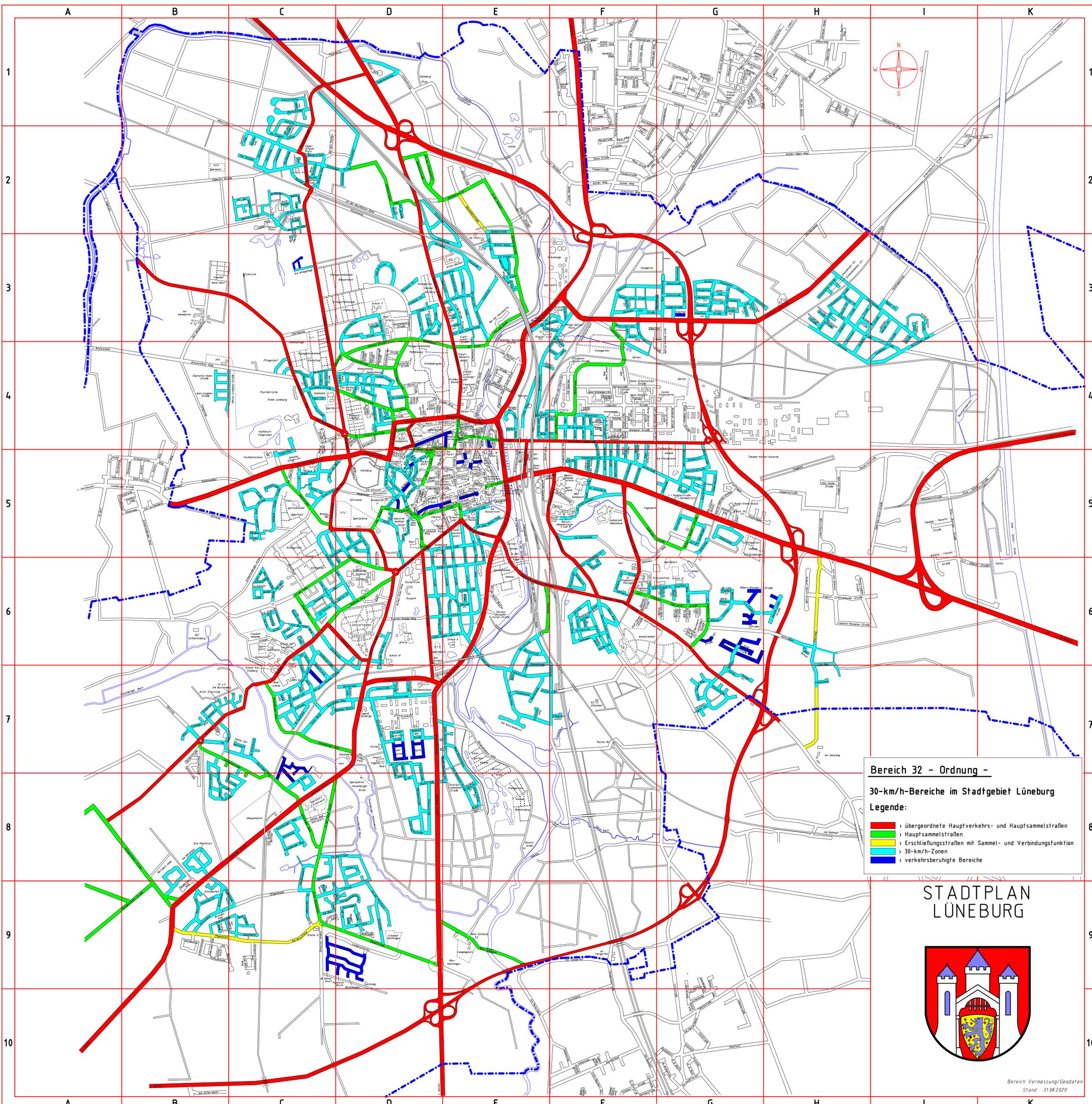
aus der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 46. Sitzung
des Rates der Stadt Lüneburg am 26.04.1990

TOP 20 Verkehrsberuhigte Zonen im Stadtgebiet - Stand Januar 1990

Der Rat beschließt mit einer Gegenstimme (Bürgermeister
Hartwig) und einigen Stimmenthaltungen:

1. Der Zonengliederungsplan (Anlage 8) wird mit den überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen beschlossen.
2. Über die Reihenfolge der Realisierung der Tempo-30-km/h-Zonen beschließt der Rat nach Vorschlag des Verkehrsausschusses über das Instrument des Haushaltsplanes nach den Kriterien Schulen, Kindergärten und Unfallhäufigkeit.
3. Vor der Beschlußfassung im Rat sind die Zonen jedes Mal in einer Bürgerversammlung vorzustellen.

