

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Datum:  
04.09.2024

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Rat der Hansestadt Lüneburg**

### **Umsetzung der Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg - Parkraumbewirtschaftungskonzept (2. Lesung)**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	12.09.2024	Ausschuss für Mobilität
N	17.09.2024	Verwaltungsausschuss
Ö	19.09.2024	Rat der Hansestadt Lüneburg

#### **Sachverhalt:**

##### **Aktualisierung des Sachverhalts vom 16.09.2024 unter Berücksichtigung der Beratung des Ausschusses für Mobilität am 12.09.2024 in Kursivdruck:**

*Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner Sitzung am 12.09.2024 u.a. zu der unter Nr. 3.1 des Sachverhalts dargestellten Thematik – Grundsatzbeschluss zur künftigen Nutzung des Marienplatzes – eine intensive Diskussion geführt. Losgelöst von einem formal notwendigen (Teil-)Einziehungsverfahren nach dem Niedersächsischen Straßengesetz wurde dabei auch der Kontext zu möglichen Gestaltungsvarianten des Marienplatz hergestellt, falls dieser nicht mehr als Parkplatz zur Verfügung steht. Auf Grundlage der verschiedenen Beteiligungsformate, die zu einer möglichen Umgestaltung des Platzes in der Vergangenheit durchgeführt wurden, lässt die Verwaltung entsprechend der Beschlusslage des Rates vom 12.05.2022 (VO/09909/22) derzeit Gestaltungsentwürfe erstellen. Diese werden im Spätherbst durch das beauftragte Landschaftsplanungsbüro fertiggestellt sein und sollen aufzeigen, wie der Platz mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten gestaltet werden kann. Um in die im Fachausschuss am 12.09.2024 geführte Diskussion auch das Ergebnis des Büros einfließen lassen zu können und damit der Politik eine umfassende Entscheidungsgrundlage zu geben, möchte die Verwaltung eine Entscheidung über den Beschlusspunkt Nr. 4 dieser Vorlage in entsprechender Anwendung des § 9 der Geschäftsordnung des Rates bis zum Vorliegen der Gestaltungsvarianten zurückstellen.*

In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 12.12.2023 wurden die „Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg“ der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vorgestellt (vgl. Vorlage VO/11012/23). Der Entwurf des Gutachtens ist dieser Vorlage erneut als Anlage beigefügt.

Die zentralen Ziele der Untersuchung waren

- eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der Parksuchverkehre,
- eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer,
- eine Steigerung der (inner)städtischen Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden,
- eine höhere Auslastung der städtischen Parkhäuser und eine bessere Verkehrslenkung,
- eine Neu- bzw. Umverteilung des Verkehrsraums,
- eine Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Verkehren und Parkenden,
- die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel,
- die Nutzbarmachung von privatem Parkraumangebot.

Auf dieser Basis wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme der bestehenden Stellplatzangebote und deren Belegungen durchgeführt. Resultierend aus der sich anschließenden Analyse wurde ein Maßnahmen- und Handlungskonzept vorgeschlagen (S. 43 f. des Gutachtenentwurfs).

Im Rahmen der Ausschusssitzung zeichnete sich die mehrheitliche Auffassung ab, im Zuge der Umsetzung des Gutachtens eine moderate Anhebung der Parkgebühren (öffentliches Gebührenparken und Bewohnerparken), eine Erhöhung der Auslastung der Parkhäuser und insgesamt eine Verringerung der Parksuchverkehre und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Innenstadt anzustreben. Breiter Konsens bestand aber auch dahingehend, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt auch für den motorisierten Individualverkehr gewährleistet bleiben müsse. Insofern ist ein Spannungsverhältnis zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch insbesondere die Reduzierung von Parksuchverkehren festzustellen, das es bei künftigen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zu berücksichtigen gilt.

Ergänzend wird auf die Vorlage VO/11012/23 nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 12.12.2023 verwiesen.

Hervorzuheben ist, dass bereits das Haushaltssicherungskonzept 2023 als Maßnahme 6 den Prüfauftrag enthält, die Entgeltstruktur in Parkhäusern, das öffentliche Gebührenparken sowie die Anpassung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken zu überprüfen. Für das Jahr 2023 wurden Mehreinnahmen von 100.000,- € und für die Folgejahre je 200.000,- € als Mehrerträge geplant. Eine Realisierung dieser Mehrerträge ist bis dato nicht erfolgt. Die Kommunalaufsicht hat aber mit der Haushaltsgenehmigung 2024 hervorgehoben, dass die Konsolidierungsanstrengungen der Hansestadt Lüneburg intensiviert werden müssen und die bisherigen Maßnahmen hierfür nicht ausreichen würden. Insbesondere seien die nur als Prüfaufträge formulierten Maßnahmen mit konkreten Zielsetzungen zu verknüpfen und alle Möglichkeiten der Ertragsverbesserung zu überprüfen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung Folgendes vor:

## **1 Bewohnerparken**

### **1.1. Neufestsetzung der Bewohnerparkgebühren**

Die Gebühren für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises werden einheitlich auf 120 €/Jahr festgesetzt. Dies entspricht 10,- €/Monat oder ca. 33 ct/Tag für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums als Stellplatz. Hingegen möchte die Verwaltung von einer stufenweisen Erhöhung im Sinne des gutachterlichen Vorschlags Abstand nehmen und hält eine Erhöhung der Gebühr für das Bewohnerparken auf 120,- € für vertretbar aber auch ausrei-

chend, ohne dass es zum jetzigen Zeitpunkt zu einer Diskussion über eine weitere mittel- oder langfristige Erhöhung auf 240,- € (20,- €/Monat) kommen sollte.

Derzeit belaufen sich die Gebühren im Umfeld des Bahnhofs auf 15,50 €/Jahr, im übrigen Stadtgebiet auf 30,50 €/Jahr. Für das Haushaltsjahr 2023 wurden für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen auf dieser Grundlage Einnahmen in Höhe von 58.500 € generiert. Bei einer Erhöhung im o.g. Umfang würden – bei einem fortgeschriebenen Fallzahlenaufkommen von 1.869 erteilten Bewohnerparkausweisen – jährliche Einnahmen in Höhe von rund 224.000 € erwartet. Unberücksichtigt bleibt bei dieser Einnahmeerwartung die geringfügige Vergrößerung einzelner Bewohnerparkbereiche.

Mit der Änderung des § 6a Straßenverkehrsgesetz (StVG) in 2020 wurde auch der bis dahin bundeseinheitlich geltende Gebührenhöchstsatz von 30,50 €/Jahr für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen aufgehoben. Gleichzeitig wurde für die Bundesländer eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, um die Gebührensätze eigenständig zu regeln. In Niedersachsen wurde diese Ermächtigung nach § 1 Abs. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr, in der Fassung vom 01.03.2021) auf die Gemeinden übertragen.

Bei der Gebührenhöhe kann nach § 6a Abs. 5a Satz 2 StVG neben dem reinen Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. Die Gebührenerhebung dient damit auch dem Ausgleich der mit der Bevorrechtigung für Bewohner verbundenen Vorteile.

Es ist jedoch nicht zulässig, der Gebührenfestsetzung über die genannten Zwecke der Kostendeckung und des Vorteilsausgleichs hinaus weitere Kriterien, wie beispielsweise den Klimaschutz, die Förderung der Elektromobilität oder soziale Gesichtspunkte, zugrunde zu legen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht im Rahmen der Überprüfung der Gebührenregelung der Stadt Freiburg im Breisgau klargestellt (Urteil vom 13.06.2023 - 9 CN 2.22 -).

Die Herleitung des Gebührensatzes hat nach objektiven Kriterien zu erfolgen. Ein hierfür geeignetes Instrument ist die Annäherung an den wirtschaftlichen Wert der genutzten öffentlichen Parkplatzfläche über den durchschnittlichen Bodenrichtwert.

Bei Berücksichtigung einer baurechtlich anerkannten Stellplatzfläche von 12,5 m<sup>2</sup> (5,00 m x 2,50 m) und eines Bodenrichtwerts von 500,00 € ergibt sich ein durchschnittlicher Stellplatzwert von 6.250,00 €. Unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 25 Jahren entspricht dies einem Wert von 250 €/Jahr. Zuzüglich der Verwaltungskosten für die Prüfung der Voraussetzungen und das Ausstellen des Parkausweises, die in Anlehnung an den bisherigen bundeseinheitlichen Höchstwert mit 30,00 € veranschlagt werden, ergibt sich somit eine objektiv zu rechtfertigende Gebührenhöhe von bis zu **280 €/Jahr**.

Das o.g. Gutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert empfiehlt im ersten Schritt eine Anhebung auf 120 €/Jahr und hält eine mittel- bis langfristige, weitere Erhöhung auf 240 €/Jahr für denkbar. Eine um 50 % reduzierte Gebühr hält der Gutachter im Bahnhofsumfeld für weiterhin möglich. Diese Empfehlungen bewegen sich damit in dem o.g. objektiv ermittelten Rahmen.

Die Verwaltung schließt sich der Empfehlung des Gutachters **grundsätzlich** an. Eine Erhöhung auf 120 €/Jahr wird als vertretbar eingestuft und ist unter Berücksichtigung der lokalen Rahmenbedingungen als angemessen anzusehen. Allerdings wird abweichend von dem gutachterlichen Vorschlag eine **einheitliche Gebühr für das Bewohnerparken in allen Bewohnerparkbereichen von 120,- €** vorgeschlagen. Denn der künftige Bewohnerparkbereich H („Bahnhofsumfeld“) entsteht durch die Zusammenlegung von drei Bewohnerparkbereichen (L + H + N), von denen für zwei schon bislang der Höchstgebührensatz galt. Durch diese Zusammenlegung wird eine gleichmäßigere Auslastung des Stellplatzangebots erreicht und ein

Ausweichen in angrenzende Straßenräume in größerem Umfang ermöglicht (vgl. S. 35 und 37 des Gutachtenentwurfs). Insofern erscheint eine differenzierte Gebühr augenscheinlich nicht plausibel und auch nicht gerecht.

Eine **Staffelung der Gebühren**, zum Beispiel nach Fahrzeuggröße, ist zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, diese müsste sich sodann jedoch ebenfalls ausschließlich an objektiv messbaren unterschiedlichen Umfängen des erlangten Vorteils orientieren. Eine individuelle Zumessung für jedes einzelne Fahrzeug nach der oben dargestellten Berechnungsmethode würde einen nicht vertretbaren Verwaltungsmehraufwand erzeugen, dessen Kosten die durch eine Staffelung zu erwartenden Mehreinnahmen deutlich übersteigen.

Durch Bildung von Gebührenstufen würde der zusätzliche Verwaltungsaufwand zwar etwas geringer ausfallen, ein solches Modell wurde in konkreter Ausgestaltung durch die Rechtsprechung jedoch zumindest bisher nicht bestätigt. Dies würde zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit führen

Zudem ist ein Lenkungseffekt nicht zu erwarten, da die jeweiligen Gebührensprünge nur sehr moderat ausfallen würden. Denn nach den Ausführungen der o.g. Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts dürfte bei der Beurteilung, welchen Wert und Nutzen der Bewohnerparkausweis für den einzelnen Anwohner hat, die Größe seines Fahrzeugs - gemessen an dem Vorteil, überhaupt als Bewohner privilegiert parken zu dürfen - lediglich eine eher untergeordnete Rolle spielen.

Hinzu kommt, dass eine Unterscheidung verschiedener Fahrzeuggrößen bei vorhandenen Parkflächenmarkierungen mit vorgegebenen Maßen nur schwer vermittelbar bzw. vertretbar sein dürfte, da unabhängig von der individuellen Fahrzeuglänge, der entsprechende Stellplatz stets in ganzer Größe belegt und genutzt wird.

Die Verwaltung empfiehlt daher, von einer Staffelung der Bewohnerparkgebühren abzusehen.

Die Festsetzung der Gebühren erfolgt als Rechtsverordnung nach den Grundsätzen der §§ 10 und 11 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG).

## **1.2 Neuordnung der Bewohnerparkbereiche**

Bewohnerparkbereiche können auf Grundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 2a Straßenverkehrsordnung (StVO) und unter Berücksichtigung der hierzu jüngst verabschiedeten Änderung<sup>1</sup> sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) unter folgenden Voraussetzungen eingerichtet werden:

- Mangel an privaten Stellflächen
- drohender oder bestehender erheblicher allgemeiner Parkdruck
- Bewohner finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit, ihr Fahrzeug in fußläufig zumutbarer Entfernung zur Wohnung abzustellen.
- Bereich ist nicht größer als 1000 m
- Werktags zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr sind nicht mehr als 50 Prozent der zur Verfügung stehenden Parkfläche für Bewohner reserviert, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %.

In der Hansestadt Lüneburg gibt es derzeit elf Bewohnerparkbereiche in der Innenstadt oder im erweiterten Innenstadtbereich, in denen Bewohner:innen gegenüber den sonstigen Parkraumnutzenden privilegiert werden. Dort sind insgesamt 1566 Bewohnerparkplätze ausgewiesen (Stand: 30.06.2023). Für diese Parkgebiete liegen insgesamt **1.869** Bewohnerpark-

---

<sup>1</sup> Beschluss des Bundesrates vom 05.07.2024 zu Drucksache 321/24 unter Einbeziehung der Grunddrucksache 518/23 (Verordnung des BMDV, des BMWK und des BMUV vom 12.10.2023, Sechsfundfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften)

ausweise vor (Stand: 07/2024). Dies entspricht einem Verhältnis von Parkraum zu Ausweisen von 1/1,2. Dabei kommen im Sinne des § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO das Trenn- und das Mischprinzip zur Anwendung. Das Trennprinzip sieht die exklusive Reservierung von öffentlichen Stellplätzen für Bewohner:innen vor (Beispiel: Hinter der Bardowicker Mauer Ost), beim Mischprinzip können die öffentlichen Stellplätze grundsätzlich von allen Nutzergruppen in Anspruch genommen werden und die Bewohner sind von den Parkregelungen grundsätzlich befreit (Beispiel: Hinter der Bardowicker Mauer West).

Die gutachterliche Betrachtung erachtet eine Neuordnung der bisher ausgewiesenen Bewohnerparkbereiche hinsichtlich der einzelnen Gebiete und Straßenzuordnungen für dringend erforderlich. Es wird empfohlen, die Anzahl der Gebiete zwar insgesamt von 11 auf 9 Gebiete zu reduzieren, aber gleichzeitig unter Ausschöpfung des vorgeschriebenen Radius von 1000 Metern in der Gesamtfläche zu vergrößern. Ziel ist, die als kritisch identifizierten Bereiche, die sich durch gebietsfremde und Pendlerverkehre auszeichnen, durch die Anpassung der bestehenden Regelungen von diesen Verkehren zu entlasten.

