

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Datum:
21.11.2023

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Vorstellung der Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg - Parkraumbewirtschaftungskonzept

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	12.12.2023	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

I. Strategischer Ausgangspunkt

Ausgehend von den übergeordneten Klimaschutzzielen auf europäischer, nationaler und niedersächsischer Ebene hat der Rat der Hansestadt Lüneburg mit Beschluss vom 08.06.2021 den „**Klimaschutzplan der Hansestadt Lüneburg**“ verabschiedet (vgl. VO/9409/21-1). Die darin enthaltenen Maßnahmen sollen der kontinuierlichen Senkung der CO₂-Emissionen entsprechend dieser übergeordneten Ziele dienen. Durch seinen Beschluss vom 21.12.2021 ist der Rat der Hansestadt dem **Bürgerbegehren „Klimaentscheid“ beigetreten** und hat damit das Ziel formuliert, dass die Hansestadt bis 2030 klimaneutral werden soll (vgl. VO/09819/21). Der zuvor durch den Kreistag für den gesamten Landkreis Lüneburg formulierten Zielvorgabe (Beschluss des Kreistages vom 09.03.2020) wurde damit explizit für das Stadtgebiet Geltung verschafft.

Strategische Vorgaben speziell für den Verkehrssektor als Verursacher von klimaschädlichen Treibhausgasemissionen finden sich im städtischen **Leitbild „Lüneburg weiter denken“**, das Grundlage für die Entwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) im Jahr 2024 ist und vom Rat der Hansestadt am 29.09.2021 verabschiedet wurde (VO/9698/21). Im Rahmen der Zukunftserzählung „Stadt der Lebens- und Umweltqualität“ beinhaltet das Leitbild als Zielformulierung für die individuelle Mobilität, dass in der Innenstadt überwiegend in den Parkhäusern und deutlich weniger im Straßenraum geparkt werden soll.

Für den Verkehrssektor dient die derzeitige Erstellung des **Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)** der Entwicklung einer mittel- bis langfristigen Strategie zur Steuerung des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte. Der Minderung verkehrsbezogener Belastungen zugunsten von Gesundheit, Klima und Umwelt kommt dabei eine übergeordnete Rolle zu, die in den Handlungszielen präzisiert sind (vgl. Anlage zu VO/09991/22). Aufbauend auf den Zielaussagen des städtischen Leitbildes sind dies zum Beispiel, den Anteil des Umweltverbundes und die multimo-

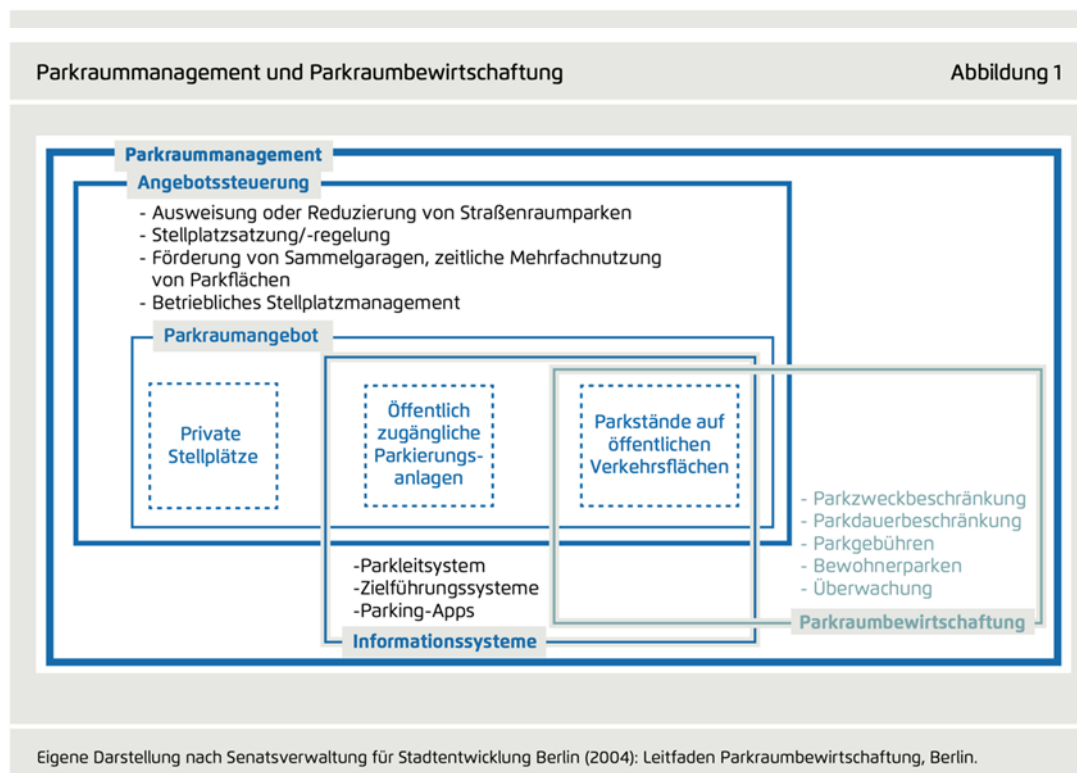
dale Vernetzung zu erhöhen, die Erreichbarkeit Lüneburgs und den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr zu optimieren, verkehrsbedingte Luftschadstoffe und Lärmbelastung zu reduzieren, die Nahmobilität zu stärken und die Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen zu verbessern.

