

**HANSESTADT LÜNEBURG**  
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.  
**VO/10069/22**

Bereich 35 - Mobilität  
Pusch, Lennart

Datum:  
27.04.2022

## Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

### **Rahmensetzung für E-Scooter-Verleihsysteme**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität
N	15.06.2022	Verwaltungsausschuss

#### **Sachverhalt:**

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt neue Mobilitätsformen, die geeignet sind, die Verkehrswende voranzutreiben und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Hierzu zählt auch die **geteilte Mobilität**, da die durch die Herstellung ausgestoßenen Emissionen einer vielseitigen Nutzung zugute kommen bzw. auf eine hohe Anzahl an Nutzern verteilt werden und so die vorhandenen Ressourcen effizienter eingesetzt werden.

**E-Scooter** sind seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15. Juni 2019 Teil einer großen Debatte über Nachhaltigkeit und Sicherheit im Verkehrsraum. Während sie bereits in vielen Städten zu finden sind und in noch mehr Medienbeiträgen sowie in Studien Gegenstand des öffentlichen Diskurses sind, sind sie in der Hansestadt Lüneburg bisher nur im privaten Gebrauch zu finden. In welchem Umfang diese Scooter die verschiedenen Verkehrsträger wie Auto, ÖPNV oder die aktive Mobilität tatsächlich ersetzen, wird von Studien unterschiedlich bewertet. Nur in Teilen ist dieser Ersatz aber wirklich nachhaltig. Medienberichte zeigen, dass die E-Scooter, dort wo sie zum Verleih angeboten werden, oft den Gehweg - stehend oder liegend - versperren, was besonders für mobilitätseingeschränkte Mitbürger:innen gefährlich werden kann. Darüber hinaus gibt es Berichte über mutwillige Zerstörung der Gefährte und gefährliche oder unsichere Fahrten (zum Teil verbotswidrig auf Gehwegen) mit hohem Gefährdungspotential für andere Verkehrsteilnehmer und die Nutzer selbst, so dass E-Scooter in der jüngeren Vergangenheit insgesamt einer kritischen Betrachtung unterzogen sind. Gleichwohl handelt es sich in der Realität um eine relativ neue Mobilitätsform, der nicht von vornherein das Potenzial für eine nachhaltige Integration in den Mobilitätsalltag abgesprochen werden kann bzw. sollte.

Seit mehr als zwei Jahren bekunden **mehrere Anbieter von free-floating E-Scooter-Verleihsystemen Interesse für einen Betrieb in der Hansestadt**, so dass gegenüber diesen Verleihsystemen eine **städtische Positionierung** geboten ist.

Auf Grundlage eines Beschlusses des OVG Münster vom 20.11.2020 (Aktenzeichen 11 B 1459/20) folgt die Verwaltung der Ansicht, dass der **Betrieb eines free-floating Verleihsystems von Fahrzeugen eine straßenrechtliche Sondernutzung** darstellt und somit nach § 18 Abs. 1 Satz 2 NStrG **erlaubnispflichtig** ist. Die Rechtsprechung begründet dies damit, dass im free-floating-System, in dem die E-Scooter üblicherweise angeboten werden, die Nutzung des öffentlichen Raumes ein elementarer Bestandteil des Geschäftsmodells ist. Ein älteres Urteil des OVG Hamburg aus dem Jahr 2009 kommt in Bezug auf den Verleih von Fahrrädern zu dem gegenteiligen Ergebnis und ordnet das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Straßenraum – auch für Vermietzwecke – dem **erlaubnisfreien Gemeingebrauch** im Sinne des Straßenrechts zu.

Aus dieser Rechtsprechung resultieren in der Praxis unterschiedliche Herangehensweisen, um das o.g. Konfliktpotential möglichst gering zu halten. Hauptziele sind dabei die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, ein geordnetes Stadtbild und der Ausgleich konkurrierender Interessen der Nutzer:innen des öffentlichen Straßenraums.

**a) Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis und/oder öffentlich-rechtlicher Vertrag**

Gestützt auf die Rechtsprechung des OVG Münster wird zum Abstellen der E-Scooter im öffentlichen Straßenraum eine Sondernutzungserlaubnis erteilt oder ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (ggf. auch in Kombination) abgeschlossen. Zwar besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, sondern nur ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung, doch kann sich dieses Ermessen auf Null reduzieren, so dass de facto ein Anspruch auf die Erteilung der Erlaubnis besteht.

**b) Freiwillige Selbstverpflichtung der Betreiber**

Der Auffassung des OVG Hamburg folgend, dass das Abstellen von E-Scootern eines Verleihsystems im öffentlichen Straßenraum eine erlaubnisfreie Sondernutzung darstellt, sind Betreiber in anderen Kommunen lediglich eine freiwillige Selbstverpflichtung eingegangen, die aus kommunaler Sicht keine Durchsetzungsmöglichkeiten bedeutet.