Die Verwaltung macht sich die Empfehlungen des Gutachters **grundsätzlich** zu eigen, schlägt aber vor, die Grenzen zwischen den künftigen Bewohnerparkbereichen A und B abweichend vom Gutachtenentwurf an den Verlauf der L216 anzupassen. Das Vorliegen der o.g. rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkbereichen wurde für alle vorgeschlagenen Bereiche festgestellt.

Die Umsetzung bzw. Anpassung erfolgt durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen. Die bestehende Beschilderung in den einzelnen Bewohnerparkbereichen kann dabei in großem Umfang beibehalten werden, was die Kosten für den Schildertausch auf das notwendige Minimum begrenzt.

Wegen der Änderung des Zuschnitts der Bewohnerparkbereiche sieht die Verwaltung die Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses im Sinne dessen Lückenzuständigkeit für die Änderung der Bewohnerparkbereich als gegeben an.

### **1.3 Entfall von Bewohnerparkplätzen und deren Kompensation**

Aus Gründen der Gefahrenabwehr und in Anwendung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften muss das Bewohnerparken in folgenden Straßen aufgehoben werden:

- Untere Ohlingerstraße (8-9 Stellplätze)
- Auf der Altstadt (15 Stellplätze)
- Ritterstraße (12 Stellplätze)
- Am Iflock (6-7 Stellplätze)

Dies ist erforderlich, da dort die erforderliche Mindestdurchfahrtsbreite von 3,05 Metern, die gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO und der hierzu von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze, durch die derzeitigen Bewohnerparkplätze nicht eingehalten wird. Das hat insbesondere zur Folge, dass die Befahrbarkeit der Straßen für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, des Notdienstes sowie der Müllentsorgung nicht gewährleistet ist.

Hinzukommt der Entfall von den nach dem Mischprinzip zur Verfügung gestellten Bewohnerparkplätzen auf dem Marienplatz (siehe dazu unten 3).

Eine Kompensation der entfallenden Stellplätze erfolgt durch verschiedene Maßnahmen. Entsprechend des gutachterlichen Vorschlags sollen grundsätzlich alle Straßenrandparkplätze für das Bewohnerparken freigegeben werden und diese gleichzeitig, sofern sie an An- und Abfahrtswegen der Parkhäuser liegen, in kostenpflichtige Parkplätze umgewandelt wer-

den (vgl. S. 39 des Gutachtenentwurfs). Für den hier relevanten künftigen Bewohnerparkbereich A („Altstadt“) betrifft dies vor allem die an der L216 gelegenen Straßenrandparkplätze in den Straßen Am Graalwall und Neueterstraße, die aufgrund der derzeitigen Parkscheibenregelung (von Nichtbewohnern) stark genutzt werden. Durch die Einbeziehung dieser Straßenrandplätze in das Gebührenparken (s. auch unten 2.2) ist davon auszugehen, dass sie auch tagsüber vermehrt für Bewohner:innen zur Verfügung stehen.

Durch den Entfall der oben genannten Bewohnerparkplätze überwiegend im Bewohnerparkbereich A wird daher abweichend von der Empfehlung des Ingenieurbüros Dr.-Ing. Schubert vorgeschlagen, die an der L216 gelegenen Straßenrandparkplätze wie auch schon im Ist-Zustand dem Bewohnerparkbereich A zuzuordnen. Darüber hinaus steht in der Abend- und Nachtzeit der an der Neueterstraße gelegene landkreiseigene Parkplatz wochentags in der Abend- und Nachtzeit sowie samstags und sonntags ganztätig der Allgemeinheit zur Verfügung.

Eine Kompensation der im Bewohnerparkbereich E entfallenden Bewohnerparkplätze erfolgt durch die Einbeziehung des derzeit mit einer Parkscheibenregelung bewirtschafteten Parkplatzes am St.-Ursula-Weg in den Bewohnerparkbereich E.

Vor Umsetzung werden die betroffenen Bewohnerparkausweisinhaber:innen sowie die direkten Straßenanrainer über den Entfall der Stellplätze und die geplanten Neuregelungen der Bewohnerparkgebiete durch die Verwaltung informiert.

#### **1.4 Kriterien für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen**

Im Zuge der Neuordnung des Bewohnerparkens sollen auch die Voraussetzungen geringfügig angepasst werden, die zum Erhalt eines Bewohnerparkausweises berechtigen. Der Erhalt eines Bewohnerparkausweises ist hiernach an folgende Bedingungen geknüpft:

Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Antragsberechtigt sind Personen, die in dem jeweiligen Bewohnerparkbereich in Lüneburg mit Haupt- oder Nebenwohnung im Sinne des Bundesmeldegesetzes gemeldet sind und dort tatsächlich wohnen. Ihnen darf keine Garage oder Stellplatz zur Verfügung stehen und die Personen müssen Halterin oder Halter des angegebenen Kfz sein oder dieses nachweislich dauerhaft nutzen. Zum Nachweis der letztgenannten Voraussetzungen haben die Antragstellenden eine Erklärung abzugeben. Jede:r Bewohner:in erhält nur einen Bewohnerparkausweis. Dies gilt auch für den Fall, dass mehrere Wohnsitze im Stadtgebiet bestehen, wobei ein Wahlrecht besteht. Die Besitzer:innen eines Bewohnerparkausweises werden darauf hingewiesen, dass der Bewohnerparkausweis keine Garantie auf einen Straßenparkplatz im öffentlichen Raum bedeutet.

Im Gegensatz zur bisherigen Verwaltungspraxis wird der notwendige Wohnsitz in Lüneburg auch auf Nebenwohnungen ausgedehnt, weil durch die melderechtlichen Vorschriften ein Wahlrecht der betroffenen Person zwischen Haupt- und Nebenwohnung gelegentlich nicht besteht und somit eine Gleichbehandlung sichergestellt wird. Im Übrigen lassen die örtlichen Verhältnisse im Sinne der zur StVO erlassenen Verwaltungsvorschriften dies zu.

Um eine schnellstmögliche Umstellung der alten auf die neuen Gebühren für das Bewohnerparken zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, dass nach Beschlussfassung des Rates im Sinne der Beschlussvorschläge Nr. 1 und Nr. 2 Bewohnerparkausweise nur noch für den Zeitraum von einem Jahr (der derzeitige maximale Zeitraum beträgt 3 Jahre) auszugeben.

#### **1.5 Prüfung weiterer Bewohnerparkbereiche (insbesondere Umfeld Universität und Klinikum)**

Entsprechend des gutachterlichen Vorschlages (S. 43 f. des Gutachtenentwurfs, Maßnahmen 11, 20 und 21) sollte von der Einrichtung weiterer Bewohnerparkbereiche im Umfeld der Universität sowie des Klinikums zunächst Abstand genommen werden.

Für das **Universitätsumfeld** ist anzumerken, dass die Universitätsleitung die Umsetzung des autoarmen Campus plant und zu diesem Zwecke mit der Verwaltung im Austausch steht. Ziel ist, eine Aussetzung der Pflicht zur Herstellung der notwendigen Einstellplätze unter Anwendung des § 47 Niedersächsische Bauordnung zu erwirken. Sollte es zu einer Verständigung mit der Universität kommen, hätte eine solche Maßnahme möglicherweise Verdrängungseffekte in die angrenzenden Wohnquartiere zur Folge. Dies führt zu dem Schluss, dass die Einrichtung eines neuen Bewohnerparkbereiches im Universitätsumfeld zunächst zurückgestellt und zunächst die weitere Entwicklung abgewartet werden sollte. Entsprechend der gutachterlichen Empfehlung sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Wiederholung der Bestandserhebung im Untersuchungsraum 700 (vgl. Gutachtenentwurf S. 7 ff. und 42 ff.) erfolgen.

Für das Umfeld des Klinikums empfiehlt der Gutachter die Beteiligung der Anwohner:innen, bevor dem durchaus in Teilbereichen festgestellten Parkdruck durch Einrichtung eines weiteren Bewohnerparkbereiches Rechnung getragen wird. Die Verwaltung wird die Situation im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs weiter beobachten und parallel eine Anwohnerbeteiligung vorbereiten, in der Vor- und Nachteile der Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches erörtert werden.

## **2 Gebührenparken**

### **2.1 Neuordnung der Parkgebührenzonen**

Die bewirtschafteten Stellplätze in der Hansestadt Lüneburg sind derzeit in vier Parkgebührenzonen eingeteilt. Das o.g. Gutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert empfiehlt eine Einteilung in zukünftig drei statt der bislang 4 Parkgebührenzonen.

Die Parkgebührenzone 1 würde die vorhandenen Zonen 1 und 2 umfassen und im Süden um die Friedenstraße (derzeit Zone 3) erweitert werden.

Die Parkgebührenzone 2 würde im Wesentlichen aus der derzeitigen Zone 3 bestehen, und im Südwesten (Hinter der Sülzmauer) sowie im Südosten (Vor dem Roten Tore) ergänzt werden.

Die Parkgebührenzone 3 würde zum einen den Parkplatz Kreidebergsee umfassen und auf den bereits jetzt stark parkausgelasteten Straßenraum des angrenzenden südlichen Quartiers ausgeweitet werden. Zum anderen würden die Parkplätze Am Bargenturm in dieser Parkzone liegen. Aufgrund des Entfalls der Parkplätze Am Bargenturm-Nord und Am Bargenturm-Mitte durch eine anderweitige Nutzung und der damit verbundenen Reduzierung des Stellplatzangebots in diesem Bereich wird seitens des Gutachters auch eine Einbeziehung des Parkplatzes Sülzwiesen in die Parkgebührenzone 3 empfohlen (vgl. im Einzelnen S. 4 f. – Bestand – und S. 31 f. – Soll – des Gutachtenentwurfs).

Die Verwaltung schließt sich den Empfehlungen des Gutachters – mit Ausnahme der Einbeziehung des Parkplatzes Sülzwiesen in die kostenpflichtige Bewirtschaftung **zum jetzigen Zeitpunkt** – an (dazu unten 4.2).

### **2.2 Neufestsetzung der Parkgebühren**

Das o.g. Gutachten führt aus, dass die Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr sowie eine höhere Auslastung der Parkhäuser nur erreicht werden könne, wenn das Parken in den Straßenräumen nicht günstiger angeboten werde, als die Stellplätze in den Parkhäusern.

uern. Es empfiehlt daher eine Erhöhung des öffentlichen Gebührenparkens, also der Parkgebühren an den Parkscheinautomaten.

Für die **Parkgebührenzone 1** wird im ersten Schritt eine Erhöhung von 1,60 €/Stunde (derzeitige Zone 1) bzw. 1,40 €/Stunde (derzeitige Zone 2) auf 1,90 €/Stunde (+ 18,75 % bzw. 35,7 % empfohlen. Diese Gebührenehöhe sei in anderen Oberzentren in Niedersachsen mit einer vergleichbar großen Innenstadt (z. B. Göttingen, Oldenburg und Osnabrück) bereits die Regel. Mittelfristig wird eine weitere Erhöhung auf 2,30 €/Stunde (+ 21 %) vorgeschlagen.

Für die **Parkgebührenzone 2** wird eine Erhöhung 0,90 €/Stunde (derzeitige Zone 3) auf 1,20 €/Stunde (33,3 %) und in einem zweiten Schritt auf 1,50 €/Stunde (+ 25 %) empfohlen.

In der **Parkgebührenzone 3** sollte die Gebührenehöhe von 0,60 €/Stunde (derzeitige Zone 4) beibehalten werden, um in den Randbereichen der Innenstadt weiterhin kostengünstigen Parkraum anbieten zu können.

In den Parkgebührenzonen sollten grundsätzlich alle Parkplätze unter Wegfall vereinzelt bestehender Parkscheibenregelungen in die Kostenpflicht einbezogen werden.

Die Maßnahme dient der Umsetzung des Vorschlags des Ingenieurbüros Schubert (vgl. Gutachten S. 39). Zur Entlastung der Altstadt von Parksuchverkehren empfiehlt das Büro, alle Straßenrandparkplätze grundsätzlich für das Bewohnerparken freizugeben und nur in Bereichen mit großer Stellplatzanzahl, auf den An- und Abfahrtswegen der Parkhäuser – wo ohnehin stärkerer Verkehr fließe – sowie auf den vorhandenen Parkplätzen das Parken zuzulassen. Die Verwaltung macht sich die Ausführungen des Gutachters zu eigen und empfiehlt die Umsetzung und entsprechende Neuordnung der Parkgebührenzonen sowie die Erhöhung der Parkgebühren in der ersten Stufe.

Die durch die Erhöhung der Parkgebühren zu erwartenden **Mehreinnahmen** sind schwer zu prognostizieren. Die im Jahr 2023 durch die Parkgebühren generierten Mehreinnahmen belaufen sich auf ca. 1,2 Mio. €. Die Einnahmen können verwaltungsseitig allerdings nicht den einzelnen Parkgebührenzonen zugeordnet werden. Zudem ist aufgrund der unterschiedlichen Prozentsätze der vorgeschlagenen Erhöhungen für die einzelnen Parkgebührenzonen eine lineare Hochrechnung nicht möglich. Auch durchaus gewünschte Verlagerungseffekte können nicht prognostiziert werden. Nach einer vorsichtigen Annahme geht die Verwaltung von einer Ertragssteigerung von 20 % in Bezug auf die Jahreseinnahme 2023 aus und rechnet daher mit Mehreinnahmen in Höhe von **ca. 240.000,- €**. Entgegen des gutachterlichen Vorschlags empfiehlt die Verwaltung aber, von einer weiteren Erhöhung der Parkgebühren in einem zweiten Schritt zunächst Abstand zu nehmen und die mit der Gebührenerhöhung beabsichtigten Lenkungseffekte zunächst zu beobachten.

Die Umsetzung erfolgt durch Rechtsverordnung nach den Grundsätzen der §§ 10 und 11 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG).