Die zuvor skizzierten übergeordneten Rahmenvorgaben und die des Rates der Hansestadt Lüneburg und seines Mobilitätsausschusses geben zusammenfassend vor, die verkehrsbedingten Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, die innerstädtische Lebens- und Aufenthaltsqualität und die Umwelt zu reduzieren. Hierzu zählt auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit der in den Leitbildern zur Radverkehrspolitik 2030+ verankerten „Vision Zero“. Dabei gilt es, den Verkehr nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten und gleichzeitig die Erreichbarkeit der (Innen-)Stadt für alle Menschen sowie funktionierende Lieferbeziehungen sicherzustellen, ebenso wie den gesamten Wirtschaftsstandort Lüneburg nachhaltig zu entwickeln.

II. Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung

Parkraummanagement gilt als zentrales Gestaltungswerkzeug für eine nachhaltige urbane Mobilität. Unter Parkraummanagement ist in diesem Zusammenhang die zeitliche und räumliche Beeinflussung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage zur Steuerung der Parkraumnutzung zu verstehen. Auf diese Weise kann beispielsweise auf die Zielwahl wie auch auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen und motorisierter Individualverkehr reduziert werden. Ziel des Parkraummanagements ist es auch, Parksuchverkehr zu reduzieren, die Auslastung des Parkraums zu verringern bzw. zu optimieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit städtischer Räume zu gewährleisten.

Parkraumbewirtschaftung als Bestandteil des Parkraummanagements bezieht sich auf die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums durch verschiedene Maßnahmen wie Parkzweckbeschränkung, Parkdauerbeschränkung, die Erhebung von Parkgebühren, die Privilegierung von Nutzergruppen sowie die Überwachung der geltenden Regularien. Durch die Veränderung der Rahmenbedingungen des ruhenden Verkehrs als Bestandteil des Gesamtsystems Verkehr kann auf diese Weise in erheblichem Maße Einfluss genommen werden.



Quelle: Agora Verkehrswende (2019), Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis,

Die Parkraumbewirtschaftung ist folglich elementarer Bestandteil der Mobilitäts- und Verkehrswende, deren Umsetzung es aufgrund der strategischen Zielvorgaben (s.o.) bedarf. Sie flankiert weitere Maßnahmen, welche die Hansestadt bereits eingeleitet hat und u.a. mit der Erstellung des NUMP auf das Gesamtsystem Verkehr erstreckt. Die Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraumes ist aber nicht nur unter Klima- und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten eine vielschichtige Herausforderung, sondern es gilt auch, mehrere Zielsetzungen im Interesse von Zivilgesellschaft, Gewerbe und Anwohnerschaft zu vereinen.

In den letzten Jahren haben sich zudem die Anforderungen in der Gesellschaft an den öffentlichen Verkehrsraum verändert. Der Rat der Hansestadt Lüneburg hat darauf entsprechend reagiert und fokussiert eine verstärkte Förderung der aktiven Mobilität (Radverkehrsstrategie 2025, Leitbilder Radverkehrspolitik).

Parallel haben sich in jüngerer Vergangenheit verkehrsrechtliche Änderungen ergeben, auf die die Hansestadt im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik ebenso reagieren sollte. Durch Änderung der Bundeszuständigkeitsverordnung im Bereich Verkehr ist es nun möglich, dass die niedersächsischen Kommunen in ihrer Funktion als Straßenverkehrsbehörden über die Gebührenhöhe im Bewohnerparkbereich entscheiden können und nicht mehr an die Vorgabe der zuvor bundesweit einheitlich geltenden Gebührenobergrenze von 30,70 € gebunden sind. Unabhängig davon, dass der Rat von dieser Regelungsbefugnis im Sinne der obigen Ausführungen Gebrauch machen sollte, bedarf es im Bereich des Bewohnerparkens einer Anpassung der verschiedenen Bewohnerparkbereiche.

Ebenso ist die städtische Parkgebührenordnung für das Parken an Parkscheinautomaten in ihrer Zoneneinteilung nur in Nuancen und zuletzt aufgrund des Entfalls der Privilegierung für das Parken von Elektrofahrzeugen nach dem Elektromobilitätsgesetz angepasst worden.

Der Zunahme von motorisiertem Individualverkehr, dem Ausbau des Umweltverbundes und verstärkter Bevorzugung des Radverkehrs sowie Stärkung des Fußverkehrs Rechnung tragend, kann ein in sich stimmiges Parkraumbewirtschaftungskonzept für den öffentlichen Verkehrsraum auch unter Einbeziehung von (privaten) Parkhäusern sog. Push- und Pullfaktoren erzeugen, d.h. Anreize bzw. zielgerichtete Einschränkungen setzen.

