

01 - Büro des Oberbürgermeisters
Frau Kamionka

Datum:
09.09.2021

Antrag

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Antrag "Parkplatz Sülzwiesen" (Antrag der CDU-Fraktion vom 25.08.2021, eingegangen am 27.08.2021)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	28.09.2021	Verwaltungsausschuss
Ö	29.09.2021	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

s. Antrag der CDU-Fraktion „Parkplatz Sülzwiesen“ vom 25.08.2021, eingegangen am 27.08.2021.

Beschlussvorschlag:

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: s. Stellungnahme der Verwaltung
 - 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:

Anlage/n:

Antrag der CDU-Fraktion „Parkplatz Sülzwiesen“ vom 25.08.2021, eingegangen am 27.08.2021

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:

Eingang 27.08.2021 sil

Hansestadt Lüneburg
Herrn Oberbürgermeister Ulrich Mädge
- Rathaus -
21335 Lüneburg

OK R 2. u. B.
Mädge

25.08.2021

Antrag zur Sitzung des Rates am 29. 9. 2021

Antrag zur Kapazitätserhöhung „Parkplatz Sülzwiesen“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Mädge,

folgenden Antrag stellen wir, mit der Bitte um Überprüfung einer Umsetzungsmöglichkeit :

Antrag:

Der damalige Antrag zur Parkraumbewirtschaftet soll aktualisiert und erweitert neu eingebracht werden:

Bau eines Parkhauses/-decks auf einer Teilfläche des Parkplatz Sülzwiesen, südlich des Pieperweges. In diesem Zuge sollen weitere Elektroladestationen entstehen sowie ggf. die Errichtung einer weiteren Stadtrastation berücksichtigt werden.

Im Gegenzug könnten kleinere Parkflächen im Innenstadtbereich (teilweise) entsiegelt und in Plätze mit Grünflächen umgestaltet werden, um die Attraktivität der Innenstadt zu verbessern und einen Beitrag zum Innenstadtklima zu leisten (Beispiel Marienplatz).

Denkbar wäre auch aufgrund dieser zusätzlichen Parkplätze in Innenstadtrandlage im Gegenzug in der Innenstadt Parkhausflächen (z.B. Graalwall oder ggf. Karstadt-Parkhaus) im Erdgeschoß für Fahrräder zu ermöglichen sowie Teil-Flächen für City Logistiker zur Verfügung zu stellen.

Zielsetzung:

- Die Stärkung des Einzelhandels
- Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt
- Reduzierung des innerstädtischen Individualverkehrs
- Reduktion Parkplatzsuchverkehr
- Effizientere Flächennutzung
- Mittelfristige verbesserte Einnahmemöglichkeiten
- Entlastung des westlichen Stadtverkehrs

Begründung:

Die Hansestadt Lüneburg ist eine wachsende Stadt mit einer lebendigen Innenstadt und einem starken Einzelhandel, auf den wir stolz sind.

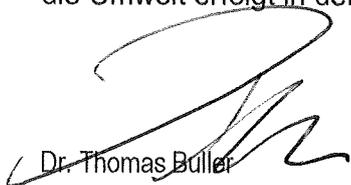
Zudem verzeichnen die Gemeinden in direkter Nachbarschaft zur Hansestadt Lüneburg einen Bevölkerungszuwachs. Die Folge ist ein erhöhtes Verkehrs- und Besuchsaufkommen in der Innenstadt, welches wiederum einen erhöhten Bedarf an Parkplätzen nach sich zieht. Bei gleichzeitigem Wunsch, das Verkehrsaufkommen und den Parkplatzsuchverkehr in der Innenstadt zu reduzieren.

Aus diesem Grund schlagen wir vor, die Fläche „Parkplatz Sülzwiesen“ effizienter zu nutzen und dort, in idealer Innenstadtrandlage, ein ein- bis zweigeschossiges Parkhaus zu errichten. Grundsätzlich wären so 600-800 Parkplätze möglich (ca. 350-400 Parkplätze zusätzlich). Für Berufstätige in der Innenstadt sollen subventionierte Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Dieses Vorhaben wird abhängig von den Bodengegebenheiten an diesem Standort sein. Einerseits durch die direkte Nähe zum Senkungsgebiet, andererseits aufgrund der besonderen Beschaffenheit des Untergrundes im Bereich der Sülzwiesen.