### **3 Sonderfälle Marienplatz sowie Reitende-Diener-Straße und Hinter der Bardowicker Mauer**

#### **3.1 Marienplatz – Grundsatzbeschluss zur künftigen Nutzung des Marienplatzes (vgl. VO/09909/22)**

Die Vorlage VO/09909/22 diente der Herbeiführung eines Grundsatzbeschlusses zur künftigen Nutzung des Marienplatzes. Ausgangspunkt der Diskussion war das als erste Stufe zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) entwickelte Leitbild der Hansestadt Lüneburg, das als Zielvorgabe u.a. Aspekte der Klimaanpassung der Stadträume, mehr Stadtgrün, effiziente Flächennutzung, attraktive öffentliche Räume, Mobilitätsvielfalt und Vorrang für nach-

haltige Mobilität in den Fokus rückt, ohne einzelfall- oder ortsbezogene Entwicklungsvorgaben zu machen. Das Projekt „Zukunftsstadt Lüneburg 2030+“ hat dann im Rahmen des Experimentes „Lieblingsplätze“ unter breiter Öffentlichkeitsbeteiligung temporäre Umgestaltungsmöglichkeiten für den Marienplatz aufgezeigt, die die Leitbildvorgaben aufgegriffen haben. Die Verwaltung hatte zeitgleich aufgezeigt, dass der Marienplatz in der Vergangenheit immer wieder und zum Teil komplett seiner widmungsrechtlichen Nutzung als Parkplatz entzogen wurde, ohne dass an die Verwaltung Beschwerden hinsichtlich dadurch entstandenen Parkraummangels sowohl in Bezug auf das Bewohnerparken als auch das Gebührenparken herangetragen wurden. Ein Ausgleich der entfallenen Parkplätze für Menschen mit Behinderung erfolgte in dieser Zeit in der Parkbucht an der Ecke Am Ochsenmarkt/Reitende-Diener-Straße neben der Zufahrt zum Parkplatz des Amtsgerichts. Wegen der Einzelheiten wird auf die Vorlage VO/09909/22 verwiesen.

Im Rahmen des Auftrags zur Erstellung der „Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg“ an die Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert wurde auch die Frage gestellt, ob durch den Entfall des Marienplatzes als öffentlicher Parkplatz Parkraummangel in diesem Bereich zu befürchten sei. Diesbezüglich hat der Gutachter in Bezug auf den Marienplatz ausgeführt, dass das Vorhalten dieser Parkplatzfläche zu erheblichen Parksuchverkehren führt, die durch die Entwidmung als Parkplatz reduziert werden können. Gleichzeitig stünden im Parkhaus am Rathaus zu jeder Zeit ausreichende Kapazitäten zur Verfügung (vgl. S. 44 und 46 des Gutachtenentwurfs). Die fußläufige Entfernung zwischen Ausgang Parkhaus und Marienplatz beträgt weniger als 200m. Zu ergänzen ist, dass die 25 unbeschränkt zugänglichen Parkplätze auf dem Marienplatz aufgrund des Mischprinzips Bewohnerparken – Gebührenparken ohnehin nie in diesem Umfang für das Gebührenparken zur Verfügung stehen.

Anknüpfend an die Vorlage VO/09909/22 geht die Verwaltung daher davon aus, dass – unter Beachtung des Ausgleiches der auf dem Marienplatz ausgewiesenen Parkplätze für Menschen mit Behinderung im Sinne von § 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO – sowohl das Verkehrsbedürfnis für eine Widmung des Marienplatzes als Parkplatz nicht (mehr) besteht als auch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Beseitigung dieser Widmung vorliegen und daher nach § 8 Niedersächsisches Straßengesetz die Entwidmung (Einziehung) erfolgen sollte.

Für den Ausgleich der auf dem Marienplatz ausgewiesenen Parkplätze für Menschen mit Behinderung schlägt die Verwaltung den **teilweisen** Ausgleich (3 Stellplätze) an der oben beschriebenen Stelle unter Vornahme baulicher Anpassungen (insb. Bordsteinabsenkungen) vor. Weitere 3 Stellplätze werden in dem vorhandenen Parkstreifen in der Reitenden-Diener-Straße eingerichtet. Vor Umsetzung dieser Maßnahmen soll der Behindertenbeirat für Hansestadt und Landkreis Lüneburg eingebunden werden.

Mit Bezug auf die 2 Stellplätze für E-Fahrzeuge wird die Verwaltung in den Austausch mit dem Betreiber treten und die Möglichkeiten für eine ortsnahe Umsetzung der Ladesäulen ausloten. Anbieten könnte sich eine Verlagerung in den Parkstreifen in der Egersdorffstraße. Anzumerken ist aber auch, dass das Parkhaus am Rathaus mit 16 Ladepunkten ausgestattet ist und ein Ausgleich der Ladesäulenparkplätze nicht als zwingend notwendig angesehen wird.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, das (Teil-)Einziehungsverfahren nunmehr einzuleiten und damit entsprechend des seinerzeit in der Vorlage VO/09909/22 zurückgestellten Beschlussvorschlags Nr. 3 zu verfahren und so die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Marienplatz künftig als attraktive öffentliche Fläche und unter Berücksichtigung der Leitbildvorgaben genutzt werden kann.

### **3.2. Reitende-Diener-Straße und Hinter der Bardowicker Mauer**

Ziel des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ist u.a. die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der Parksuchverkehre und die damit einhergehende Steigerung der (inner)städtischen Aufenthaltsqualität. In diesem Sinne schlägt die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vor, wie in dieser Vorlage bereits mehrfach erwähnt, den Parksuchverkehr durch Umwandlung der bewirtschafteten Parkplätze in Bewohnerparkplätze zu reduzieren. Dies gilt auch für die Reitende-Diener-Straße und Hinter der Bardowicker Mauer (vgl. S. 44 des Gutachtenentwurfs).

Wie auch die Diskussion in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 12.12.2023 bestätigt hat, soll aber bei künftigen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden mit besonderem Augenmerk auf mobilitätseingeschränkte Menschen (losgelöst von einer Behinderung) gewährleistet bleiben. Dabei gilt es insbesondere die Belange des Wochenmarktes und seiner Besucher:innen an den Mittwochen und Samstagen in die Überlegungen einzubeziehen. Auch ist zu berücksichtigen, dass das Umfeld des Rathauses als Behörden- und Dienstleistungsstandort anzusehen ist (Stadtverwaltung, Amtsgericht, Landgericht, Staatsanwaltschaft, Kita Marienplatz, Hebammenpraxis, etc.). Schließlich ist festzuhalten, dass nach den Regelungen im Ist-Zustand eine Befahrung des Straßenzuges Am Ochsenmarkt/Am Marienplatz sowie Reitende-Diener-Straße/Hinter der Bardowicker Mauer nur im Einbahnverkehr zulässig ist. Darüber hinaus ist der erstgenannte Straßenzug nur zeitlich eingeschränkt für den allgemeinen Verkehr zugänglich. Dies bedeutet, dass eine Erschließung der Stellplätze Hinter der Bardowicker Mauer und Reitende-Diener-Straße ganztägig nur über Hinter der Bardowicker Mauer möglich ist. Gleichzeitig dient die Straße als Erschließung für die privaten aber zum Teil öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen in diesem Bereich (u.a. Parkplatz Volksbank, Parkplatz Amtsgericht). Dies bedeutet de facto, dass Zielverkehre in den genannten Straßen auch in Zukunft nicht gänzlich unterbunden werden können.

Mit der Zielsetzung der Reduzierung der Parksuchverkehre im Innenstadtbereich wäre dem gutachterlichen Vorschlag grundsätzlich zu folgen und das Gebührenparken in den genannten Straßen aufzuheben sowie eine exklusive Reservierung der öffentlichen Stellplätze nach dem Trennprinzip nur für Bewohner:innen (des Bewohnerparkbereiches A oder C) vorzunehmen. Nach Abwägung der zuvor genannten Umstände nimmt die Verwaltung aber Abstand von dem gutachterlichen Vorschlag und empfiehlt die bisherige Regelung mit den damit verbundenen Nachteilen des Parksuchverkehrs in Bezug auf die öffentlichen Stellplätze beizubehalten. Auch eine zeitliche Privilegierung der Bewohner:innen an den Nicht-Wochenmarkttagen nach dem Wechselprinzip ist nicht zielführend, weil dies zur Folge hätte, dass die Bewohner:innen mit Beginn der an den Wochenmarkt angepassten Zeit die Bewohnerstellplätze räumen müssten. Zudem könnte mit dem Wechselprinzip nicht dem Bedürfnis der Erreichbarkeit der Innenstadt an allen Wochentagen Rechnung getragen werden.

#### **4 Parkhaus- und Parkplatzbewirtschaftung durch die Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH**

Angesichts der komplexen Thematik und der notwendigen Beteiligung des Ausschusses für Wirtschaft, städtische Beteiligungen und Digitalisierung schlägt die Verwaltung vor, den hier unter Nr. 4 dargestellten Komplex von der übrigen Beratung und Diskussion zu entkoppeln, ohne eine Beratung und Beschlussfassung zu den unter Nrn. 1 – 3 dargestellten Komplexen davon abhängig zu machen.

##### **4.1 Neuordnung der Parkhaustarife**

Das o.g. Gutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert führt aus, dass eine höhere Auslastung der Parkhäuser, die mit Ausnahme weniger Tage im Jahr derzeit lediglich bei 40 - 60 % liege, der Entlastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr sowie der Reduzierung der Parksuchverkehre dienen würde. Zur Steigerung der Auslastung wird empfohlen,

das Angebot in den Parkhäusern für Anwohnende und Beschäftigte zu erweitern. Ferner sollten die derzeitigen Gebühren in den Parkhäusern beibehalten, oder zumindest günstiger bleiben, als die Gebühren für das Parken in den Straßenräumen.

Die Hansestadt Lüneburg hat aufgrund ihrer Beteiligungsstellung direkten Einfluss auf die Tarife der Parkhäuser Am Rathaus, Lünepark und Am Bahnhof. Die Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs-GmbH betreibt u.a. diese Parkhäuser für die Hansestadt. Sie hat der Verwaltung nunmehr ein neues Tarifkonzept als Vorschlag vorgelegt, welches gezielte Angebote für Berufspendler:innen und Anwohnende enthält. Dabei werden auch die Belange von Teilzeitbeschäftigten berücksichtigt (siehe Anlage). Der kaufmännische Geschäftsführer der Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH, Herr Felix Manzke, wird das neue Tarifkonzept in der Sitzung eingehend vorstellen.

Die Verwaltung möchte an dieser Stelle aber schon jetzt zum Ausdruck bringen, dass sie unter Berücksichtigung der Zielsetzung der „Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg“ das entwickelte Tarifkonzept dem Grunde nach befürwortet.

#### **4.2 Bewirtschaftung des Parkplatzes Sülzwiesen**

Das o.g. Gutachten empfiehlt, den Parkplatz Sülzwiesen mit seinen rund 350 Stellplätzen zukünftig ebenfalls zu bewirtschaften und diesen hierzu in die Parkgebührenzone 3 (0,60 €/Stunde) einzubeziehen. Zudem würden dort auch Tagestickets sowie Monatstickets für Anwohnende und Beschäftigte benötigt. Als Gebühren für das Tagesticket (mehr als 4 Stunden) werden 3,00 € und für das Monatsticket 30,00 € vorgeschlagen (vgl. insb. S. 32 und 43 des Gutachtenentwurfs).

Sofern die Hansestadt der Bewirtschaftungsempfehlung des Gutachters grundsätzlich folgen möchte, wäre aus Sicht der Verwaltung zu bedenken, dass eine Bewirtschaftung und effiziente Überwachung des Parkplatzes Sülzwiesen aufgrund seiner hohen Kapazität mit städtischem Personal derzeit als nicht leistbar erscheint. In diesem Fall wird daher vorgeschlagen, den Parkplatz nicht in eine der Tarifzonen einzubeziehen, sondern eine Bewirtschaftung durch die Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs-GmbH zu prüfen.

Die Gesellschaft hat hierzu bereits einen ersten Vorschlag unterbreitet, der eine gemeinsame Bewirtschaftung des Parkplatzes mit dem Wohnmobilstellplatz sowie der Toilettenanlage vorsehen. Das Tarifkonzept ist als Anlage beigefügt. Der Tagesstarif würde bei 3,00 € liegen. Für Pendler:innen bzw. Berufstätige sind Monatsstarife in Höhe von 45,00 € bzw. von 25,00 € (bei 6-stündiger Parkzeit von Montag bis Samstag kalkuliert).

Auch dieses Konzept wird Geschäftsführer der Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH in der Sitzung vorstellen.

#### **5 Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung schlägt nach Beschlussfassung entsprechend der Beschlussvorschläge eine gestufte Umsetzung der Komplexe „Bewohnerparken“ und „Gebührenparken“ vor. Zunächst erfolgt eine erneute Gremienbefassung, mit der die Rechtsgrundlagen (Rechtsverordnung und Gebührenordnung Parkscheinautomaten) geschaffen werden. Parallel werden die notwendigen Schritte zur technischen Umsetzung (Erstellung der Beschilderungspläne, Umstellung von Parkscheinautomaten, Erstellung von verkehrsbehördlichen Anordnungen, Beschilderung, Anwohner:inneninformation) vorbereitet, die durch die Entkopplung der Komplexe „Bewohnerparken“ und „Gebührenparken“ geordneter und unter Berücksichtigung der personellen Kapazitäten sowohl auf Seiten der Stadtverwaltung als auch auf Seiten der Abwasser, Grün und Lüneburger Service GmbH besser koordiniert vollzogen werden können. Die Umsetzung der Änderungen des Bewohnerparkens sieht die Verwaltung für den Zeitpunkt 01.01.2025 und für das Gebührenparken jedenfalls vor dem 01.07.2025 als realistisch an.

## 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)	+	Verringerung Parksuchverkehre
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)	+	Verringerung der Parksuchverkehre
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: 2500,00 €
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: ca. 10.000,- €
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert: ja
  - Ja
  - Nein
  - Teilhaushalt / Kostenstelle:
  - Produkt / Kostenträger:
  - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:
  - aa) prognostizierte Mehreinnahmen Bewohnerparken: 165.500,- €
  - bb) prognostizierte Mehreinnahmen Gebührenparken: 224.000,- €

## **Anlagen:**

1. Entwurf Parkraumbewirtschaftungskonzept
2. Tarifkonzept Parkhäuser und Sülzwiesen

## **Beschlussvorschlag:**

### **Aktualisierung des Beschlussvorschlags vom 16.09.2024 unter Berücksichtigung der Beratung des Ausschusses für Mobilität am 12.09.2024 in Kursivdruck:**

*Entsprechend der aktualisierten Ausführungen im Sachverhalt wurde der Beschlussvorschlag angepasst.*

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. dem Rat schnellstmöglich den Entwurf einer Rechtsverordnung zur Neufestsetzung der Gebühren für das Bewohnerparken entsprechend der Darstellung unter Nr. 1.1 dieser Vorlage vorzulegen und die notwendigen Vorbereitungen zur Neuordnung des Bewohnerparkens entsprechend der Darstellung unter Nrn. 1.2 und 1.3 zu treffen. Ziel ist, die Neuordnung des Bewohnerparkens einschließlich der gebührenrechtlichen Folge zum 01.01.2025 umzusetzen.
2. hierzu dem Verwaltungsausschuss den Neuzuschnitt der Bewohnerparkbereiche unter Berücksichtigung der Beschlussfassung des Rates zur Entscheidung vorzulegen.
3. ferner dem Rat schnellstmöglich den Entwurf einer Rechtsverordnung zur Neufestsetzung der Gebühren für das Parken an Parkscheinautomaten entsprechend der Darstellung unter Nrn. 2.1 und 2.2 dieser Vorlage vorzulegen und die notwendigen Vorbereitungen zur Umsetzung zu treffen. Ziel ist die Neuordnung des Parkens an Parkscheinautomaten einschließlich der gebührenrechtlichen Folge spätestens zum 01.07.2025 umzusetzen.