Um sich einerseits auf die Entwicklung der neuen Mobilitätsformen und das Interesse der Anbieter vorzubereiten und andererseits die o.g. öffentlichen Interessen zu gewährleisten, hat der Bereich 35 – Mobilität - einen dieser Vorlage beigefügten Vertragsentwurf entwickelt, der aufbauend auf dem o.g. Urteil des OVG Münster eine Rahmensetzung für Verleihsysteme vornimmt. Mit dem Vertragsentwurf will die Verwaltung ein Instrument vorhalten, das für den Fall zur Anwendung kommen soll, dass Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen nach wie vor Interesse an einem Markteintritt in Lüneburg zeigen. Aus Sicht der Verwaltung sollte es vor dem Hintergrund der beschriebenen Probleme mit E-Scootern bzw. entsprechenden Verleihsystemen nicht Ziel sein, einen solchen Markteintritt zu forcieren. Andererseits ist angesichts der Rechtslage und der unterschiedlichen Rechtsprechung auch nicht auszuschließen, dass ein solcher Markteintritt durch Anbieter rechtlich erstritten wird.

Aus diesem Grund erlaubt der Vertragsentwurf interessierten Anbietern nur zu von der Stadt vorgegebenen Bedingungen den Betrieb eines Verleihsystems in der Hansestadt aufzunehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verleihsystemanbieter angesichts der zunehmenden Kritik selbst ein hohes Interesse daran haben, dass ihr Geschäftsmodell als positives zusätzliches Mobilitätsangebot wahrgenommen wird. Die Vertragseckpunkte sind unter Beteiligung des Bereiches 32 – Ordnung – sowie der Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen und des Landkreises Lüneburg entwickelt worden; der Vertragsentwurf wurde durch die Kanzlei BBG und Partner aus Bremen begleitet, welche sich intensiv und langjährig mit den rechtlichen Aspekten von free-floating Verleihsystemen auseinandersetzt. Zusätzlich zu dem Vertrag bilden selbstverständlich die eKfV und die StVO den übergeordneten Rechtsrahmen.

Wichtig wird zudem eine genaue Kommunikation der Regeln, welche für E-Scooter allgemein, aber auch im Speziellen in Lüneburg, gelten.

Wichtige in diesem Vertragswerk vereinbarte Regeln betreffen:

- Aufstellorte und Aufstellverbote der E-Scooter,
- Kontrolle bzw. Korrektur der (nicht) ordnungsgemäß aufgestellten Fahrzeuge,
- maximales anbieterübergreifendes Gesamtkontingent von E-Scootern,
- Verteilungsschlüssel für die Einbringung der E-Scooter in das Geschäftsgebiet,
- Nachhaltigkeitskriterien zum Betrieb wie z. B. der Einsatz von Austausch-Akkus,
- Regeln für die Erreichbarkeit der Support-Hotline,
- Nutzungsgebühr für den öffentlichen Raum,
- Regelmäßige Kooperationsgespräche zum Betrieb und möglichen System-Anpassungen,
- Zurverfügungstellung von Datenmaterial des Betriebs, welche in die städtische Verkehrsplanung einfließen kann.

Das geeignete, erforderliche und verhältnismäßige Mittel für den Schutz des öffentlichen Raumes ist eine **Beschränkung der Anzahl der im free-floating Betrieb ausgebrachten E-Scooter auf ein straßen- und stadtverträgliches Maß**. Derzeit kann dies nach Einschätzung der Verwaltung nur mit einer **maximalen Menge von anbieterübergreifenden 200 Elektrokleinstfahrzeugen** geschehen. Der Vorschlag für dieses maximale Gesamtkontingent folgt einer Untersuchung, welche für 44 Städte in Europa das Verhältnis aus E-Scootern und Bevölkerung überprüft hat. Im Schnitt liegt dieses bei durchschnittlich 4,3 E-Scootern pro 1.000 Einwohner:innen mit einer Spanne von 0,7 – 11,7. Da sich die E-Scooter in der Vergangenheit vor allem als Transportmittel für Innenstädte etabliert haben, die Verwaltung die Lüneburger Innen- und Altstadt aufgrund der Vielzahl an Fußgängerzonen und des Kopfsteinpflasters aber für wenig geeignet für den Einsatz von E-Scootern hält, wird eine Menge von 200 E-Scootern bzw. ein unterdurchschnittliches Verhältnis von 2,7 empfohlen. Diese Anzahl kann im Laufe der Nutzung entsprechend der gesammelten Erfahrungen angepasst werden.

Zusätzlich enthält der Vertrag eine Definition von **Aufstellverbotszonen** wie z.B. den engeren Innenstadtbereich, Parks und Friedhöfe. **Innerhalb dieser Zonen** werden **Aufstellbereiche** definiert, in denen das Aufstellen der Scooter zulässig ist und konzentriert werden soll, um das „wilde Abstellen“ zu reduzieren.

In seiner Sitzung am 25.04.2022 hat sich der Arbeitskreis Verkehr mit der Thematik befasst. Dabei hat sich mehrheitlich eine deutlich kritische Haltung gegenüber dem Verleiheangebot von E-Scootern gezeigt. Bedenken wurden insbesondere unter Verkehrssicherheitsaspekten und wegen der Flächenkonkurrenz zu Fahrradabstellanlagen vorgetragen.