Wir bitten die Verwaltung, zu prüfen, ob der Bau eines Parkhauses/-decks an diesem Standort möglich ist, welche Kosten damit verbunden wären und welche Einnahmemöglichkeiten durch eine Bewirtschaftung erzielt werden können.

Eine detaillierte Begründung in Bezug auf die Vorteile für die Bürger/innen, den Einzelhandel und die Umwelt erfolgt in der Ratssitzung.


Dr. Thomas Buller


Wolfgang Goralczyk

Dezernat VI
Frau Klang
309-3324

Dezernat III
Fachbereich 3b
309-3207

Antrag der Fraktion der CDU zur Ratssitzung am 29.09.2021 zur Kapazitätserhöhung des "Parkplatzes Sülzwiesen"

Stellungnahme des Dezernates VI

Für die Sülzwiesen besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Die nähere Umgebung ist durch eine unbebaute Festwiese mit einem angrenzenden Naturschutzgebiet, einer Parkplatzanlage, Sportplätze sowie ungenutzte Freiflächen geprägt.

Bei den Sülzwiesen handelt es sich um einen Außenbereich im Innenbereich. Maßgeblich für die Beurteilung von Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB ist daher § 35 BauGB.

Nach § 35 Abs. 1 BauGB sind im Außenbereich nur „privilegierte“ Vorhaben (§ 35 Abs. 1 Nr. 1 – 6) zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen und die Erschließung gesichert ist. Ein Parkhaus, Elektroladestationen und Stadtradstationen zählen nicht zu den privilegierten Vorhaben.

Daher ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Gem. § 18 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die planungsrechtlich nach § 35 Abs. 1 oder Abs. 4 BauGB einzustufen sind, das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) herzustellen.

Für die Planung ist zu berücksichtigen, dass der Standort sich innerhalb einer Kaltluftleitbahn befindet. Auswirkungen auf die bioklimatische Situation der Innenstadt sind vorab zu untersuchen.

Das nahegelegene Naturschutzgebiet Kalkberg gilt als sehr bedeutendes Fledermausquartier. Auch hierzu sind die Auswirkungen des Vorhabens auf deren Lebensbedingungen im Vorfeld zu untersuchen.

Zu bedenken ist, dass der gesamte Bereich der Sülzwiesen im Senkungsgebiet liegt. Für Aussagen aus senkungstechnischer Sicht müsste das Vorhaben konkretisiert werden (Abmaße, geplanter Standort, etc.). Aufgrund dieser Angaben muß das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover (LBEG) zur Stellungnahme aufgefordert werden. Eine allgemeingültige Aussage, ob und unter welchen Bedingungen ein Parkhaus aus senkungstechnischer Sicht möglich ist, kann gegenwärtig nicht getroffen werden.

Aus Anfragen in der Vergangenheit ist bekannt, dass sich in der Nähe des Wohnmobilstellplatzes in einer Schutzfläche „Sohletiefbohrung“ eine Tiefbohrung aus dem Jahr 1961 befindet. Danach ist im Umkreis von 50m die Umgebung von jeglicher Bebauung freizuhalten. Dieser Schutzradius betrifft auch einen Teil der Parkplätze (sh. anliegende Grafik des damals untersuchten Bereiches des Wohnmobilstellplatzes). In der Nähe des Parkplatzes sind zudem einige Erdfälle bekannt (z.B. 2010).

In einem Bauantragsverfahren muß u.a. geprüft werden, ob die gemäß NBauO erforderlichen Grenzabstände eingehalten werden. Die Nähe zu Baudenkmalen muß bei der Gestaltung berücksichtigt werden.

Die durchschnittlichen Baukosten für ein Parkhaus mit mehreren Geschossen belaufen sich auf ca. 5.000 Euro pro Stellplatz [ϰ/St]. Die Bedingungen vor Ort, der Umfang von zusätzlichen Einrichtungen, die Berücksichtigung von Komfort und ästhetischen Gesichtspunkten können diesen Betrag jedoch auf bis zu 10.000 ϰ/St ansteigen lassen. Man kann also – ohne jegliche Gewähr – von Hochbaukosten mind. 2.500.000 – 5.000.000 Euro ausgehen.