4. – ursprünglicher Beschlussvorschlag Nr. 4 zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 12.09.2024 wird für die weitere Gremienberatung zurückgestellt –
5. die weitere Gremienbeteiligung zur Neuordnung der Parkhaustarife und der Bewirtschaftung des Parkplatzes Sülzwiesen durch die Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH entsprechend der Darstellung unter Nr. 4 zu betreiben. Ziel ist, die kostenpflichtige Bewirtschaftung des Parkplatzes der Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH zu übertragen.

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:  
Fachbereich 7 - Tiefbau und Grün

---

# Untersuchungen zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Auftraggeber: Hansestadt Lüneburg

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert  
Limmerstraße 41  
30451 Hannover  
Tel.: 0511 / 571079  
Fax: 0511 / 571070  
[www.ig-schubert.de](http://www.ig-schubert.de)  
[info@ig-schubert.de](mailto:info@ig-schubert.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im Juli 2023



**Inhaltsverzeichnis**

	Seite
1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise .....	3
2. Grundlagen.....	4
2.1 Vorhandene Parkgebührenzonen.....	4
2.2 Vorhandene Bewohnerparkbereiche .....	5
2.3 Untersuchungsraum und Teilbereiche.....	7
3. Bestandsaufnahme.....	9
3.1 Allgemeines .....	9
3.2 Stellplatzangebot Altstadt .....	9
3.3 Stellplatzangebot Rotes Feld .....	11
3.4 Stellplatzangebot Bahnhofsumfeld / Schützenplatz.....	13
3.5 Stellplatzangebot Hanseviertel .....	15
3.6 Stellplatzangebot Nordwest .....	15
3.7 Stellplatzangebot Südwest / Mittelfeld .....	16
3.8 Stellplatzangebot Universität / Bockelsberg.....	17
3.9 Stellplatzangebot Goseburg .....	19
4. Auslastung der Stellplätze .....	20
4.1 Allgemeines .....	20
4.2 Stellplatzbelegung Altstadt .....	20
4.3 Stellplatzbelegung Rotes Feld .....	22
4.4 Stellplatzbelegung Bahnhofsumfeld .....	22
4.5 Stellplatzbelegung Schützenplatz / Hanseviertel.....	23
4.6 Stellplatzbelegung Nordwest .....	23
4.7 Stellplatzbelegung Südwest / Mittelfeld .....	24
4.8 Stellplatzbelegung Universität / Bockelsberg.....	24
4.9 Stellplatzbelegung Goseburg.....	25
4.10 Zusammenfassung zur Stellplatzauslastung .....	25
5. Anpassung des Bewirtschaftungskonzeptes .....	29
5.1 Ziele des Konzeptes .....	29
5.2 Veränderte Randbedingungen.....	29
5.3 Parkgebührenzonen und Parkgebühren.....	30
5.3.1 Allgemeines .....	30
5.3.2 Parkgebührenzonen.....	31
5.3.3 Parkgebühren .....	32
5.4 Bewohnerparkzonen.....	33
5.4.1 Allgemeines .....	33
5.4.2 Geplante Einteilung .....	33
5.4.3 Gebühren.....	36

6.	Anpassung des Angebots und der Beschilderung.....	38
6.1	Allgemeines .....	38
6.2	Altstadt.....	39
6.3	Rotes Feld .....	40
6.4	Bahnhofsumfeld.....	41
6.5	Schützenplatz / Hanseviertel .....	41
6.6	Nordwest.....	41
6.7	Südwest / Mittelfeld.....	42
6.8	Universität / Bockelsberg .....	42
6.9	Goseburg .....	42
7.	Maßnahmen- und Handlungskonzept .....	43
8.	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	45

### Anlagenverzeichnis

- 1 Teilbereich 100 (Altstadt): Stellplatzangebot und Auslastung
- 2 Teilbereich 200 (Rotes Feld): Stellplatzangebot und Auslastung
- 3 Teilbereich 300 (Bahnhofsumfeld): Stellplatzangebot und Auslastung
- 4 Teilbereich 400 (Schützenplatz / Hanseviertel): Stellplatzangebot und Auslastung
- 5 Teilbereich 500 (Nordwest): Stellplatzangebot und Auslastung
- 6 Teilbereich 600 (Altstadt): Stellplatzangebot und Auslastung
- 7 Teilbereich 700 (Universitätsviertel): Stellplatzangebot und Auslastung
- 8 Teilbereich 800 (Goseburg): Stellplatzangebot und Auslastung

## 1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Hansestadt Lüneburg plant eine Anpassung Ihres Parkraum- und Bewirtschaftungskonzeptes. Einerseits werden durch verschiedene Planungen und unzureichende Fahrbahnbreiten zukünftig Stellplätze in der Altstadt entfallen. Andererseits entstehen durch eine vergleichsweise geringe Stellplatzanzahl z. T. unverhältnismäßig starke Parksuchverkehre.

Weiterhin werden verschiedene Wohngebiete durch gebietsfremd Parkende belastet. Neben den an die Innenstadt angrenzenden Gebieten wurden von der Stadtverwaltung auch das Bahnhofsumfeld sowie die Wohngebiete um das Klinikum und um die Universität als belastet identifiziert.

Darüber hinaus soll das Bewohnerparken angepasst werden. So können die Bewohner der Altstadtstraßen, die i. d. R. als Fußgängerzone ausgewiesen sind, z. Zt. wahlweise einen Bewohnerparkausweis in einem der vier angrenzenden Bewohnerparkbereiche erhalten. Zukünftig ist die feste Zuordnung eines Flurstücks in einen Bewohnerparkbereich vorgesehen.

Aufbauend auf einer Analyse zum Bestand und zur Auslastung der Stellplätze sind die Problembereiche zu identifizieren und Vorschläge für eine Optimierung des Parkraum- und Bewirtschaftungskonzeptes zu erarbeiten. Die Untersuchungen beziehen sich dabei auf die öffentlichen Stellplätze sowie die öffentlich zugänglichen Stellplätze. Private Stellplätze – oder für bestimmte Nutzer reservierte Stellplätze – sind ausgenommen.

Der Untersuchungsraum umfasst den Geltungsbereich der vier Parkgebühreuzonen in der Innenstadt sowie die vorhandenen Bewohnerparkbereiche. Zusätzlich sind weitere angrenzende Wohngebiete in die Untersuchung mit eingezogen worden.

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist zunächst die Anzahl der Stellplätze und die parkregelnde Beschilderung aufgenommen worden. Die Stellplätze wurden in Abhängigkeit von der Bewirtschaftung in einem georeferenzierten Lageplan dokumentiert.

Die Stellplatzauslastung wurde an einem Werktagmorgen zwischen 6.00 und 9.00 Uhr, einem Werktagvormittag zwischen 10.00 und 13.00 Uhr, an einem Werktagnachmittag zwischen 14.00 und 17.00 Uhr und an einem Werktagabend zwischen 18.00 und 21.00 Uhr erhoben. Zusätzlich ist Stellplatzauslastung an einem Samstag zwischen 10.00 und 13.00 Uhr sowie zwischen 16.00 und 19.00 Uhr ermittelt worden.

## 2. Grundlagen

### 2.1 Vorhandene Parkgebührenzonen

In der Innenstadt von Lüneburg sind vier Parkgebührenzonen vorhanden, die Bild 1 zu entnehmen sind. Die Gebührenzone 1 umfasst nur wenige Straßenräume im Bereich Hinter der Bardowicker Mauer und den Marienplatz. Zur Gebührenzone 2 und 3 gehört die Innenstadt zwischen Hindenburgstraße im Norden, Lösegraben im Osten, Lindenstraße im Süden und Sülzwiese / Kalkberg im Westen sowie ein Teil des Pulverwegs. Die Parkplätze Am Bargeturm und Kreidebergsee sind in die Gebührenzone IV eingeordnet.

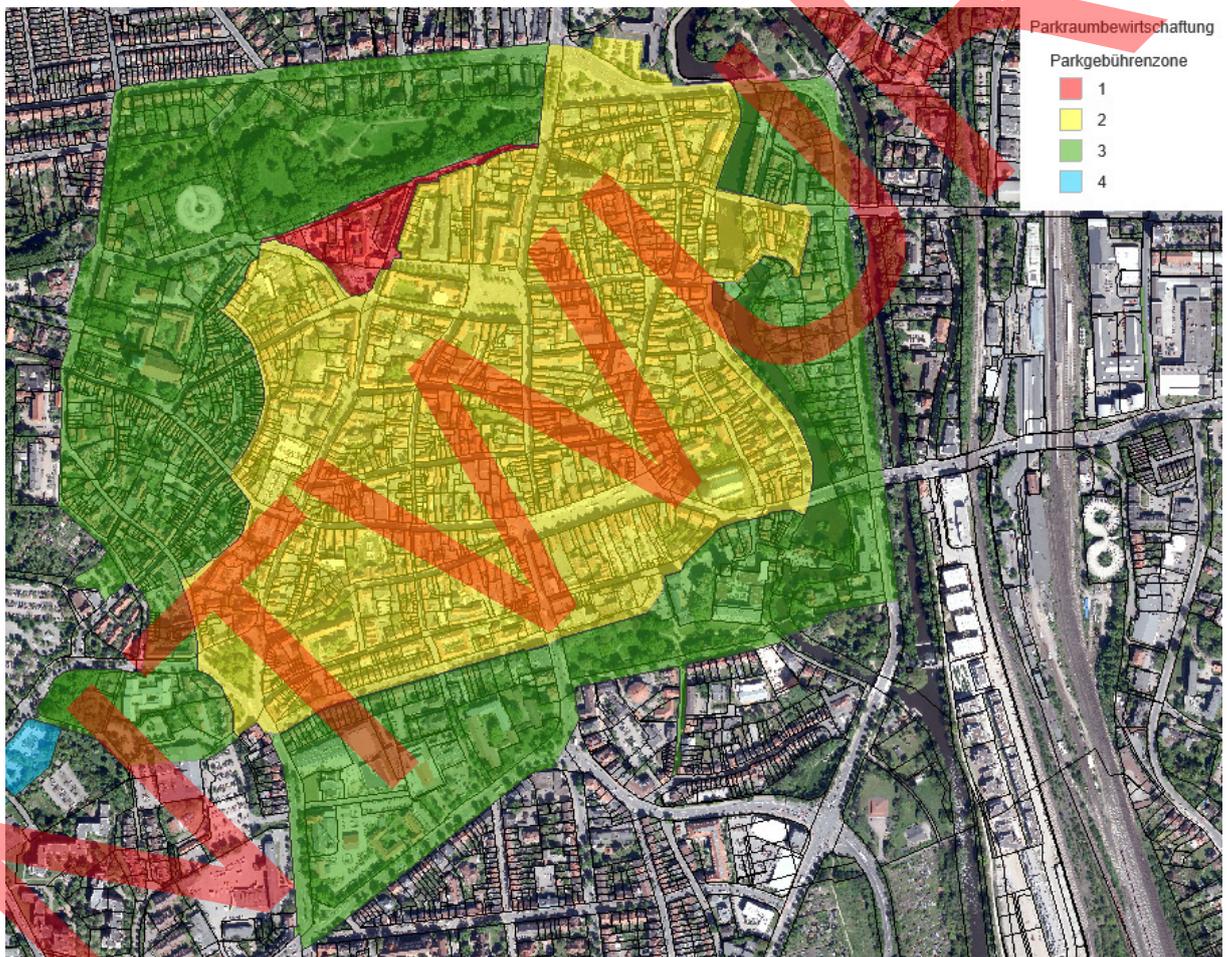


Bild 1: Vorhandene Parkgebührenzonen (Quelle: Hansestadt Lüneburg)

Die Gebührenordnung der Hansestadt Lüneburg für das Parken an Parkscheinautomaten, die am 01.11.2016 in Kraft trat, weist folgende Gebühren aus:

- Gebührenzone I: je Stunde 1,60 EUR
- Gebührenzone II: je Stunde 1,40 EUR
- Gebührenzone III: je Stunde 0,90 EUR
- Gebührenzone IV: je Stunde 0,60 EUR

Die Gebühren werden montags bis freitags für die Zeit von 08.00 bis 18:00 Uhr und samstags für die Zeit von 08.00 bis 14:00 Uhr erhoben. Die Höchstparkdauer wird grundsätzlich auf zwei Stunden begrenzt. Nur auf den Parkplätzen Reichenbachstraße-Nord, Hinter der Saline, Am Bargenturm und Kreidebergsee beträgt die Höchstparkdauer jeweils 4 Stunden.

## 2.2 Vorhandene Bewohnerparkbereiche

Unabhängig von den Parkgebührenzonen sind 11 Bewohnerparkbereiche ausgewiesen. Die Bewohnerparkbereiche A bis C und E befinden sich in der Altstadt bzw. in den daran angrenzenden Gebieten. Die Bewohner der dazwischen liegenden Straßen, die i. d. R. als Fußgängerzone ausgewiesen sind, können wahlweise Bewohnerparkausweise in einem der vier Bereiche erhalten.

Der Bewohnerparkbereich F erstreckt sich über den nördlichen Teil des Roten Felds. Alle anderen Bewohnerparkbereiche liegen östlich des Lösegrabens im Umfeld des Bahnhofs und umfassen überwiegend nur einzelne Straßen (einschl. kurzer Nebenstraßen), wie z. B. Lüner Damm (H), Lüner Weg (L), Altenbrückerdamm (N) oder Am Altenbrücker Ziegelhof (O). Die vorhandenen Bewohnerparkbereiche sind in Bild 2 dargestellt.