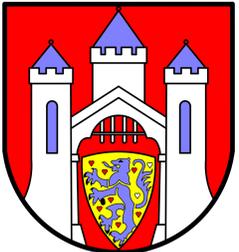
(6, 61, 3, 32)



Bereich 32 - Ordnung -
30-km/h-Bereiche im Stadtgebiet Lüneburg
Legende:

- > übergeordnete Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen
- > Hauptsammelstraßen
- > Erschließungsstraßen mit Sammel- und Verbindungsfunktion
- > 30-km/h-Zonen
- > verkehrsberuhigte Bereiche

**STADTPLAN
LÜNEBURG**



Bereich 32 Ordnung
Harald Domanske
32 72 21

Datum:
15.05.2002

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

Berichtersteller/in:
Dezernent/in

Datum: Unterschrift

Betrifft:

Fortschreibung der Tempo-30-Zonen auf der Grundlage der diesbezüglich geänderten Straßenverkehrsordnung (StVO)

Beratungsfolge:

Top	Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
5	Ö	06.08.2002	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

Nach entsprechender Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde hierzu bereits in der 21. Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. 3. 2001 vorgetragen. Der Wortlaut der jetzt maßgeblichen Verwaltungsvorschriften ist als Anlage beigefügt.

Die Verwaltung wurde vom Verkehrsausschuss beauftragt, auf der Grundlage des Ratsbeschlusses zum Zonengliederungsplan vom 26. 4. 1990 und unter Berücksichtigung des sich daraus ergebenden Vorfahrtsstrassennetzes die sich aus der Rechtsänderung ableitbaren Maßnahmen zu erarbeiten.

Der Zonengliederungsplan definiert für das Stadtgebiet neben den Tempo-30-Zonen auch die übergeordneten Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen sowie Erschließungsstraßen mit Sammel- und Verbindungsfunktion und ist insoweit auch Grundlage der flächenhaften Verkehrsplanung für das Gebiet der Stadt Lüneburg. Er war deshalb als maßgebliche Planungsgrundlage zu beachten.

Der Plan sah zum Teil sehr kleingliedrige Tempo-30-Zonen vor, die unter Beachtung der bislang maßgeblichen Vorschriften und im Rahmen der verfügbaren Mittel weitestgehend umgesetzt wurden. Die neuen Regelungen machen es grundsätzlich möglich, etliche Tempo-30-Zonen zusammenzufassen und weitere noch nicht berücksichtigte Straßen und Wege einzubeziehen, zumal insbesondere das Erfordernis des sog. „Zonenbewusstseins“ und die daraus resultierenden baulichen bzw. baulich-flankierenden Maßnahmen entfallen sind.

Der in Abstimmung mit der Polizeiinspektion überarbeitete Zonengliederungsplan wird im Rahmen des Sachvortrages vorgestellt.

Neben teilweise erforderliche Anpassungsmaßnahmen im Zusammenhang mit bereits eingerichteten Tempo-30-Zonen wird auf folgende wesentliche Änderungen besonderes eingegangen:

1. Rotes Feld:

Der gesamte Bereich einschl. Goethestraße und Barckhausenstraße wird als einheitliche Tempo-30-Zone ausgewiesen. Im Hinblick auf die Belange des ÖPNV bleibt die Barckhausenstraße jedoch vorfahrtberechtigt (Einzelvorfahrt in allen Einmündungsbereichen).

2. Wichernstraße / Scharnhorststraße / Bockelsberg-West:

Alle hiervon betroffenen Straßen bilden künftig eine einheitliche Tempo-30-Zone; zur Wahrung der ÖPNV-Belange bleibt die Scharnhorststraße vorfahrtberechtigt (jeweils Einzelvorfahrt)

3. Ochtmissen:

Grundsätzlich kann das bisherige Tempo-30-Zonen-Konzept beibehalten bleiben. Anpassungsnotwendigkeiten ergeben sich

a) **Wilhelm-Hänel-Weg:**

Der Wilhelm-Hänel-Weg verbindet die Wohngebiete der Ortschaft Ochtmissen mit dem übrigen Haupt- und sogar Fernstraßennetz (Hamburger Straße / B 4 / BAB 250). Darüber hinaus ist er als Hauptsammelstraße eingestuft. Straßen mit einer derartigen Funktion kommen unter Beachtung der hier maßgeblichen neugefassten Verwaltungsvorschrift zur StVO im Hinblick auf den erhöhten Anteil des Durchgangsverkehrs nicht als Tempo-30-Zonen in Betracht. Insbesondere der erhöhte Durchgangsverkehr lässt nicht erwarten, dass die Zonengeschwindigkeit Beachtung findet. Deshalb sollte die Tempo-30-Zone im östlichen Abschnitt des Wilhelm-Hänel-Weges aufgehoben werden.

b) **Brückensteig – Bernsteinstraße:**

Unter Beachtung der neu erlassenen Vorschriften ist die weitere Einbeziehung dieses Straßenzuges in eine Tempo-30-Zone insbesondere im Hinblick auf die Einstufung als Hauptverkehrsstraße (wesentliche Erschließungsfunktion der angrenzenden Wohngebiete) und des damit verbundenen erhöhten Anteils an Durchgangsverkehr nicht unproblematisch. Dennoch spricht sich die Verwaltung dafür aus, die bisherige Regelung beizubehalten. Allerdings ist es zur Aufrechterhaltung des Fahrplans zweckmäßig, jeweils an den Einmündungen Backsteinhof, Teilfeld und Melkberg die Vorfahrt zu regeln (Einzelvorfahrt, keine Vorfahrtstraße).