Der Abschluss eines konkreten Vertrages fällt im Übrigen in die Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

### 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)	+ / -	Der Beitrag zum Klimaschutz durch die Benutzung von E-Scootern kann sehr unterschiedlich sein und ist nicht abschließend geklärt.

2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)	+	Der zu beschließende Vertrag schreibt die Nutzung von regenerativer Energie vor.
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
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) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen

Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO<sub>2</sub>-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

Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 117 €

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

e) mögliche Einnahmen: bis zu 12.000 €

**Anlagen:**

Vertrag zum Betrieb des Verleihs von Elektrokleinstfahrzeugen

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Betrieb eines Verleihsystem für E-Scooter im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird für das Stadtgebiet Lüneburgs grundsätzlich kritisch gesehen.
  
2. Für den Fall, dass Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen nach wie vor Interesse an einem Markteintritt in Lüneburg zeigen, soll der dieser Vorlage beigefügte Vertragsentwurf Grundlage für die Vertragsverhandlungen sein.

**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

Bereich 30 - Rechtsamt

Bereich 32 - Ordnung

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

**HANSESTADT LÜNEBURG**  
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.  
**VO/10066/22**

Bereich 35 - Mobilität  
Pusch, Lennart

Datum:  
27.04.2022

## Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

### Radverkehrsbilanz 2021 und Radverkehrsmaßnahmen 2022

#### Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität

#### Sachverhalt:

##### **A - Bilanz der Radverkehrsförderung 2021**

Insgesamt wurden im Jahr **2021** Projekte zur Förderung des Radverkehrs **in einem Umfang von 1,6 Mio.€** realisiert, was Ausgaben von **mehr als 20 € je Einwohner** entspricht. Davon flossen 1,13 Mio. € in investive Maßnahme wie die Fertigstellung des 2. Bauabschnittes (BA) des Radweges Dahlenburger Landstraße, den Neubau der Nebenanlagen auf der Ostseite der Soltauer Straße, die Herstellung des 1. Teilstück des Fahrradstraßenringes (Wallstraße) und die Pflasterung der Wegeverbindung parallel zur Straße Am Domänenhof. Aber auch die deutliche Ausweitung des Mietradsystems "StadtRAD Lüneburg", der Aufbau eines flächendeckenden stadtweiten Radwegweisungssystems und die Schaffung von 102 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen in der Innenstadt haben zu einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Lüneburg beigetragen.

Die im Jahr 2021 in die Radverkehrsförderung **investierten Mittel** verteilen sich auf:

##### **I. Neubau von Radwegen**

- |  |                    |
|--|--------------------|
| <b>1. Soltauer Straße</b>  | <b>492.000,- €</b> |
| Umbau des zu schmalen, abgängigen Radweges ohne Sicherheitsabstand zu den Parkbuchten zwischen Hasenburger Berg und Einmündung Oedemer Weg in eine regelkonforme, für den Radverkehr freigegebene Mischverkehrsfläche (700 m). |                    |
| <b>2. Dahlenburger Landstraße, Nordseite</b>   | <b>241.000,- €</b> |
| Fertigstellung des im September 2020 begonnenen Neubau des Geh- und Radweges (inkl. Parkbuchten und Busbucht) zwischen Schulstraße/Fußgängerüberweg Toter Weg und Ortsausgang (285 m).   |                    |

<b>3. Wallstraße</b>	<b>214.000,- €</b>
Sanierung (inkl. Parkbuchten) und Markierung der Wallstraße als 1. Teilabschnitt des Fahrradstraßenringes.	
<b>4. Am Domänenhof</b>	<b>95.000,- €</b>
Pflasterung der Wegverbindung durch die Grünanlage (z.Zt. durch Pavillons der Grundschule Lüne umgenutzt) parallel zur Straße Am Domänenhof (120 m).	
<b>II. Sonstige Investitionen in den Radverkehr</b>	
<b>1. Planungen und vorbereitende Arbeiten Uelzener Straße</b>	<b>75.000,- €</b>
Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe des 1. BA des Umbaus der Nebenflächen auf der Ostseite der Uelzener Straße zwischen MTV-Sportplatz und Goethestraße sowie Entwurfsplanung des daran anschließenden 2. BA bis nördlich der Einmündung Kefersteinstraße	
<b>2. Planungen 3. BA Dahlenburger Landstraße</b>	<b>18.000,- €</b>
Entwurfsplanung des 3. BA zwischen Walter-Böttcher-Straße und Ahornweg inkl. Sicherheitsaudit zur Anmeldung für das GVFG-Mehrjahresprogramm 2022 mit dem Ziel, diesen Abschnitt in 2023 fertigzustellen.	
<b>3. Radwegweisung</b>	<b>130.000,- €</b>
Konzeption und Umsetzung einer flächendeckenden Beschilderung aller Haupttradrouten und touristischen Routen im Stadtgebiet gemäß Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025 mit ca. 700 Arm-, Tabellen- und Zwischenwegweisern.	
<b>III. Radwegeunterhaltungsmaßnahmen</b>	<b>65.000,- €</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bordsteinabsenkungen Lüner Weg, Rote Schleuse, Bockelmannstraße/Erbstorfer Landstraße, Stöteroggestraße</li> <li>2. Verfüllung Tiergartenweg, Ilmenauradweg</li> <li>3. Rotmarkierung der Schutzstreifen Egersdorffstraße und Auf der Hude</li> <li>4. Aufstellung von Fahrradbügeln An den Brodbänken</li> </ol>	
<b>IV. StadtRAD Lüneburg</b>	<b>249.000,- €</b>
Ausweitung des Mietradsystems auf 18 Stationen und 149 Leihräder	
<b>V. Fahrradparken</b>	<b>16.000,- €</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beschaffung von Fahrradparkern/-bügeln für 102 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten in der Bardowicker Straße, An den Brodbänken und anderen Standorten in der Innenstadt</li> <li>2. Miete und Betreibergebühren für Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen</li> </ol>	
<b>VI. Sonstiges</b>	<b>9.000,- €</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mitgliedsbeitrag Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK)</li> <li>2. Teilnahme an der Öffentlichkeitskampagne "Stadtradeln"</li> </ol>	

