



**Vorlagennummer:** AF/12419/26  
**Vorlageart:** Anfrage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

## **Anfrage "Park-and-Ride-Angebote in der Hansestadt Lüneburg (Anfrage der FDP-Fraktion vom 29.03.2026, eingegangen am 29.03.2026)**

**Datum:** 30.03.2026  
**Federführung:** 03 - Steuerung und Service  
**Organzuständigkeit:** RAT

### **Beratungsfolge**

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Rat der Hansestadt Lüneburg	23.04.2026	Ö

### **Sachverhalt**

Die beigefügte Anfrage wird seitens der Verwaltung wie folgt beantwortet:

#### **Vorbemerkungen:**

Voranzustellen ist, dass sich die Mobilität insgesamt im Wandel befindet. In diesem Kontext wird auch die Rolle von Park-&-Ride-Konzepten heute differenzierter betrachtet. Gleichwohl bleibt der Grundgedanke weiterhin relevant: Park & Ride (P&R) stellt ein wichtiges Instrument dar, um motorisierten Individualverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verknüpfen. P&R-Anlagen in Stadtrandlagen können damit zur Vermeidung von Individualverkehren und insb. Parksuchverkehren im Innenstadtbereich vermeiden.

Für das Oberzentrum Hansestadt Lüneburg mit einer kleinen, historischen und relativ dicht besiedelten Innenstadt sind insbesondere zwei Faktoren prägend: Der begrenzte Parkraum in der Innenstadt sowie die Funktion als Oberzentrum mit entsprechend starken Pendlerverflechtungen ins Umland. Eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren klassischer Park-&-Ride-Systeme ist der Umfang und die Wertigkeit von Parkraum im innerstädtischen Bereich. Mit der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts verfolgt die Hansestadt u.a. das Ziel, die Auslastung des bestehenden (öffentlichen) Parkraumangebots zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit des städtischen Raumes unter Berücksichtigung aller Nutzerinteressen zu gewährleisten. Schwerpunktmäßig wurde dabei die Nutzung bestehender Kapazitäten in Parkhäusern und im öffentlichen Verkehrsraum in den Blick genommen; zusätzliche Flächen im Außenbereich für Park-&-Ride-Angebote wurden hingegen nicht betrachtet. Auch nach Anpassung der Parkgebühren und Engelle in den städtischen Parkhäusern ist weiterhin ein vergleichsweise attraktives Parkangebot im innenstadtnahen Bereich vorhanden; die Kapazitäten der Parkhäuser sind regelmäßig bei Weitem nicht ausgeschöpft. Auf die entsprechenden Vorlagen wird an dieser Stelle verwiesen. Eine Evaluierung der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes erfolgt nach dem 30.06.2026.

Vor diesem Hintergrund verfolgt Lüneburg einen multimodalen Ansatz, der neben der beschriebenen Parkraumbewirtschaftung den Ausbau von Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing), die Stärkung des ÖPNV und die Förderung des Radverkehrs verfolgt. Dies erscheint deshalb sinnvoll, weil die Wege innerhalb der Stadt häufig kurz sind und das Fahrrad oder verbleibende

Fußwege somit eine konkurrenzfähige Alternative darstellen.

Um aus innenstadtnahen Bereichen in die Innenstadt zu gelangen, sind klassische Park-&-Ride-Angebote daher vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen oder bei außergewöhnlich hoher Verkehrsbelastung – etwa an den Adventswochenenden – von Bedeutung. Für solche Situationen werden bereits heute temporäre Park-and-Shuttle-Angebote bereitgestellt.