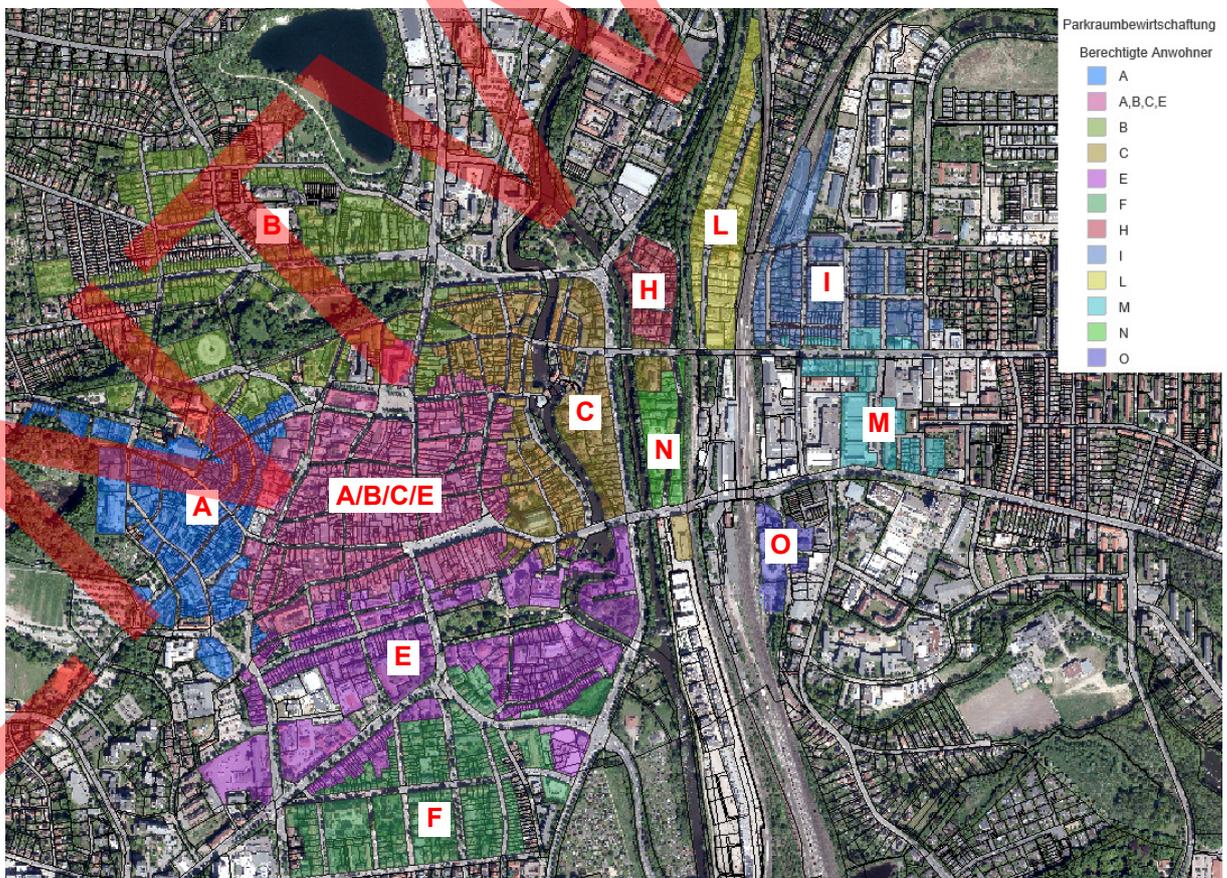


Bild 2: Vorhandene Bewohnerparkbereiche (Quelle: Hansestadt Lüneburg)

In den Bewohnerparkbereichen wohnten im Analysezeitraum insgesamt rd. 15.400 berechnete Bewohner<sup>1</sup> (Personen über 18 Jahre). Zum Analysezeitpunkt Juli 2022 waren in der Summe 1.830 Parkausweise<sup>2</sup> ausgegeben.

Darüber hinaus wurde die Anzahl der in den Bewohnerparkbereichen zugelassenen Kfz abgeschätzt. Hierfür wurde uns von der Stadtverwaltung eine Tabelle<sup>3</sup> zur Verfügung gestellt, die straßenweise Angaben zum Kfz-Bestand enthält. Da nicht alle Straßen mit ihrer gesamten Länge einem Bewohnerparkbereich zugeordnet werden können, mussten hier teilweise ergänzende Annahmen getroffen werden.

In den Bewohnerparkbereichen sind insgesamt 5.520 Kfz zugelassen. Das entspricht einem mittleren Bestand von 38,8 Kfz pro 100 Einwohnern über 18 Jahre. Für 33,1 % der in den Bewohnerparkbereichen zugelassenen Kfz wurde ein Bewohnerparkausweis ausgegeben. Die Anzahl der zugelassenen Kfz je 100 berechtigten Bewohnern erreicht Werte zwischen 26,1 im Parkbereich A (westliche Altstadt) und 62,1 im Parkbereich O (Altenbrücker Ziegelhof). In den Parkbereichen im Umfeld der Altstadt sind die Motorisierungswerte mit am niedrigsten.

Tabelle 1: Statistische Daten zu den Bewohnerparkbereichen

Parkbereich	Bewohner	Anzahl Ausweise	Nutzerquote	Kfz-Bestand	Kfz/100 Bewohner	Ausweise /100 Kfz	Öffentl. Stellplätze
A	2.690	177	6,6 %	703	26,1	25,2	208 / 473*
B	2.985	303	10,2 %	1.085	36,3	27,9	382 / 875*
C	2.624	247	9,4 %	938	35,7	26,3	256 / 466*
E	2.533	272	10,7 %	983	38,8	27,7	451 / 815*
F	2.676	379	14,2 %	821	30,7	46,2	557
H	244	40	16,4 %	129	52,9	31,0	52
I	898	273	30,4 %	522	58,1	52,3	259
L	314	72	22,9 %	132	42,0	54,5	91
M	241	29	12,0 %	93	38,5	31,1	96
N	119	22	18,5 %	50	42,0	44,0	39
O	103	12	11,7 %	64	62,1	18,8	18 / 675*
Summe	15.427	1.826	11,8 %	5.520	35,8	33,1	2.409 / 4.398*

\* mit Parkhaus

Im Durchschnitt besitzen rd. 12 % der berechtigten Bewohner einen Bewohnerparkausweis. Die Nutzerquote liegt zwischen 6,6 % im Parkbereich A (westliche Altstadt) und 30,4 % im Parkbereich I (nordöstlich des Bahnhofs). Auch in den anderen Bewohnerparkbereichen im Bahnhofsumfeld liegt die Nutzerquote über dem Durchschnitt.

<sup>1</sup> Quelle: Hansestadt Lüneburg, Bewohner über 18 Jahre, Stand 12.07.2022

<sup>2</sup> Quelle: Hansestadt Lüneburg, ausgegebene Parkausweise, Stand 12.07.2022

<sup>3</sup> Quelle: Landkreis Lüneburg, Zulassungsstelle, Kfz-Bestand straßenweise, Stand 14.03.2023

Die Anzahl der Bewohnerparkausweise je 100 berechtigten Bewohnern in Relation zum Kfz-Bestand liegt zwischen 18,8 im Parkbereich O (Altenbrücker Ziegelhof) und 54,5 im Parkbereich L (Lüner Weg). Auch in den Bewohnerparkbereichen I (Nordöstlich Bahnhof), F (Rotes Feld) und N (Altenbrückerdamm) ist die Anzahl der Ausweise überdurchschnittlich.

Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze liegt in den Bewohnerparkbereichen i. d. R. über der Anzahl der Bewohnerparkausweise. In den Bewohnerparkbereichen A und C ist die Differenz – ohne Berücksichtigung der Parkhäuser – jedoch gering. In der Parkgebührenzone I übersteigt die Anzahl der Bewohnerparkausweise die Anzahl an öffentlichen Stellplätzen.

Die geringe Nutzerquote in der Altstadt ist einerseits auf die geringere Motorisierung zurückzuführen. Aber auch die Anzahl der Ausweise je 100 Kfz ist deutlich geringer als im Roten Feld oder im Bahnhofsumfeld. Es ist zu vermuten, dass im Westen der Altstadt u. a. der Parkplatz Sülzwiesen von den Bewohnern genutzt wird. Auch die Parkhäuser werden mit Ihren Angeboten für Dauerparker bereits eine Rolle spielen.

### 2.3 Untersuchungsraum und Teilbereiche

Der Untersuchungsraum umfasst neben den vier Parkgebührenzonen und den vorhandenen Bewohnerparkbereichen weitere Wohngebiete. Als Grundlage der Erhebungen wurden unabhängig von den Parkgebührenzonen und den Bewohnerparkbereichen acht Teilbereiche definiert, die Bild 3 zu entnehmen sind:

- 100 Altstadt: Bereich zwischen Wallanlagen, Kalkberg, Sülzwiesen, Wallstraße, Friedenstraße und Ilmenau;
- 200 Rotes Feld: Bereich südlich der Altstadt zwischen Willi-Brandt-Straße, Kurpark und Hasenburger Bahn;
- 300 Bahnhofsumfeld: Bereich zwischen Ilmenau und Bahn einschl. Ilmenaugarten und Am Altenbrücker Ziegelhof, Parkhaus Lünepark;
- 400 Schützenplatz / Hanseviertel: Bereich zwischen Rabensteinstraße und Bahn einschl. Pulverweg und Am Schützenplatz sowie Hanseviertel;
- 500 Nordwest: Bereich zwischen Stöteroggestraße, Ostpreußenring, Hallesche Straße, Ochtmisser Kirchsteig und Lauensteinstraße sowie zwischen Am Kreideberg und Wallanlagen;
- 600 Südwest / Mittelfeld: Bereich um das Klinikum zwischen Sültenweg / Am Weißen Turm, Oedemer Weg und Ringstraße einschl. Parkplätze Am Bargenturm, Hinter der Saline und Sülzwiesen;
- 700 Universität / Bockelsberg: Bereich zwischen Munstermannskamp, Soltauer Straße, Uelzener Straße und Eckermannstraße;
- 800 Goseburg: Bereich zwischen Am Graben und Wiesenstraße.

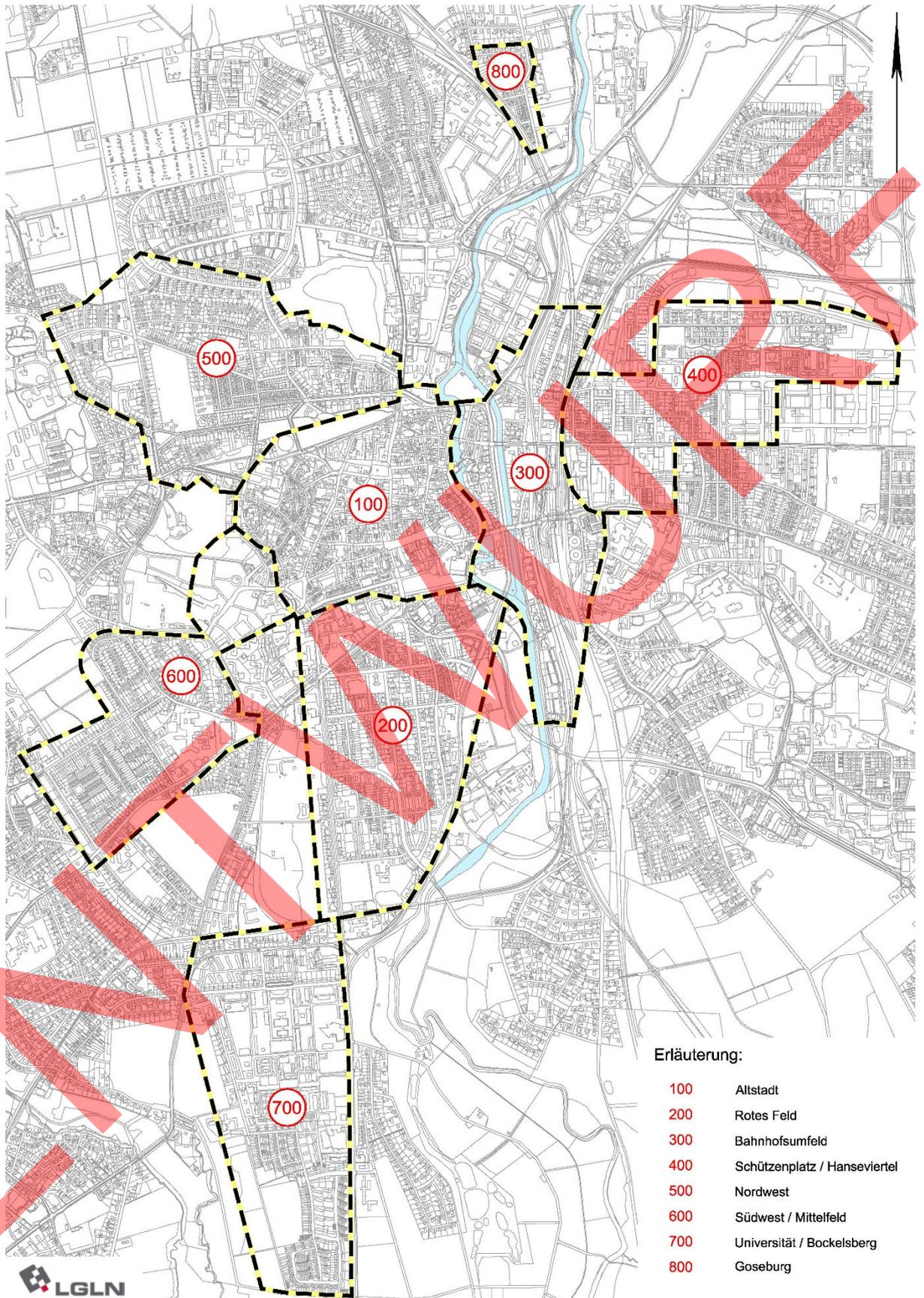


Bild 3: Untersuchungsraum mit Teilbereichen

### 3. Bestandsaufnahme

#### 3.1 Allgemeines

Die Erhebungen zum Stellplatzangebot sind im 2. Halbjahr 2021 durchgeführt worden. Die bis zur Zählung im Sommer 2022 festgestellten Änderungen wurden nachträglich in die Bestandsaufnahme eingearbeitet.

Die Untersuchungen beziehen sich auf öffentliche Stellplätze sowie auf öffentlich zugängliche Stellplätze. Erhebungen zum Bestand an privaten Stellplätzen wurden nicht durchgeführt. Auch der Stellplatzbestand in Anliegerstraßen wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung nicht erhoben, da die Stellplätze nicht der Allgemeinheit zur Verfügung stehen.

Motorradstellplätze, Schwerbehindertestellplätze, E-Ladestellplätze und Frauenstellplätze sind gesondert aufgenommen worden. Tarifliche Vorteile für Elektrofahrzeuge wurden dagegen nicht gesondert erfasst.

#### 3.2 Stellplatzangebot Altstadt

Das Stellplatzangebot in der Altstadt ist bis auf einzelne Ausnahmen, z. B. Schwerbehindertestellplätze, kostenpflichtig. In vielen Straßenräumen können Bewohner mit Bewohnerparkausweis kostenfrei parken. Weiterhin sind einige Straßen ausschließlich für Bewohnerparken vorgesehen. Für andere Verkehrsteilnehmer ist in diesen Straßen ein eingeschränktes Halteverbot angeordnet.