## B. Radverkehrsmaßnahmen 2022

### I. Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan

Nach Abschluss der Vereinbarung zur Zusammenarbeit im Rahmen einer Regionalen Mobilitätsentwicklungsplanung zwischen Landkreis und Hansestadt kann nunmehr die gemeinsame Ausschreibung für den NUMP der Hansestadt und das Mobilitätsgutachten des Landkreises in den kommenden Wochen erfolgen. Beide Gutachten sollen in den kommenden Jahren die Mobilität in der Region neu denken und konkrete Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilitätswende präsentieren. Diese Maßnahmen sollen durch die Fachplaner als wirksam und durch eine Reihe an Beteiligungsformaten von den Bürger:innen und Verbänden als wünschenswert bewertet werden. Unter Berücksichtigung der eingeworbenen Fördermittel (Förderprogramm Resiliente Innenstadt) und der Ende letzten Jahres außerplanmäßig bereitgestellten Mittel steht für den NUMP ein Gesamtbetrag von über 250.000 € zur Verfügung.

### II. Investitionen und Planung der Radweginfrastruktur

(im Finanzplanungszeitraum 2022-2025 inkl. Haushaltsresten)

	Gesamtkosten	Förderung / Fremdmittel	Eigenanteil
<b>01-541-511</b> <b>Radweg Lüner Holz/Erbstorfer Landstraße</b> Projektbeschreibung: Verbreiterung des gemeinsamen Geh und Radweges auf 2,5 m LSA-Signalisierung für Radfahrende auf der „Premiumroute“ nach Scharnebeck am Knotenpunkt Lüner Weg/Erbstorfer Landstraße	-500.000,00 €	250.000,00 € 225.000,00 €	-250.000,00 € -275.000,00 €
<b>01-541-512</b> <b>Radweg Brockwinkler Weg</b> Begleitend zum Brockwinkler Weg sowie zum Gut Wienebüttel baut die Stadt gemeinsam mit den Gemeinden Reppenstedt und Vögelsen einen straßenbegleitenden Radweg für die Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Gemeinden. Angegeben sind die anteiligen Kosten für die Hansestadt, die Abrechnung der Gesamtkosten und der Fördermittel sowie der Anteile für die Gemeinden Reppenstedt und Vögelsen erfolgt durch die Gemeinde Reppenstedt.	-225.000,00 €		-225.000,00 €
<b>01-541-060 Dahlenburger Landstraße</b> Dieses Jahr soll der Bereich um das LUCIA-Gelände umgesetzt werden. Die weiteren Bauabschnitte erfolgen bis einschließlich 2024 Die Kosten sind für die gesamte Dahlenburger Straße aufgeführt.	-4,6 Mio. € -4,0 Mio. €	2,5 Mio. € 2,3 Mio. €	-2,1 Mio. € -1,7 Mio. €
<b>01-541-125 Brücke Soltauer Bahn</b> Neubau der Brücke über die OHE-Strecke Richtung Soltau	-660.000,00 €	330.000,00 €	-330.000,00 € -60.000 €