4. Wilschenbruch:

Alle Straßen und Wege werden zu einer Tempo-30-Zone zusammengefasst.

5. Bereich Kunkelberg:

Mit Ausnahme des Vorrangstraßennetzes werden alle Straßen dieses Bereiches Bestandteil der Tempo-30-Zone.

6. Bereich Am Domänenhof einschl. Eisenbahnweg:

Sämtliche Straßen dieses Bereiches gehören künftig zu einer neu einzurichtenden

Tempo-30-Zone.

7. Westliche Altstadt:

Die östlich des Straßenzuges „Salzbrücker Straße – Beim Benedikt“ gelegenen Straßen werden zu einer neuen Tempo-30-Zone zusammengefasst.

8. Bachstraße (Stadtteil Schützenplatz):

Die in diesem Bereich bestehenden Tempo-30-Zonen werden zu einer gemeinsamen Tempo-30-Zone zusammengefasst.

9. Kreideberg:

Die nördlich des Moldenweges gelegenen von der Stöteroggestraße in östl. Richtung abzweigenden Straßen sowie die Magdeburger Straße werden jeweils als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

10. Bögelstraße / Schildsteinweg (jeweils nördlicher Abschnitt):

Beide Straßenabschnitte werden zu einer neuen Tempo-30-Zone zusammengefasst.

11. Jüttkenmoor:

Alle Straßen dieses Bereiches werden zu einer Tempo-30-Zone zusammengefasst.

Die Verwaltung beabsichtigt, die damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen entsprechend dieser Prioritätenfolge umzusetzen.

Neben der Änderung des StVO im Zusammenhang mit der Ausweisung von Tempo-30-Zonen ergibt sich im Falle des **Oedemer Weges** weiterer Handlungsbedarf. Hier zunächst der Wortlaut des geänderten § 45 (9) der StVO:

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Diese Neuregelung korrespondiert mit dem ebenfalls neu gefassten § 39 (1) StVO, der lautet:

Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Der Oedemer Weg ist aufgrund der flächenhaften Verkehrsplanung als Hauptverkehrsstraße eingestuft und zudem als Vorfahrtstraße ausgewiesen. Nach Überprüfung vor Ort gemeinsam mit der Polizeiinspektion Lüneburg sowie unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus der Auswertung von Unfallhäufungsstellen ist es nicht sachgerecht, die vorhandene Streckenregelung des Oedemer Weges ab Schulzentrum Oedeme bis in Höhe „Am Teich“ durchgängig und zeitlich unbefristet bestehen zu lassen. Handlungsbedarf besteht lediglich in Höhe des Schulzentrums; die dort bereits vorhandene Begrenzung auf 30 km/h sollte unbedingt bestehen bleiben, jedoch begrenzt auf Zeiten des Schulbetriebes (Mo.-Fr. 7:30 h bis 15:30 h). Gleiches gilt für den Bereich der Kindertagesstätte (zeitlich begrenzt auf Mo.-Fr. 6:30 h bis 17:30 h). Insbesondere die jüngsten baulichen Veränderungen im Zuge des Oedemer Weges lassen im übrigen nicht erwarten, dass sich das Geschwindigkeitsniveau nach Anpassung der Beschilderung maßgeblich ändern wird.

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die in der Sitzungsvorlage näher dargestellten Einzelmaßnahmen zur Anpassung bzw. Erweiterung der Tempo-30-Zonen entsprechend der vorgeschlagenen Prioritätenfolge umzusetzen. Dies gilt auch für die in der Vorlage näher beschriebenen und straßenverkehrsrechtlich erforderlichen Änderungen im Oedemer Weg.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage:

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc. 750,--

b) für die Umsetzung der Maßnahmen: 6.000,--

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:
Ja

Haushaltsstelle: Verkehrszeichen u. -einrichtungen
Haushaltsjahr: 2002 / 2003

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Verwaltungsvorschrift zu Tempo-30-Zonen

- Insgesamt 787 Straßen in der Hansestadt

- 419 - 30er-Zonen
 - zzgl. 30 Straßen in Fußgängerzone

449

- 5 - 30er- Strecken



- 40 verkehrsberuhigte Bereiche inkl. Tempo 20



- keine echte Spielstraße