Die größten Stellplatzangebote in der Altstadt befinden sich in den vier Parkhäusern am Rathaus (501 Stellplätze), Stadtmitte (366 Stellplätze), City-Parkhaus (275 Stellplätze) und Karstadt (212 Stellplätze). Darüber hinaus sind die beiden Parkplätze an der Reichenbachstraße zu nennen, die zusammen rd. 130 Stellplätze aufweisen.

Die Parkhäuser haben i. d. R. rund um die Uhr geöffnet. Das City Parkhaus kann nach 22.00 Uhr und das Parkhaus Karstadt nach 20.00 Uhr (Werktag) bzw. nach 21.00 Uhr (Wochenende) nicht mehr angefahren werden. Die Ausfahrt ist jedoch rund um die Uhr möglich. Die Parktarife sind nicht einheitlich geregelt und liegen zwischen 1,50 EUR und 2,20 EUR pro Stunde. Darüber hinaus werden verschiedene Dauerparktarife angeboten:

- Parkhaus am Rathaus: Stunde: 1,50 EUR, Tag: 11,00 EUR, Monat: 95,00 EUR  
Monat (Anwohner): 40,00 EUR, Jahr: 950,00 EUR
- City Parkhaus: Stunde: 2,20 EUR (tags), 2,10 EUR abends und sonntags  
Tag: 15,00 EUR, Monat: 60,00 EUR / 100 EUR / 110,00 EUR
- Parkhaus Stadtmitte: Stunde: 1,80 EUR, Tag: 12,00 EUR, Monat: 95,00 EUR
- Parkhaus Karstadt: 1. Stunde: 1,50 EUR, weitere 2,00 EUR, Tag: 14,00 EUR  
Monat: 76,00 EUR

Das Parkhaus am Rathaus bietet einen besonders günstigen Tarif für Anwohner an, der zeitlich unbegrenzt ist. Im City-Parkhaus wird für Anwohner der Tarif „night & weekend“ sowie für Beschäftigte das Ticket „5x24“ für Werkstage angeboten.

Das vorhandene Stellplatzangebot und die Bewirtschaftung der Stellplätze in der Altstadt sind in Bild 4 dargestellt.

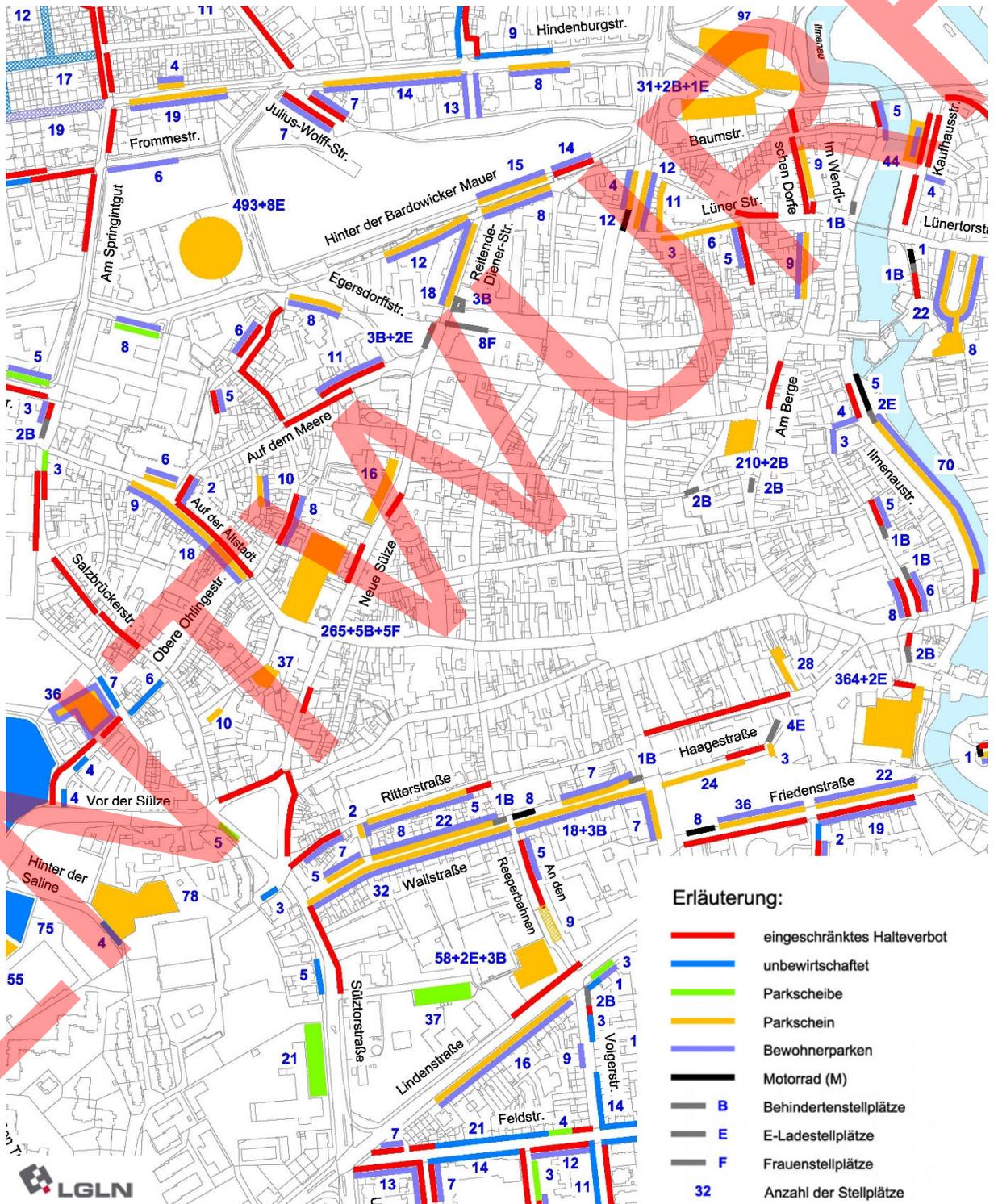


Bild 4: Stellplatzangebot Altstadt

Größere Stellplatzangebote im Straßenraum sind an der Ilmenaustraße, der Wallstraße, der Friedenstraße und Hinter der Bardowicker Mauer vorhanden. Insgesamt stehen in den Straßenräumen der Altstadt rd. 650 Stellplätze zur Verfügung.

Der Marienplatz war im Untersuchungszeitraum mit einem Corona-Testzentrum belegt. Während der Erhebungen waren nur 5 Stellplätze für Schwerbehinderte und E-Ladestellplätze ausgewiesen.

Die vorhandenen Frauenstellplätze in der Straße Am Ochsenmarkt sind nach Angaben der Stadtverwaltung in öffentlichen Straßenräumen nach StVO grundsätzlich nicht zulässig.

### 3.3 Stellplatzangebot Rotes Feld

Der Teilbereich Rotes Feld grenzt südlich an die Altstadt und umfasst auch die kostenpflichtigen Parkplätze am Theater sowie an der Handwerkskammer mit 63 bzw. 95 Stellplätzen. Die westlich angrenzenden Parkplätze am St.-Ursula-Weg und an der Sülztorstraße weisen eine Parkscheibenregelung auf. Die Höchstparkscheibendauer beträgt auf allen Parkplätzen zwei Stunden.

Die Stellplätze in den Straßenräumen weisen insbesondere im nördlichen Teil des Roten Felds verschiedenen Regelungen auf:

- unbewirtschaftet (ohne Beschränkungen),
- eingeschränktes Halteverbot mit Bewohnerparken,
- Parkscheibenregelung mit Bewohnerparken,
- nur Bewohnerparken,
- nur Parkscheibenregelung.

Das vorhandene Stellplatzangebot in Bild 5 zeigt, dass in einigen Straßenräumen, z. B. in der Feldstraße oder in der Barckhausenstraße, fast alle Regelungen zu finden sind. In anderen Straßenräumen, z. B. in der Schillerstraße und in der Gravenhorststraße, sind keine unbewirtschafteten Stellplätze mehr vorhanden.

Das Stellplatzangebot in der Uelzener Straße hat sich im Untersuchungszeitraum durch den Radwegausbau auf der Ostseite kontinuierlich verändert. Dargestellt ist die Stellplatzanzahl während der Erhebungen zwischen Mai und Juli 2022, um die Auslastung an den Zähltagen ermitteln zu können. Die Stellplatzanzahl entspricht nicht der geplanten Stellplatzanzahl nach Abschluss der Baumaßnahmen.

In einigen Straßenräumen sind keine Stellplätze ausgewiesen, so dass je nach Situation unterschiedlich geparkt wird (z. B. Heinrich-Heine-Straße). Diese Straßenräume sind als schraffierte Fläche mit Angabe einer im Idealfall erreichbaren Stellplatzanzahl dargestellt.

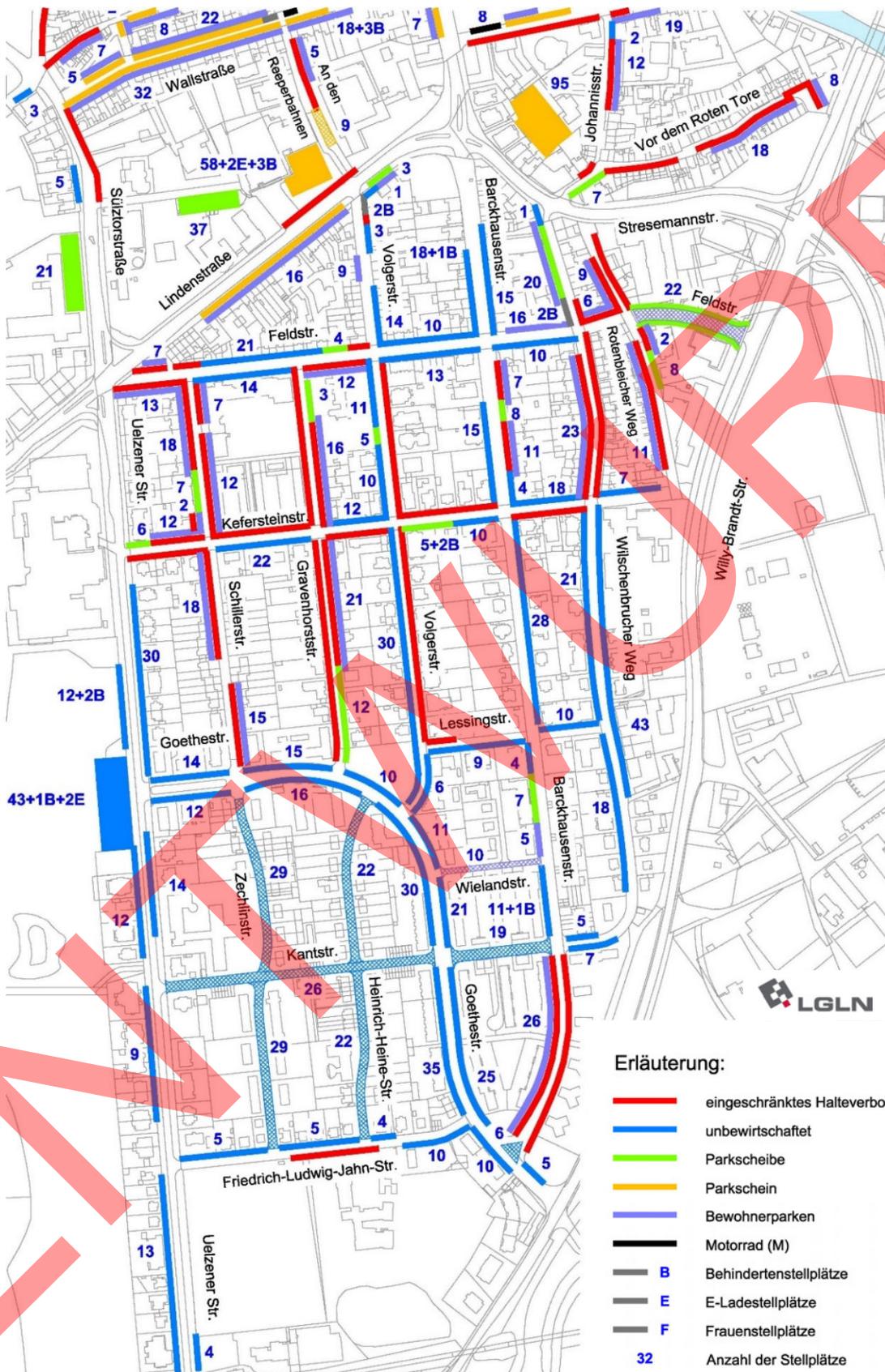


Bild 5: Stellplatzangebot Rotes Feld

### 3.4 Stellplatzangebot Bahnhofsumfeld / Schützenplatz

Zum Teilbereich Bahnhofsumfeld gehört der östliche Teil der Altstadt zwischen Ilmenau und Lösegraben. Die dort vorhandenen Stellplätze sind kostenpflichtig und zusätzlich für Bewohner freigegeben. Östlich des Lösegrabens weisen die Straßenrandstellplätze überwiegend eine Kombination aus Parkscheibenregelung und Bewohnerparken auf. Einzelne Straßenabschnitte sind auch ausschließlich für Bewohner reserviert.

Südlich der Dahlenburger Landstraße steht den Pendlern und anderen Nutzern das Parkhaus am Bahnhof mit 666 Stellplätzen zur Verfügung. In Kombination mit einem HVV-Ticket werden ermäßigte Parktarife angeboten. Die Stellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz sind für Kiss & Ride Verkehr reserviert. Der Parkplatz Amtsgarten ist durch die vorhandene Parkscheibenregelung ausschließlich Kurzzeitparken (1 Stunde) vorbehalten.

Das Stellplatzangebot im Parkhaus Lünepark ist mit 625 angegeben. Aktuell werden folgende Tarife angeboten, die z. T. deutlich unterhalb der Tarife in den anderen Parkhäusern liegen:

- Parkhaus Lünepark: Stunde: 1,30 EUR, Tag: 9,00 EUR, Monat: 52,00 EUR  
Jahr: 520,00 EUR

Weiterer Bestandteil des Teilbereichs 300 ist der Ilmenaugarten. Die öffentlichen Stellplätze sind überwiegend unbewirtschaftet. 10 Stellplätze werden mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Das vorhandene Stellplatzangebot im Bahnhofsumfeld ist in Bild 6 dargestellt.

Bild 6 enthält auch das östlich angrenzende Stellplatzangebot im Teilbereich Schützenplatz. Die Stellplätze in den Straßenräumen weisen analog zu den Straßenräumen im Roten Feld unterschiedliche Regelungen auf. Fast überall ist Bewohnerparken vorhanden. Die Parkdauer im allgemeinen Verkehr wird über eine Parkscheibenregelung zeitlich begrenzt. Ein Angebot ist in fast allen Straßenräumen zu finden.