Förderung durch GVFG-Mittel			
<b>01-541-126 Uelzener Straße</b> 1. BA in 2022 Erneuerung von Gehwegen, Parkbuchten und Radweg, Herstellung in Pflasterbauweise 2. BA derzeit auch für 2022 geplant Kosten für Gesamtprojekt angegeben.	-4,3 Mio. €	2,7 Mio. € 2,1 Mio.-€	-1,6 Mio. € - 2,2 Mio.-€
<b>01- 541-128 Alter Hessenweg</b> Die Planungsleistung (30.000 €) ist für dieses Jahr, die Umsetzung für das kommende Jahr vorgesehen.	-330.000,00 € 30.000-€		-330.000,00 € -30.000-€
<b>01-541-501 Radwege</b> Verbreiterung der vorhandenen Radwege auf 2,50 m Radweg: Im Dorf/Heiligenthal Radweg: Theodor-Heuss-Straße zwischen Carl-Friedrich-Gördeler-Str. und Konrad-Adenauer-Str.. Radweg: Häcklingen (VO/9648/21-1)	-390.000,00 €		-390.000,00 €
<b>01-541-515 Bleckeder Landstraße</b> Beginn der Planung in 2022	-3,57 Mio. €	2,2 Mio. €	-1,37 Mio. €
<b>01-541-516 Fahrradstraßenring</b> (Aktueller 2. BA Haagestraße ist gefördert durch „Perspektive Innenstadt“ einschließlich Umgestaltung Clamartpark – INV 01-551-026)	-905.000,00 €		-905.000,00 €
<b>01-541-517 Radverkehrsstrategie Hindenburgstraße Südseite</b> Optimierung des Radweges auf der Südseite Hindenburgstraße gem. Radverkehrsstrategie.	-160.000,00 €		-160.000,00 €
<b>01-541-521 Querungshilfen</b> Im Bereich Universitätsallee und Im Wendischen Dorfe zum Parkplatz der ehem. Bezirksregierung	-40.000,00 €		-40.000,00 €
<b>01-511-019 Sanierungsgebiet Grünband Innenstadt</b> Bauftragung der Planung zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur am Engpass Vor dem Neuen Tore	-50.000,00 €		-50.000,00 €

### III. Radverkehrsförderung 3.0

Für die Radverkehrsförderung 3.0, einem Gemeinschaftsprojekt mit dem Landkreis und der Leuphana Universität, welches zum Ziel hat, alltägliche Barrieren des Radverkehrs zu beseitigen, sind in diesem und kommenden Jahr Ausgaben in Höhe von jeweils 20.000 € geplant, welche zu 75% vom Landkreis gefördert werden.

#### IV. Mitgliedsbeiträge 2022

Die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsens wird mit einem Beitrag zur Jahresmitgliedschaft in Höhe von 2.500 € mitfinanziert.

#### V. StadtRAD Lüneburg 2022

Das StadtRAD soll dieses Jahr weiterwachsen. So soll das System auf insgesamt 25 Stationen und 210 Fahrräder inklusive der elektrischen Lastenräder erweitert werden. Für das Gesamtsystem sind Ausgaben in Höhe von 314.000 € bei Zuschüssen durch die Partner in Höhe von 75.000 € geplant.

#### VI. Fahrrad Events in 2022

Auch dieses Jahr wird im Sommer wieder das Stadtradeln in Zusammenarbeit mit dem Landkreis durchgeführt. Zudem ist Lüneburg der Abschlussstandort der Cargobike-Roadshow, welche maßgeblich durch die AGFK organisiert wird.

#### VII. Mikro-Depot Sülzwiesen

Das Mikro-Depot an den Sülzwiesen soll im zweiten Halbjahr starten und die Lieferung von Paketsendungen mit dem Lastenrad stärken. Es wird durch das Förderprogramm "Städtische Logistik" mit insgesamt 64.000 € gefördert. Dieses Jahr sind für den Betrieb und die Ausstattung Ausgaben in Höhe von 23.000 € eingeplant. In den folgenden Jahren wird mit laufenden Kosten in Höhe von 13.000 € gerechnet.

#### VIII. Radfrequenzmessung

Gemeinsam mit dem Technik-Dienstleister für Lichtsigananlagen Yunex werden an der Scharff- und Scholze-Kreuzung neue Technikmodule eingebaut, welche den Radverkehr zählen und dessen Geschwindigkeit messen. Diese Daten werden helfen, die Radverkehrsströme aufzunehmen und die Verkehrsplanung zu unterstützen. Zudem soll die gemessene Geschwindigkeit in Form eines Feedbacks zur Erreichbarkeit der nächsten Grünphase für den Radverkehr widergespiegelt werden. Hierfür sind Kosten in Höhe von 118.000 €, mit einem Eigenanteil von 25.000 € bei Abzug der Förderung aus dem Programm "Perspektive Innenstadt", eingeplant.

### 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)		Die konsequente Umsetzung von Maßnahmen der Radverkehrsförderung soll einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Die Verlagerung des MIV auf Verkehrsträger des Umweltverbundes dient damit dem Klimaschutz.
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		s.o.
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		Radfahren gilt als gesunde Fortbewegungsart. Die Maßnahmen der Radverkehrsförderung dienen damit auch der Gesunderhaltung.
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) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen
  - Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr
- und/oder
- Negativ (-): CO<sub>2</sub>-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
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

#### a) für die Erarbeitung der Vorlage: 117 €

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

#### b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

#### c) an Folgekosten:

#### d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja **Die Mittel für die für 2022 dargestellten Maßnahmen stehen größtenteils erst nach Genehmigung des Haushalts zur Verfügung. Ausnahmen gelten für die außerplanmäßig bereitgestellten Mittel sowie für Maßnahmen, die bereits im Haushalt 2021 veranschlagt waren, aber erst in 2022 zur Umsetzung kommen (u.a. Uelzener Straße).**

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

#### e) mögliche Einnahmen:

**Anlagen:****Beratungsergebnis:**

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

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT IIIFachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