Perspektivisch kann die Einrichtung von Park-&-Ride-Anlagen in Stadtrandlage entlang der wichtigen Einfallachsen **bei entsprechend guter Verknüpfung mit dem ÖPNV** (wirtschaftlich attraktive, möglichst direkte Busverbindung mit wenigen Zwischenhalten in die Innenstadt) sinnvoll sein. Dies betrifft insbesondere die Nordachse (B4/A39 in Richtung Hamburg), die Südachse (A39/B209 in Richtung Uelzen/Soltau), aber auch die Verkehre aus dem östlichen und westlichen Landkreis, die ein hohes Pendleraufkommen aufweisen. Eine Vorplanung besteht bereits für die Einrichtung einer P&R-Anlage im Zusammenhang mit der für 2028 geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau, wo am Bahnhof Rettmer ausreichender Parkraum für den direkten Umstieg auf die Bahn hergestellt werden soll (vgl. MV/12395/26 und BV/12374/26).

Das Bahnhofsumfeld nimmt bereits heute eine Sonderrolle ein: Es fungiert als zentraler Umsteigepunkt für Park-&-Ride- sowie Bike-&-Ride-Verkehre mit Anbindung an den Schienenverkehr, insbesondere in Richtung Hamburg und ins Umland.

Abschließend ist festzuhalten, dass in einer Stadt wie Lüneburg mit vergleichsweise kurzen Distanzen den Bike-&-Ride-Angeboten eine deutlich größere Bedeutung als klassischen Park-&-Ride-Systemen in Stadtrandlage zukommen dürfte. Der Ausbau entsprechender Infrastrukturen könnte dazu beitragen, den Flächenbedarf für großräumige Park-&-Ride-Anlagen zu reduzieren und gleichzeitig die Abhängigkeit von einem leistungsfähigen Busverkehr als zentralem Erfolgsfaktor zu verringern. Denn es gilt zu berücksichtigen, dass die Flächenverfügbarkeit für Park-&-Ride-Anlagen in Stadtrandlage auf Stadtgebiet sehr begrenzt sind und der Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV an etwaigen Verknüpfungspunkten bereits so frühzeitig erfolgen sollte, dass damit auch eine nennenswerte Verkehrsvermeidung sowie idealerweise eine Fahrzeitverkürzung einhergeht.

1. Wie viele Park-and-Ride-Parkplätze existieren aktuell im Gebiet der Hansestadt Lüneburg? Wir bitten um eine Auflistung der Standorte sowie der jeweiligen Kapazitäten.

Es existieren keine dauerhaften P&R-Parkplätze, die die beschriebenen Kriterien erfüllen.

2. An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet, unter anderem in der Lindenstraße sowie in der Lilienthalstraße, weisen Beschilderungen darauf hin, dass dort früher Park-and-Ride-Angebote bestanden haben könnten.
  - Gab es in der Vergangenheit weitere Park-and-Ride-Standorte in Lüneburg?

Nein.

- Falls ja: Welche Standorte waren dies und wann wurden diese aufgegeben oder umgewidmet?

3. Sofern ehemalige Park-and-Ride-Flächen nicht mehr als solche genutzt werden:
  - Aus welchen Gründen erfolgte die Umwidmung bzw. Aufgabe dieser Standorte?
  - Welche heutige Nutzung haben diese Flächen?

Auch wenn im Stadtgebiet die Beschilderung vereinzelt auf Park-and-Ride-Parkplätze hinweist, – so etwa vor dem Theaterparkplatz (Lindenstraße) – bestehen in Lüneburg keine Parkplätze, welche dem obem skizzierten Park-&-Ride-Gedanken dergestalt gezielt Rechnung

tragen, dass ein Umstieg vom eigenen Kraftfahrzeug auf den ÖPNV an zentralen Stellen besonders gefördert wird. Die ausgewiesenen Stellen haben lediglich einen räumlichen Zusammenhang zu bestehenden Haltestellen.

4. Wird der Parkplatz am Theater, wie teilweise ausgeschildert, aktuell als Park-and-Ride-Parkplatz geführt?
  - Falls ja: Welche Tarife gelten dort?
  - Falls nein: Welche Funktion erfüllt dieser Parkplatz aktuell im städtischen Parkraumkonzept?