Der Pulverweg ist östlich des Lösegrabens der einzige Straßenraum mit kostenpflichtigen Stellplätzen.

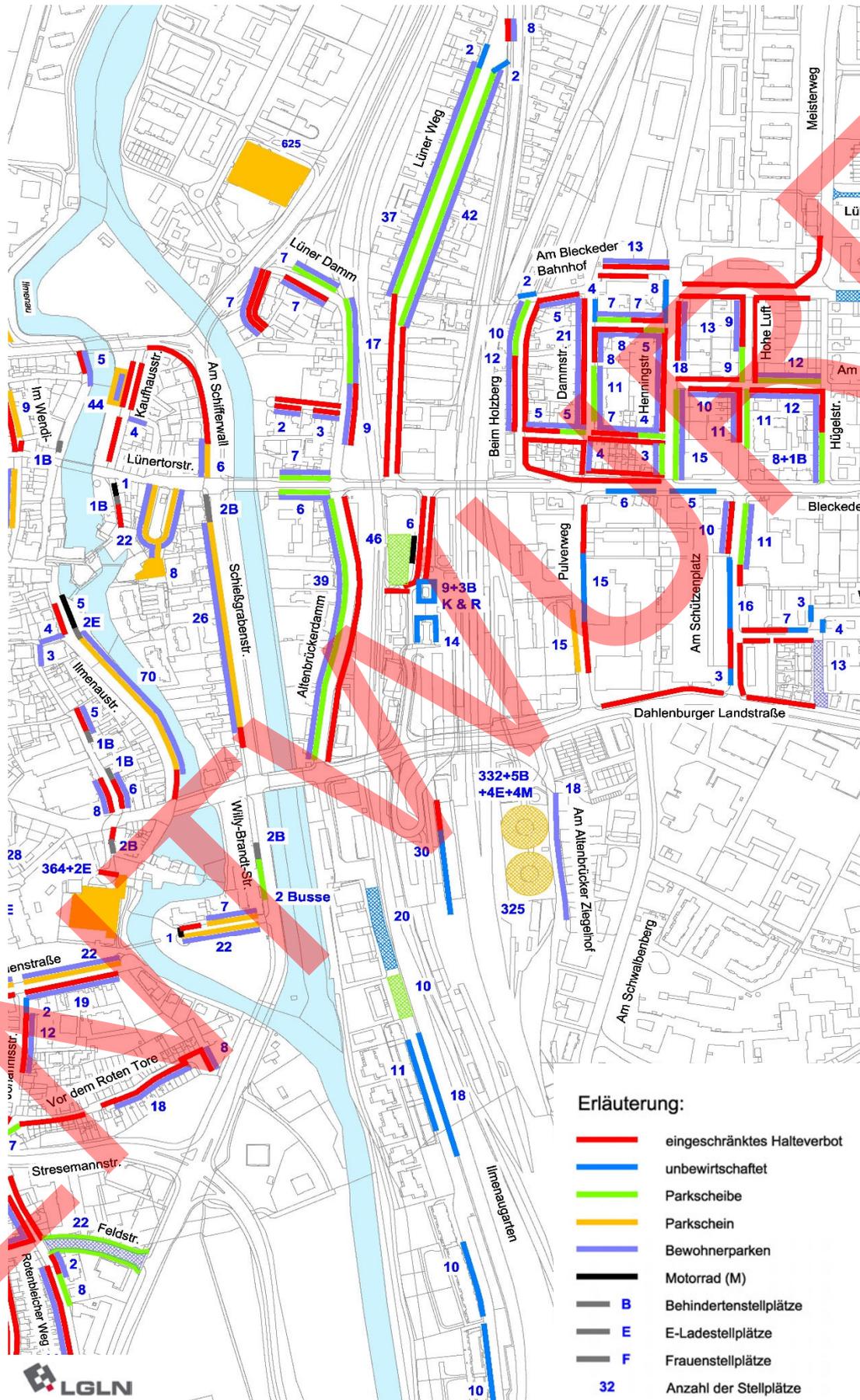


Bild 6: Stellplatzangebot Bahnhofsumfeld / Schützenplatz

### 3.5 Stellplatzangebot Hanseviertel

Das vorhandene Stellplatzangebot im Hanseviertel zeigt Bild 7. Die Stellplätze sind i. d. R. nicht bewirtschaftet. Nur in der Horst-Nickel-Straße weisen 10 Stellplätze am östlichen Fahrbahnrand eine Parkscheibenregelung auf.

Der private Parkplatz an der Horst-Nickel-Straße mit 179 Stellplätzen ist kostenpflichtig. Der östliche Teil des Platzes dient als Parkplatz für die Behördenmitarbeiter und steht der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.

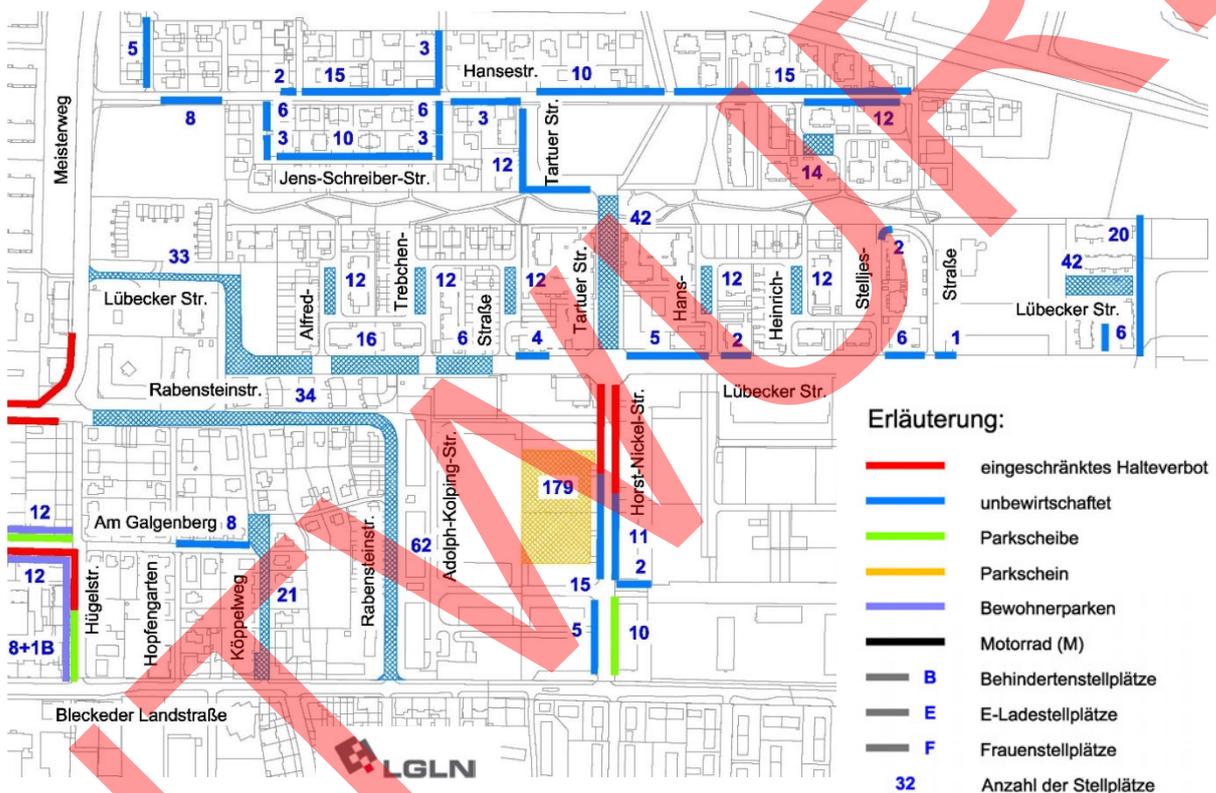


Bild 7: Stellplatzangebot Hanseviertel

### 3.6 Stellplatzangebot Nordwest

Im Teilbereich Nordwest sind die Stellplätze überwiegend unbewirtschaftet. Nur die Hindenburgstraße und die beiden Parkplätze am Kreidebergsee sind Bestandteil der Gebührenzone. Darüber hinaus sind in der Hindenburgstraße einschl. der Seitenstraßen, der Frommestraße und der Van-der-Mölen-Straße Stellplätze für Bewohnerparken ausgewiesen. Einzelne Straßenabschnitte sind auch ausschließlich für Bewohner reserviert.

Auch in der Neuetorstraße und Am Graalwall stehen Bewohnerstellplätze zur Verfügung, die auch vom allgemeinen Verkehr mit einer Parkscheibe genutzt werden können. Weitere Stellplätze mit Parkscheibenregelung sind im Hellmannweg und am westlichen Ende der Schomakerstraße vorhanden. Das vorhandene Stellplatzangebot im Teilbereich Nordwest zeigt Bild 8.

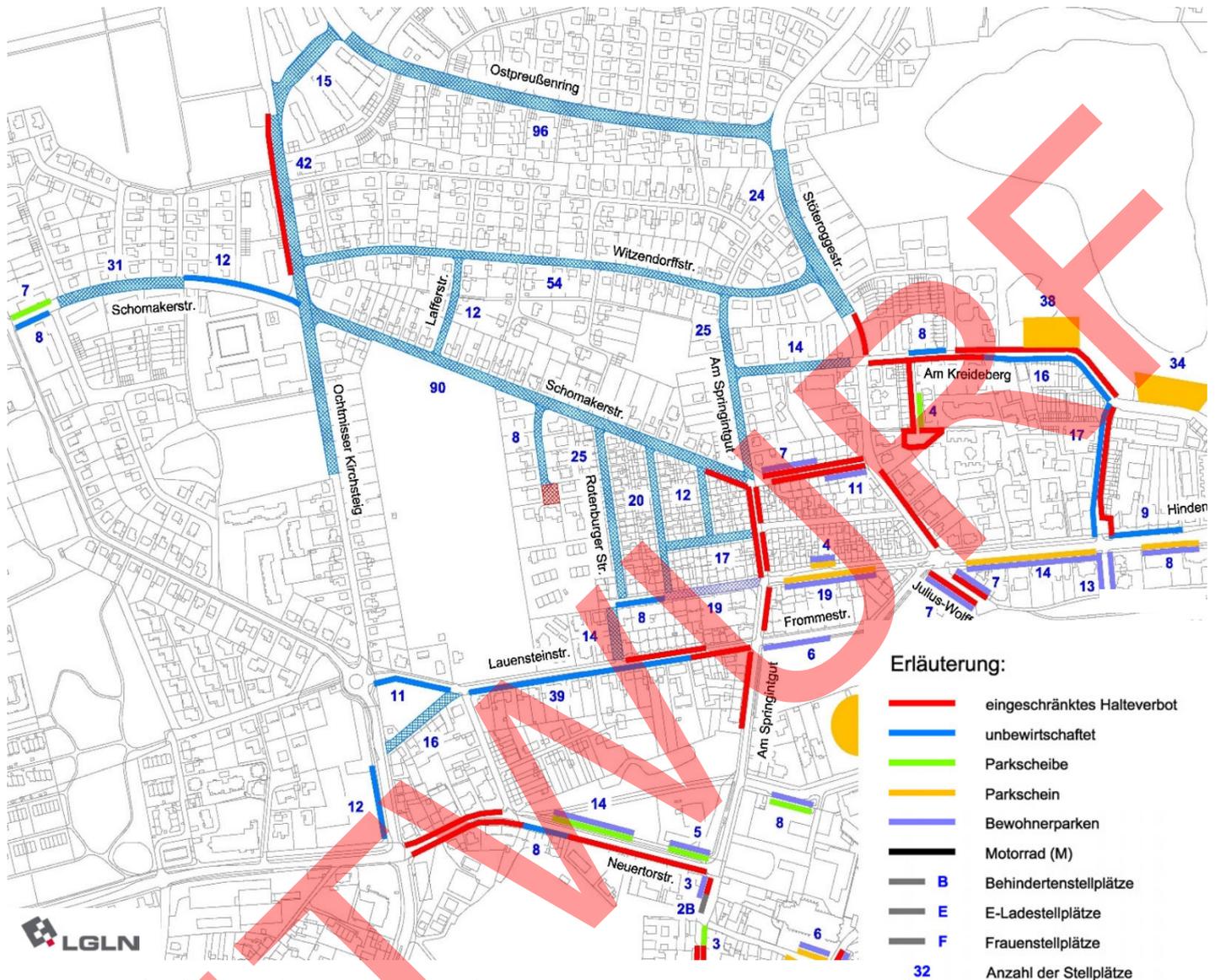


Bild 8: Stellplatzangebot Nordwest

### 3.7 Stellplatzangebot Südwest / Mittelfeld

Zum Teilbereich Südwest / Mittelfeld gehören die Parkplätze Sülzwiesen mit 340 Stellplätzen, die drei Parkplätze Am Bargenturm mit insgesamt rd. 200 Stellplätzen sowie der Parkplatz Hinter der Saline mit rd. 80 Stellplätzen. Die beiden südlichen Parkplätze Am Bargenturm sowie der Parkplatz Hinter der Saline sind kostenpflichtig. Dagegen kann auf dem Parkplatz Sülzwiesen und auf dem nördlichen Parkplatz Am Bargenturm kostenfrei geparkt werden.

Die Parkpalette am Klinikum bietet 568 kostenpflichtige Stellplätze. Die angrenzenden Stellplätze in der Bögelstraße werden mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet.

Dem vorhandenen Stellplatzangebot in Bild 9 ist zu entnehmen, dass die Stellplätze in den Straßenräumen westlich des Klinikums unbewirtschaftet sind.