Zum einen können Kraftfahrzeuge effektiv in die zur Verfügung stehenden Parkhäuser geleitet werden, um Parksuchverkehre zu vermeiden. Gleichzeitig können Stellplätze für Bewohner:innen in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraummangel bereitgestellt und Zoneneinteilungen erweitert werden.

III. Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Im Jahr 2021 wurde eine Untersuchung zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg an die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus Hannover vergeben. Kernauftrag war, in einem definierten Geltungsbereich, der räumlich über die aktuellen Parkgebühren- und Bewohnerparkbereiche hinausging, konkrete Untersuchungen, Verkehrszählungen und Auslastungserhebungen vorzunehmen und konkrete Handlungsempfehlungen auszusprechen.

Damit einhergehen sollte eine grundlegende Bestandsanalyse zu konkreter Anzahl der vorhandenen Stellflächen und öffentlich zugänglichen Stellplätzen sowie deren Beschilderung.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnten repräsentative Zählungen im öffentlichen Verkehrsraum sowie in den Parkhäusern erst im Jahr 2022 erfolgen, damit diese möglichst weitestgehend pandemiebereinigt sind.

Inhalt des Gutachtens „Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg“ sind:

- Erhebungen zum Parkflächenangebot und zur aktuellen Beschilderung
- Auslastungserhebungen auf den Parkflächen inkl. Parkhäusern
- Vorschläge zur Neueinteilung der Parkgebührenzonen
- Vorschläge zur Neueinteilung des Bewohnerparkens
- Empfehlungen zu den jeweiligen Gebührenhöhen
- Empfehlungen zur Verkehrsleitung zu den Parkhäusern und Parkplätzen
- Entfall von Parkplätzen aus Sicherheits- und Lenkungsaspekten
- ein konkreter Maßnahmenkatalog

Nach der notwendigen Ergänzung und Anpassung der Erhebungsgrundlagen und der Klärung noch offener Fragen des Gutachters kann dem Fachausschuss nun das Ergebnis der Untersuchungen vorgestellt werden. Das **Gutachten** ist zur Vorbereitung der Ausschussmitglieder dieser Vorlage als **nichtöffentliche Anlage** beigefügt, um eine öffentliche Diskussion ohne die erläuternden Informationen aus dem Vortrag im Vorwege der Sitzung zu vermeiden, aber eine fraktionsinterne Willensbildung dennoch zu gewährleisten.

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 12.12.2023 wird Herr Dipl.-Ing. Thomas Müller, Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, seine Untersuchungen vorstellen und Fragen zu dem Gutachten beantworten.

Sollten beim Studium des Gutachtens bereits im Vorwege zur Sitzung Fragen auftreten, können diese bitte schriftlich an verkehr@stadt.lueneburg.de übermittelt werden, damit sie dem Gutachter zur Vorbereitung zugeleitet werden und von ihm fundiert beantwortet werden können.

Es ist seitens der Verwaltung beabsichtigt, dass nach erfolgter Befassung in den Fraktionen die Handlungsempfehlungen im Mobilitätsausschuss am 14.02.2024 beraten und konkretisiert werden, mit dem Ziel der Verabschiedung durch den Rat der Hansestadt im 1. Quartal 2024 und der Beauftragung der Verwaltung zur Umsetzung.

Nach dem politischen Votum durch den Rat der Hansestadt können die notwendigen Umsetzungsschritte (nicht chronologisch) wie folgt skizziert werden:

1. Anpassung der Gebührenordnung für das Parken an Parkscheinautomaten (ParkGO) mit Anpassung der Gebührenzonen, Gebührenhöhen und ggf. Höchstparkdauer durch den Rat
2. Neufassung einer Rechtsverordnung für das Bewohnerparken (Zonen und Gebühren) und Beschluss durch den Rat mit vorheriger Klärung der Verwaltungsabläufe für Bestandsausweise
3. Detailplanungen zur zeitlichen Umsetzung gemäß Maßnahmenkatalog
 - a) Beschilderungspläne
 - b) sinnvolle Maßnahmenbündelung
 - c) Umstellung Parkscheinautomaten
4. Erstellung verkehrsrechtlicher Anordnungen
5. Bestellung der benötigten Verkehrsschilder
6. Information an Anwohner:innen zum Bewohnerparken

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)	+	Steuerung des Parksuchverkehrs mit dem Ziel der Reduzierung
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: 92 €
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: noch nicht beziffert, derzeit nur Information
- c) an Folgekosten: s.u.
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - x Ja
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle:
 - Produkt / Kostenträger:
 - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen: Mehreinnahmen möglich, abhängig von der Anpassung der Gebührenordnungen

Anlagen:

Nicht öffentliche Anlage: - Untersuchung zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
