Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Umgang mit und Einbeziehung der E Klima in die Arbeit an verkehrsbezogenen Themen

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	17.04.2024	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat 2022 die „**Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele**n“ (E Klima 2022) herausgegeben.

Aus den Bereichen Ordnung und Verkehr (32), Klimaschutz und Nachhaltigkeit (34), Mobilität (35) und Tiefbau (72) trafen sich zwischen August und November 2023 Mitarbeitende in einer Arbeitsgruppe in mehreren Terminen, um ein bereichsübergreifendes Verständnis für Anwendung und Umsetzung der E Klima 2022 in der gemeinsamen Arbeit an allen verkehrsbezogenen Themen zu entwickeln.

Die E Klima verweist auf die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, in der explizit der Verkehr als sogenannter Transformationsbereich genannt wird. Der Straßenverkehr hat im Jahr 2020 mit rund 97% den weitaus größten Beitrag zu den THG-Emissionen des inländischen Verkehrs zu verantworten. Hiervon entfielen rund 64% auf den motorisierten Individualverkehr. Hieraus ergibt sich für die Kommunen in Verkehrsplanung und -management eine wichtige Handlungsoption zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen.

Der Rat der Hansestadt Lüneburg hat am 08.06.2021 den Klimaschutzplan 2030 beschlossen und ist dem Bürgerbegehren „Klimaentscheid“ am 21.12.2021 beigetreten. Damit hat sich die Hansestadt Lüneburg das Ziel gesetzt, die Treibhausgasneutralität möglichst bis 2030 zu erreichen.

Das Thema Verkehr und entsprechende Maßnahmen sind insbesondere durch das Handlungsfeld Mobilität im Klimaschutzplan integriert.

Da sich die E Klima 2022 bezüglich ihrer praktischen Anwendung auf verschiedene Veröffentlichungen der FGSV bezieht, kam die Arbeitsgruppe überein, die E Klima 2022 nicht isoliert, sondern systematisch im Zusammenhang mit den bestehenden gesetzlichen Vorgaben

aus der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und den Einzelveröffentlichungen der FGSV zu betrachten.

- Die E Klima 2022 fordert unter Punkt 3.1 insbesondere dazu auf, sich bei den Maßnahmen der Verkehrsplanung an überregionalen/regionalen Verkehrsentwicklungsplänen und Verkehrskonzepten zu orientieren. Diese sollten idealerweise die Verringerung von Treibhausgasemissionen und damit eine nachhaltige Mobilität zum Ziel haben.
- Konkrete Planungen sollen sich auf mit den Klimaschutzziele zu vereinbarenden Verkehrsprognosen, Bemessungsverkehrsstärken und gewünschter Verkehrsqualität beziehen, sie sollten den vorhandenen Raum ggfs. anders als bisher zwischen den unterschiedlichen Verkehren aufteilen und sich erst zum Schluss mit den konkreten einzelnen Gestaltungselementen (z.B. Breiten, Querungen, Grünflächen) beschäftigen.

Da die Hansestadt Lüneburg grundsätzlich bei Planungen im Bestand mit Flächennutzungskonflikten konfrontiert ist, hat sich die Arbeitsgruppe darauf geeinigt, sich an den übergeordneten Zielen und den ggfs. neu festzulegenden Funktionalitäten zu orientieren, wie diese z.B. aus dem NUMP erwachsen könnten.

Insgesamt hat sich die Arbeitsgruppe darauf verständigt, Planungen noch stärker als bislang nicht kleinteilig in einem Abschnitt zu betrachten, sondern den umgebenden Verkehrsraum und die sich aus der Planung ergebenden Auswirkungen stärker auf diesen miteinzubeziehen. Dazu zählen u.a. Verkehrsverlagerungen, Veränderung von Aufenthaltsqualitäten, Möglichkeiten für Wirtschaftsverkehre, Belastung von Knotenpunkten, Verkehrsmittelwahlverhalten, Mobilitätsverbund. Planungen sollen sich auf die festgelegten übergeordneten Ziele und auf die zugeordneten Kategorien und Funktionalitäten beziehen.

Ziel ist es, sich vor Planung der Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) mit mindestens zwei möglichen Varianten auseinanderzusetzen, um ggfs. mehrere Empfehlungen in der internen Abwägung verwenden zu können. Dies wird im Rahmen von internen, bereits etablierten Abstimmungsprozessen, insbesondere zwischen den Bereichen 32, 34, 35 und 72 passieren.

Die Arbeitsgruppe entwickelte ebenfalls Arbeitshilfen in Form von Schemata, Dokumentations- und Informationsbögen, um den Arbeitsaufwand von Abstimmungsprozessen zu minimieren. Diese dienen dem internen Verwaltungsprozess und werden laufend evaluiert und angepasst.

Über die E Klima und den in der Arbeitsgruppe getroffenen verbindlichen Absprachen fand am 11.03.2024 eine hausinterne Schulung mit weiteren Mitarbeitenden aus den genannten Bereichen statt.

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)		
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) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
 - 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
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 73,00 €

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:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 34 - Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Bereich 72 - Straßen- und Brückenbau, Geodaten