Hinzu kommen jährliche Kosten für die Bewirtschaftung und Unterhaltung.

Die Einnahmesituation hängt stark von der Preisgestaltung und Auslastung ab.

- **Parkhaus Rathaus:** durchschnittliche Auslastung ca. 40-50 % (im Vergleich haben wir dort eine geringe Anzahl an Dauerparkern), an Markttagen (Mittwoch + Samstag) 70%, an den Wochenenden 30 % (fast ausschließlich Dauerparker), Weihnachtsmarkt 110-120%,

Die Umsatzerlöse für 2018/19 (also vor Corona) lagen bei jährlich rd. 700.000 Euro brutto, sprich rd. 580.000 Euro netto.

Hiervon zu entrichten sind neben den Kosten für die jährliche Bewirtschaftung (Personalkosten, Leasing Parkautomaten, Videotechnik, Kassensoftware, Ticketkosten, Reinigung, Energie, Versicherung, Winterdienst) auch Aufwendungen für die bauliche Unterhaltung, Wartung und Betreiberverantwortung sowie Finanzierung. Nach 20 Jahren stehen in der Regel Korrosionsschutzanstriche, Stahl –und Fahrbahnsanierungen an, für die rd. 2 Mio. Euro einzukalkulieren sind. Die Amortisationsdauer könnte abhängig von allen variablen Faktoren zwischen 15-17 Jahren liegen.

Für Angaben zu Bebaubarkeit und Baukosten ist die Beauftragung einer ersten Machbarkeitsstudie notwendig.

[Im Original gezeichnet]

Gundermann

Stellungnahme des Dezernates III

Die Parkraumbewirtschaftung der Hansestadt Lüneburg ist ein wesentlicher Bestandteil einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung der Mobilität im Rahmen der Erstellung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan (NUMP). Wie in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.04.2021 (siehe auch Vorlage VO/9480/21) berichtet, werden im Jahr 2021 die Basisdaten für den NUMP erhoben. Essentiell sind dabei aktuelle Untersuchungen und Erhebungen für den fließenden und den ruhenden Verkehr zur objektiven Bewertung der Bedarfe. Die Ausschreibung und Beauftragung der Erhebung von Parkraumbewirtschaftungsdaten ist bereits erfolgt und wird im 2.Halbjahr 2021 durchgeführt. Mit ersten Ergebnissen ist zum Jahreswechsel zu rechnen.

Ziel ist es, im Rahmen des NUMP auch die Parkraumbewirtschaftung bedarfsgerecht und zukunftsorientiert zu konzeptionieren und strategisch auszurichten. Flankiert wird die Erhebung zum ruhenden Verkehr derzeit durch eine Aktualisierung der Verkehrszählung und -prognose, deren bisherigen Fortschreibungen aus dem Basisjahr 2013 stammt.

Bestandteile der Beauftragung für den ruhenden Verkehr sind neben der reinen Erfassung von Stellplätzen in der Hansestadt im öffentlichen Verkehrsraum inkl. der Parkhäuser auch die Einteilung von Bewohnerparken, die räumliche Bemessung von Gebührenzonen, Kurzparkzonen und Bewirtschaftungen in den Quartieren der Hansestadt.

Berücksichtigt werden müssen in dem Zusammenhang auch die Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) hinsichtlich des kostenlosen Parkens und der Privilegierung von emissionsarmen Antrieben (z.B. beim Bewohnerparken). Diese rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweisung von Bevorrechtigungen und deren verkehrlichen (Neben-)Wirkungen bedürfen allerdings auch der politischen Debatte und Beschlussfassung und können nicht ohne eine ganzheitliche Betrachtung im Rahmen des NUMP vorweggenommen werden.

Eine mögliche Erweiterung oder nicht punktuelle räumliche Anpassung von Parkflächen in der Innenstadt, unabhängig von dem Standort der Sülzwiesen, muss auf Basis dieser derzeit aufzubereitenden Daten und Bestandserhebungen erfolgen um eine bedarfs- und zukunftsgerechte Ausgestaltung zu ermöglichen.

[Im Original gezeichnet]

Kipke