**HANSESTADT LÜNEBURG**  
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.  
**VO/10067/22**

Bereich 35 - Mobilität  
Pusch, Lennart

Datum:  
27.04.2022

## **Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

### **Radwegplanung Neuetorstraße**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität

#### **Sachverhalt:**

Der betrachtete Abschnitt der L216 zwischen Schanzenweg und Dörnbergstraße ist Bestandteil des Stadtrings und weist für das Jahr 2025 eine prognostizierte durchschnittliche Verkehrsbelastung von 15.950 Kfz/Tag auf. Auf der Nordseite der Straße verläuft die Hauptroute 7 des Radverkehrs von und nach Reppenstedt (gemäß Radverkehrsstrategie). Diese wird auf einem teilweise nur 1,60 m breiten, in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt. Dieser "Flaschenhals" stellt seit Jahren ein berechtigtes Ärgernis der diese Wegeverbindung nutzenden Fußgänger und Radfahrer dar und zählt zu den neuralgischsten Punkten auf Haupttrouten des Radverkehrs im Stadtgebiet.

Um entsprechend der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) Flächen zur Verbreiterung des Hochbordes für die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges herstellen zu können, hat die Stadt im Jahr 2012 bei den Eigentümer:innen der Grundstücke Vor dem Neuen Tore 1 - 6 angefragt, ob ein Teilerwerb der Grundstücke durch die Stadt möglich sei. Eine Veräußerung an die Stadt wurde jedoch mehrheitlich abgelehnt (vgl. VO/4848/12 und VO/5053/13).

Im weiteren Verlauf wurde eine geänderte Planung für den Abschnitt angestrebt. Eine von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) im Jahr 2013 in Aussicht gestellte Förderung zur Beseitigung des Engpasses konnte aber seitens der Stadt nicht in Anspruch genommen werden. Die modifizierte Planung sah vor, mittels Verschiebung der Straßenachse nach Süden, ausreichenden Raum auf der Nordseite zu gewinnen, um den erforderlichen Begegnungsraum für Fuß- und Radverkehr auf dem Hochbord zu schaffen. Der hierfür notwendigen Fällung von Bäumen auf dem Straßenbegleitgrün auf der Südseite wurde seitens des Gremiums mehrheitlich nicht zugestimmt.

Auch wenn im Jahr 2012 ein Grunderwerb auf der Nordseite nicht möglich war, möchte die Verwaltung einen erneuten Anlauf in diese Richtung unternehmen. Denn für ein Grundstück konnte zwischenzeitlich der Grunderwerb abgesichert werden und muss nur noch vollzogen werden, weitere Eigentümer:innen haben zwischenzeitlich Veräußerungsbereitschaft signalisiert. Könnte Grunderwerb bei allen betroffenen Grundstücken getätigt werden, wäre das erforderliche Maß von 3,50 m inkl. Sicherheitsabstand zur Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung von Radfahrern und Fußgängern baulich realisierbar.

Damit könnte wiederum die Planung der Radverkehrsführung von Reppenstedt kommend durchgängig im Norden des Straßenzugs bis zur Querung auf die Straße Am Graalwall umgesetzt werden. Hierdurch wäre ein Lückenschluss für eine durchgängige und ERA-konforme Radwegführung hergestellt.

Denkbar ist darüber hinaus, die Umgestaltung der Wege auf der Nordseite der Neuetorstraße inklusive des Versetzens der Laternenmasten entlang der Kfz-Zulassungsstelle bis zur Ritterakademie. Mit dieser Option könnte die "Rad- und Fußverkehrsgerechte Umgestaltung des Straßenzuges Neuetorstraße/Vor dem Neuen Tore als Teil des Sanierungsgebietes "Grünband Innenstadt" in das Städtebauförderprogramm "Zukunft Stadtgrün" des Bundes aufgenommen werden. Im Jahr 2018 wurde das Sanierungsgebiet förmlich festgelegt.

Auf dieser Basis soll nun eine Planungsbeauftragung erfolgen. Einbezogen werden in die Planung auch die Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) der Ingenieurgemeinschaft Schubert zum Knotenpunkt Dörnbergstraße/Vor dem Neuen Tore/Schnellenberger Weg, die auch die in der Öffentlichkeit diskutierten Denkansätze von Einbahnstraßenregelungen oder eines Kreisverkehrsplatzes mitbetrachtet und abgewogen hat. Das Ingenieurbüro hat in der Abwägung der Ausbauvorschläge neben der Leistungsfähigkeit des Knotens eine Priorität auf die Verbesserung der Verkehrsqualität für Radfahrende und Fußgänger gelegt und verschiedene Planungsfälle und Prognosebetrachtungen angestellt.

Ziel der Planungsausschreibung ist die Erarbeitung von drei Varianten für eine verkehrssichere Führung für alle Nutzer- und Altersgruppen im Verlauf Vor dem Neuen Tore und Neuetorstraße zu entwickeln, die sowohl den nun möglichen und notwendigen Grunderwerb auf der Nordseite der Straße, als auch die Fällung der Bäume auf der Südseite der Straße als Optionen beinhalten dürfen. Die letztgenannte Option dient bei der Betrachtung als "Rückfallebene" und soll zugleich den Planungsspielraum erhöhen.