Der Parkplatz am Theater ist Teil der Gebührenzone II. Die Parkgebühren betragen in der Zeit von 08.00 bis 19.00 Uhr sowie sonnabends für in der Zeit von 08.00 bis 14.00 Uhr 1,20 € je Stunde. Das Parken mit Parkschein ist maximal 2 Stunden zulässig. Dem Parkplatz Am Theater kommt damit keine Funktion zu, welche sich im Sinne von Park-and-Ride von den anderen Parkplätzen der Gebührenzone II abhebt.

5. Im Bereich Goseburg, insbesondere an der Pferdehütte entlang der ehemaligen B4, ist regelmäßig und in größerer Anzahl zu beobachten, dass Fahrzeuge in den angrenzenden Grünbereichen abgestellt werden.
  - Handelt es sich hierbei um einen offiziell ausgewiesenen Park-and-Ride-Standort?
  - Falls nein: Wie bewertet die Verwaltung diese Nutzung und welche Maßnahmen sind ggf. vorgesehen?

Sofern sich diese Anfrage auf den über die Straße Bei der Pferdehütte neben Hausnummer 1 erreichbaren Parkplatz seitlich der Hamburger Straße bezieht, wird diese dahingehend beantwortet, dass das Parken auf diesem stadteigenen und als Parkplatz ausgewiesenen Grundstück zulässig ist. Um einen ausdrücklichen Park-and-Ride-Parkplatz handelt es sich nicht. Eine in unmittelbarer Nähe befindliche Verknüpfung mit dem ÖPNV besteht nicht.

Das Halten und Parken auf Grünflächen ist dagegen unzulässig und wird durch den Verkehrsaussendienst sanktioniert.

6. Welche konkreten Planungen verfolgt die Verwaltung aktuell im Hinblick auf die Entwicklung, den Ausbau oder die Reaktivierung von Park-and-Ride-Angeboten im Stadtgebiet?
  - Gibt es konkrete Standortprüfungen oder Konzeptüberlegungen?

Konkrete Planungen für ein flächendeckendes Park-and-Ride-Angebot besteht nicht. Die Verwaltung orientiert sich grundsätzlich an den Empfehlungen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts und den Maßnahmensteckbriefen des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP). Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen – konkret zu der Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau verwiesen.

- Welche Rolle spielen Park-and-Ride-Systeme im Kontext des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)?
- Welche Überlegungen gibt es mit der sich aktuell in Reaktivierung befindlichen Bahnstrecke nach Soltau?

Im Kontext des NUMP nehmen Park-and-Ride-Systeme eine ergänzende Rolle ein. Gemäß dem Maßnahmensteckbrief Ö6 („Haltestelleninitiative“) wird beschrieben, dass viele ÖPNV-Verbindungen nur durch die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln – wie dem Auto (Park-and-Ride, Carsharing) oder dem Fahrrad (Fahrrad/Pedelec/Lastenrad [Bike-and-Ride]) – effizient funktionieren. Ziel ist es, den ÖPNV und den Fußverkehr als funktionale Einheit zu verstehen.

Ergänzend sehen die Maßnahmen C6 und C9 des Klimaschutzplans vor, die Vorteile dieser intermodalen Verknüpfung stärker in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken, um den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

Um das Potential der Reaktivierung der Schienenpersonenverbindung nach Soltau voll auszuschöpfen, wird geprüft, inwiefern die neuen Haltepunkte auch durch Bike-and-Ride-Anlagen als intermodale Schnittstellen fungieren können, um das Einzugsgebiet der Schiene zu vergrößern und Pendlerströme frühzeitig abzufangen. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Ziel	Unterziel	Bewertung			
<b>Mobilität</b>		++	+	-	--
	Klimagerechte Verkehrsmittelwahl	++			
	Barrierefreie Mobilität		+		

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

### Anlage/n

Anlage 1: Anfrage FDP Park-and-Ride Angebote (öffentlich)