Mit den aus dem Förderprogramm "Grünband Innenstadt" hierfür freigegebenen Mitteln in Höhe von 55.000 € wurden am 25.04.22 sieben Planungsbüros mit der Bitte um Abgabe eines Angebotes für die Planungsleistungen für die Leistungsphasen 1-7 bis zum 12.05. angesprochen.

Nach Auftragsvergabe sollen die Variantenplanungen im Sommer durch das Planungsbüro vorgelegt werden. Die favorisierten Planungsergebnisse werden im zweiten Halbjahr 2022 im Arbeitskreis Verkehr und in der Folge im Mobilitätsausschuss vorgestellt.

### **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)	+ / -	Der Bau einer Infrastruktur stößt immer auch klimaschädliche Emissionen aus, die geplante Radverkehrsinfrastruktur soll aber die Nutzung des Fahrrades stärken und so auch dem Klimaschutz nützen.
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		

3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
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) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen

Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO<sub>2</sub>-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

Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 78 €

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:**

**Beratungsergebnis:**

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

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT VI

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

DEZERNAT III

**HANSESTADT LÜNEBURG**  
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.  
**VO/10068/22**

Bereich 35 - Mobilität  
Pusch, Lennart

Datum:  
27.04.2022

**Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

**Stadtradeln 2022**

**Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität

**Sachverhalt:**

Auch in diesem Jahr wird sich die Hansestadt Lüneburg gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg an der deutschlandweiten Fahrradkampagne **STADTRADELN** beteiligen. Der Kampagnenzeitraum ist **vom 30. Mai bis zum 19. Juni 2022**.

Insgesamt findet das STADTRADELN damit das 15. Mal statt und verbindet bereits über 2.000 Kommunen und etwa 800.000 fahrradbegeisterte Menschen. Im vergangenen Jahr sammelten die Radfahrenden im gesamten Landkreis Lüneburg beim STADTRADELN 413.000 Kilometer. Von Seiten der Hansestadt wird die Kampagne wieder durch den Bereich 35 – Mobilität – und vom Landkreis durch den Fachdienst 45 – Mobilität – organisiert und begleitet.

Durch den Gemeinschaftssinn begeistert das Stadtradeln jedes Jahr viele Menschen, ihre alltäglichen Wege verstärkt mit dem Fahrrad zu absolvieren. Alltagsradler treten dabei in einen sportlichen Wettkampf um die meisten Kilometer und nutzen die Gelegenheit für schöne Touren im direkten Lüneburger Umland. Die Teilnehmenden radeln dabei im Team, z. B. gemeinsam mit Arbeitskolleg:innen, Mitschüler:innen oder im Team des Sportvereins. Einzelradler:innen können sich immer dem jeweiligen offenen Team der Kommune anschließen.

Rund um die Kampagne sind zur Motivation gemeinschaftliche Aktionen für Interessierte geplant wie zum Beispiel Radtouren, ein kostenloser Fahrrad-Check vorab oder eine Fahrradcodierung zusammen mit der Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen.

Für die Verkehrsplanung von Hansestadt und Landkreis ist das Stadtradeln ein doppelter Erfolg:

Mehr Menschen nutzen klimafreundlich die vorhandene Infrastruktur und wer seine Strecken per STADTRADELN-App aufzeichnet, stellt zudem aufschlussreiche Daten der Routenwahl, Wartezeiten und Quelle-Ziel-Beziehungen zur Verfügung, die für die Radverkehrsplanung genutzt werden können.

Alle Mitglieder des Mobilitätsausschusses sind herzlich eingeladen, aktiv am STADTRADELN teilzunehmen, um als Entscheider:innen in Sachen Radverkehr vor Ort Lüneburg aus der Radfahrperspektive zu erleben, im wahrsten Wortsinne selbst zu „erfahren“ und damit Werbung für die klimafreundliche Fortbewegungsart zu machen. Die Oberbürgermeisterin und der Landrat haben dieses Jahr ihre Teilnahme zugesagt

## 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)	+	Das Stadtradeln schafft Neugier und Ehrgeiz, seine Mobilität mit dem Rad zu bestreiten und kann so die Alltagsmobilität positiv verändern.
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)	+	Gemeinschaftliche und öffentlich begleitete Aktionen schaffen städtischen Zusammenhalt.
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)	+	Die aktive Mobilität ist gesund, vor allem für die Psyche und das Herz-Kreislauf-System.
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) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr
- und/oder
- Negativ (-): CO<sub>2</sub>-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
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 38 €
  - 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:**

**Beratungsergebnis:**

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

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

**HANSESTADT LÜNEBURG**  
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.  
**VO/10047/22**

Bereich 35 - Mobilität  
Pusch, Lennart

Datum:  
13.04.2022

**Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

**Sachstand zu Ladeinfrastrukturmaßnahmen in 2022**

**Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität

**Sachverhalt:**

**Die Zulassungen von elektrifizierten Fahrzeugen nehmen seit Jahren deutlich zu. Dieser Trend ist in Lüneburg, im Vergleich zu Niedersachsen und der Bundesrepublik, besonders deutlich zu erkennen (siehe Anlage).** Die Verwaltung der Stadt begrüßt dies unter dem Aspekt der Reduzierung des lokalen Ausstoßes von CO<sub>2</sub> sehr, wenn mit der Anschaffung von Elektroautos auch die Anzahl von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verringert wird. Die Emissionen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren und die Elektromobilität zu fördern, sind Ziele der Hansestadt; beschlossen bereits mit dem Klimaschutzplan (Maßnahme C3).

In Anbetracht des Wachstums der Zulassungen von elektrifizierten Fahrzeugen, Elektroautos und Plug-In-Hybride ist der **Bedarf an Ladeinfrastruktur** ebenso gestiegen. Zahlreiche Anfrage zu Ausbauplanungen werden immer wieder an die Hansestadt herangetragen. Die hierdurch erlangten groben Anregungen konzentrieren sich maßgeblich auf die Quartiere, in denen bisher kaum oder verhältnismäßig wenig Ladeinfrastruktur vorhanden ist und die Nutzer:innen keine Gelegenheit haben, ihr Fahrzeug auf einem eigenen Grundstück abzustellen und zu laden.

Um den Ausbau in der Fläche zu steuern und zu beschleunigen, hat die Verwaltung eine Übersicht von stadtweiten Standorten erarbeitet, welche aus Sicht der Verwaltung für eine flächendeckende Grundversorgung geeignet wären. Diese wird, wie im Konzept „Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg“, als Gesprächsgrundlage für Interessierte und bereits bekannte Betreiber von Ladeinfrastruktur genutzt. Auch die Möglichkeit einer Verbreitung von DC-Ladesäulen, welche besonders schnell laden können, wird diskutiert. Zunächst frei von technischen Definitionen oder Vorgaben ist auch die Installation von Lade-

säulen für eBikes in der Innenstadt angedacht. Konkrete Standortoptionen bedürfen jedoch noch der Prüfung.

Überwiegend auf Basis der städtisch favorisierten Standorte liegen der Verwaltung von den örtlichen bekannten Anbietern Firstcon und Avacon sowie OnCharge entweder Interessensbekundungen oder bereits Anträge für die Erstellung von Ladepunkten vor:

- Avacon
  - o Bockelsberg – Bertha-von-Suttner-Straße 2 Ladepunkte AC
  - o Schützenplatz – Bunsenstraße 2 Ladepunkte AC
  - o Kreideberg – Am Kreideberg 2 Ladepunkte AC
  - o Avacon Gelände – Lindenstraße 2 Ladepunkte DC
- Firstcon
  - o Altstadt – Friedenstraße 2 Ladepunkte AC
  - o Altstadt – Neue Sülze 2 Ladepunkte AC
  - o Schützenplatz – Lünertorstraße 2 Ladepunkte AC
  - o Weitere Standorte geplant, aber noch nicht bestätigt.
- OnCharge
  - o Rotes Feld – Feldstraße 2 Ladepunkte AC

Die Umsetzung der oben genannten Standorte ist für dieses Jahr avisiert. Zur Auswahl und Genehmigung von Standorten für Ladeinfrastruktur für Elektroautos und eBikes steht der Bereich 35 – Mobilität derzeit im Austausch mit den Antragstellern.

Der kontinuierliche und bedarfsgerechte Ausbau wird mit Blick auf eine breite Grundversorgung im gesamten Stadtgebiet.

### 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)	+	Die gesamten Auswirkungen von batterieelektrischen Fahrzeugen wird noch stark diskutiert, technische Fortschritte erfolgen aber laufend und der Vergleich mit fossil betriebenen Fahrzeugen ist positiv.
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)	+	Die Fahrzeuge sind leiser und lokal emissionsfrei, dies führt zu Städten mit höherer Aufenthaltsqualität.
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)	+	Alle Ladesäulen im Lüneburger Stadtgebiet müssen entsprechend des Ladeinfrastrukturkonzepts mit regenerierbarer Energie betrieben werden.
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)	+	Die Fahrzeuge sind leiser und lokal emissionsfrei, dies führt zu weniger stress- und atemwegsbedingten Krankheiten.
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) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

- Negativ (-): CO<sub>2</sub>-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
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 78 €
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
- e) mögliche Einnahmen:

## Anlagen:

## Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit	lt. Be-schluss-	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-
--	------------	-----	-------------	----------------------	-----------------	--------------------------------	-----------------------

				Ja / Nein / Enthaltungen	vorschlag		kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

Fachbereich 8 - Gebäudewirtschaft

DEZERNAT III

Bereich 32 - Ordnung

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 34 - Klimaschutz und Nachhaltigkeit

---

# HANSESTADT LÜNEBURG

## DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.  
**VO/10063/22**

Bereich 32 - Ordnung  
Kunz, Andrea

Datum:  
26.04.2022

### Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:  
**Rat der Hansestadt Lüneburg**

#### Weitere Ausweisung von Tempo 30-Zonen

##### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	09.05.2022	Ausschuss für Mobilität
N	15.06.2022	Verwaltungsausschuss
Ö	23.06.2022	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 ein**flächenhaften 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 sinnhaft 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) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen

X Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO<sub>2</sub>-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