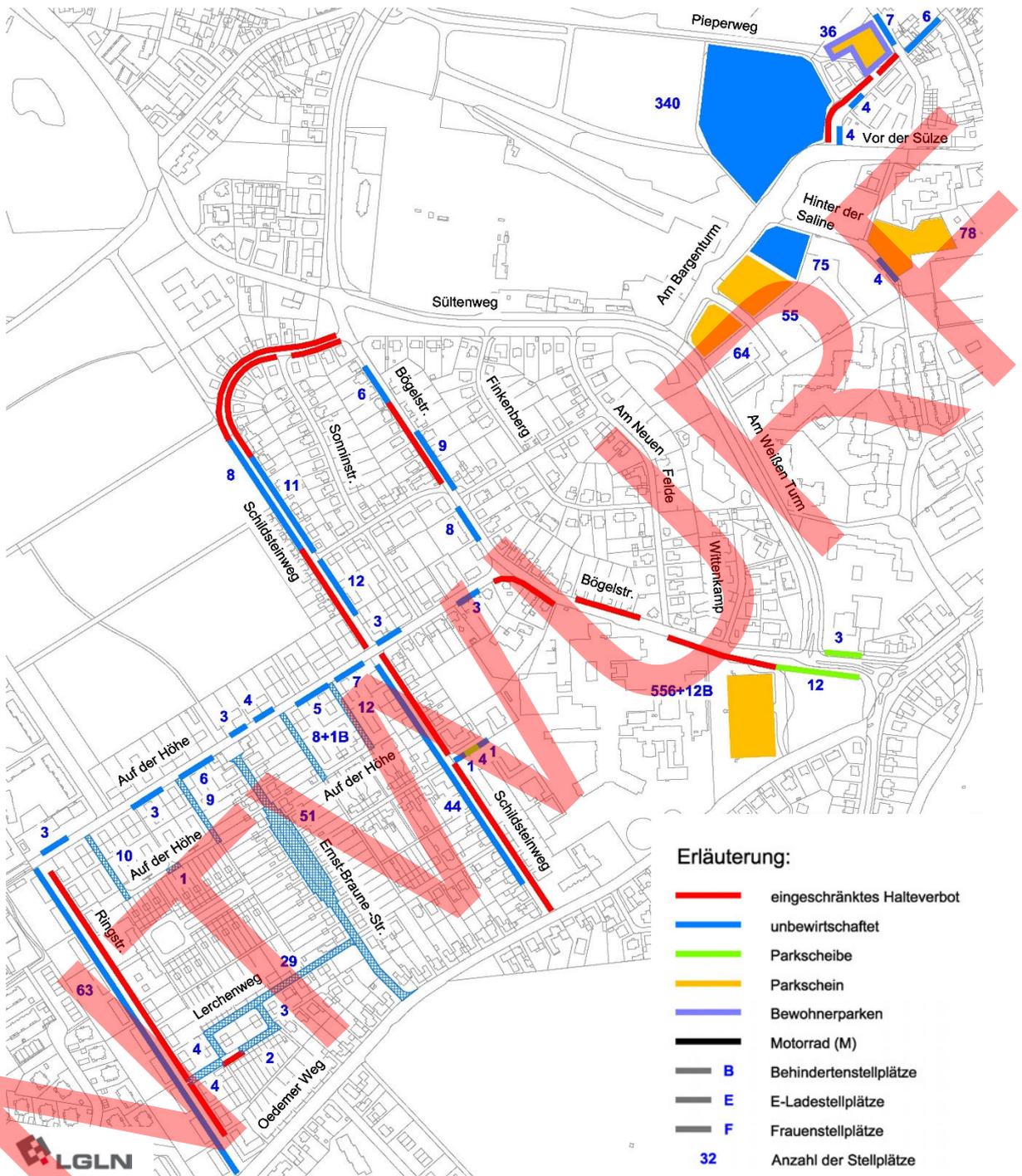


Bild 9: Stellplatzangebot Südwest / Mittelfeld

### 3.8 Stellplatzangebot Universität / Bockelsberg

Das vorhandene Stellplatzangebot im Teilbereich Universität / Bockelsberg zeigt Bild 10. Die öffentlichen Stellplätze sind fast ausschließlich unbewirtschaftet. Nur in der Bertha-von-Suttner-Straße und in der Nelly-Sachs-Straße werden 44 Stellplätze mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Gneisenaustraße und der abgesetzte Abschnitt der Scharnhorststraße sind als Anliegerstraßen ausgewiesen.

Die Parkpalette an der Scharnhorststraße darf nur von Universitätsangehörigen genutzt werden. An Wochenenden ist die Parkpalette geschlossen.

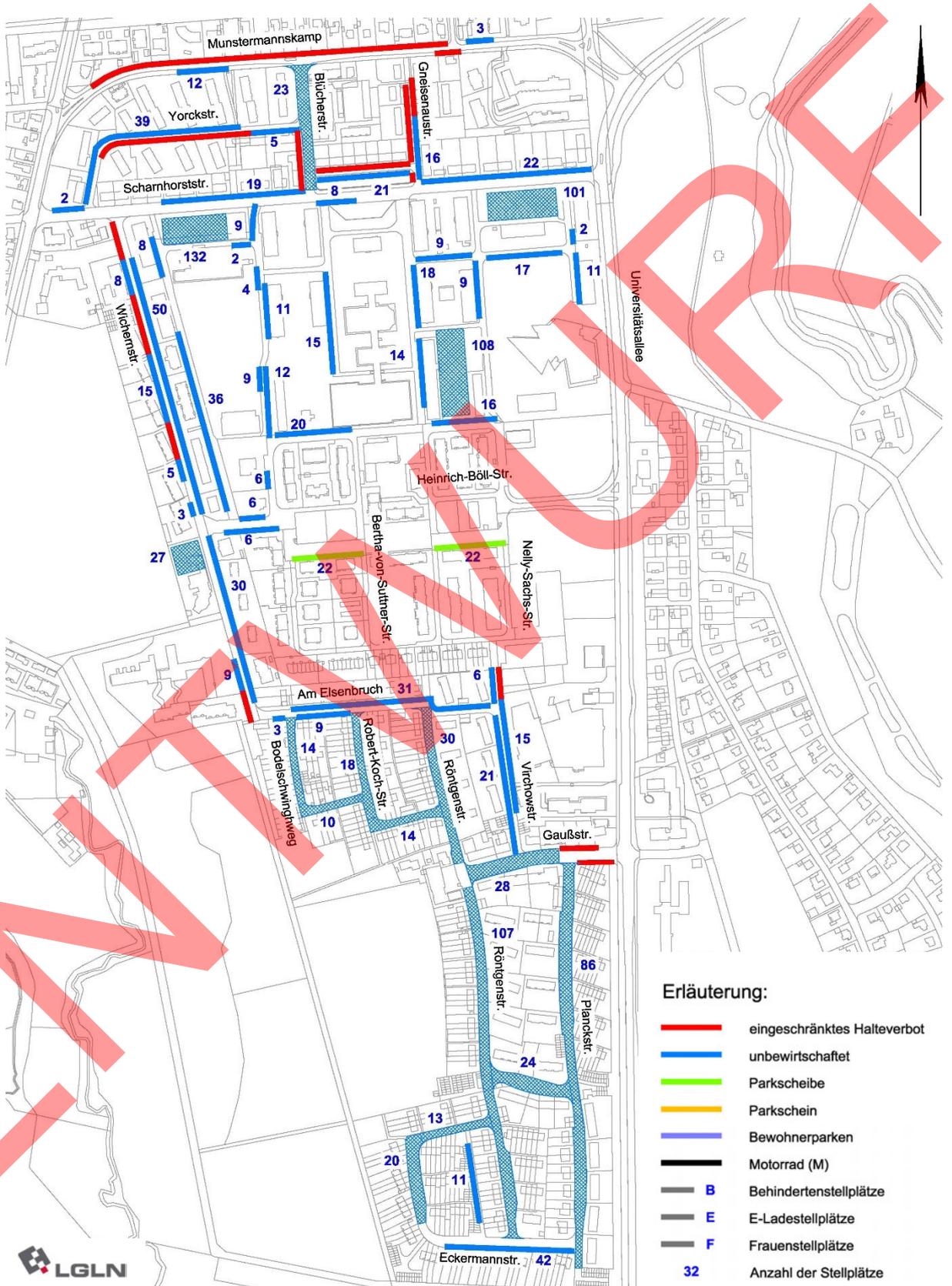


Bild 10: Stellplatzangebot Universität / Bockelsberg

### 3.9 Stellplatzangebot Goseburg

Der Teilbereich Goseburg betrachtet die Straßen Am Graben, In der Weide und Wiesenstraße, die alle von der Goseburgstraße abzweigen. Der Papenburger Weg wurde nicht untersucht, da die vorhandene Straßenraumbreite das Abstellen von Pkw nicht zulässt.

Dem vorhandene Stellplatzangebot in Bild 11 ist zu entnehmen, dass alle Stellplätze im Teilbereich Goseburg unbewirtschaftet sind.

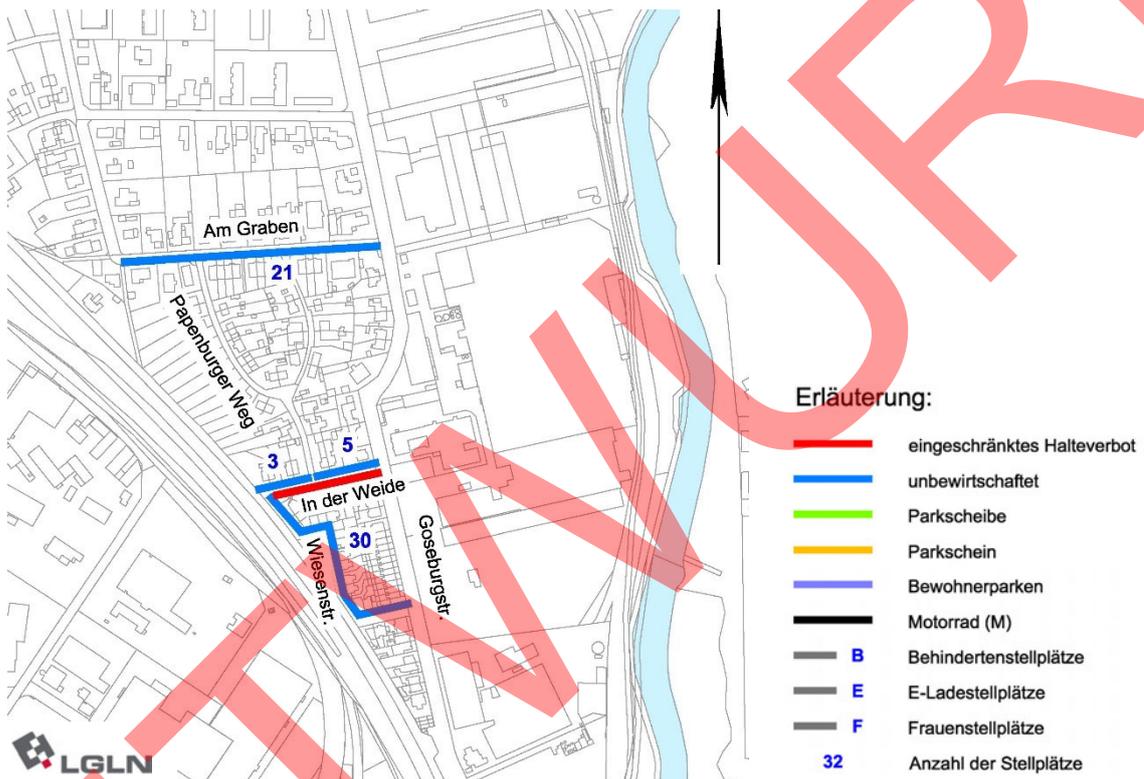


Bild 11: Stellplatzangebot Goseburg

## 4. Auslastung der Stellplätze

### 4.1 Allgemeines

Die Auslastung des vorhandenen Stellplatzangebots im Untersuchungsraum ist im Rahmen von Erhebungen zwischen Mai und Juli 2022 stichprobenhaft ermittelt worden. So wurde die Anzahl der abgestellten Kfz für jeden einzelnen Parkplatz und jeden einzelnen Straßenabschnitt getrennt erfasst. Die Erhebungen erfolgten

- an einem Werktagmorgen zwischen 6.00 und 9.00 Uhr,
- an einem Werktagvormittag zwischen 10.00 und 13.00 Uhr,
- an einem Werktagnachmittag zwischen 14.00 und 17.00 Uhr,
- an einem Werktagabend zwischen 18.00 und 21.00 Uhr,
- an einem Samstagvormittag zwischen 10.00 und 13.00 Uhr und
- an einem Samstagnachmittag zwischen 16.00 und 19.00 Uhr.

Für die Darstellung der Auslastung wurde das Stellplatzangebot in Stellplatzbereiche zusammengefasst. Ein Stellplatzbereich kann ein Parkhaus, einen einzelnen Parkplatz, einen Straßenabschnitt oder mehrere zusammenhängende Straßenabschnitte umfassen. So wurde z. B. der Teilbereich 100 (Altstadt) in die Stellplatzbereiche 101 bis 114 eingeteilt. Die Einteilung der acht Teilbereiche in die Stellplatzbereiche ist in Bild 12 dargestellt.

Aus den Ergebnissen der Erhebungen wurden für jeden einzelnen Stellplatzbereich Belegungsganglinien angefertigt. Die Grafiken sind den **Anlagen 1 bis 8** zu entnehmen. Neben dem Stellplatzangebot und der Belegung während der sechs Erhebungszeiten sind auch die maximalen Auslastungen am Werktag und am Samstag angegeben.

### 4.2 Stellplatzbelegung Altstadt

Die Stellplatzbelegung der vier Parkhäuser in der Altstadt (Stellplatzbereiche 101 bis 104) zeigt die Anlage 1.1. Alle Parkhäuser weisen an Werktagen die höchste Auslastung am Vormittag zwischen 10.00 und 13.00 Uhr auf. Die geringste Auslastung mit rd. 39 % wurde im Parkhaus am Rathaus festgestellt. Die höchste Auslastung mit rd. 58 % wurde im City Parkhaus erzielt.

Auch am Samstag wurde die höchste Auslastung am Vormittag zwischen 10.00 und 13.00 Uhr ermittelt. Die Belegungen waren dabei – außer im Parkhaus am Rathaus, wo die Auslastung unterhalb von 30 % lag – höher als am Werktag. Die höchste Auslastung mit rd. 73 % wurde im Parkhaus Karstadt erhoben.

Die Stellplatzbereiche 106 (Altstadt West) und 107 (Hinter der Bardowicker Mauer) weisen die Besonderheit auf, dass die höchste Auslastung in den Abendstunden erreicht wird. Hier ist eine starke Nutzung der Stellplätze durch die Bewohner zu vermuten.



Bild 12: Einteilung des Untersuchungsraums in Stellplatzbereiche

Die Straßenräume in der östlichen Altstadt (110 und 111) weisen sowohl werktags als auch samstags zeitweise eine Auslastung von über 100 % auf. Auch der Parkplatz nördlich der Reichenbachstraße ist am Werktagnachmittag und an Samstagen voll belegt. In der südlichen Altstadt (112 bis 114) ist zu unterschiedlichen Zeiten eine Überlastung (Auslastung > 100 %) der Stellplatzbereiche festzustellen.

In Anlage 1.5 ist die Belegung der Stellplatzbereiche noch einmal zusammengefasst in östliche Altstadt, westliche Altstadt, südliche Altstadt und Parkhäuser Altstadt dargestellt. Den rd. 650 Stellplätzen in den Straßenräumen und auf den Parkplätzen in der Altstadt stehen rd. 1.350 Stellplätze in den vier Parkhäusern gegenüber. Den Ganglinien ist zu entnehmen, dass die Auslastung der Parkhäuser im Mittel nur halb so hoch ist wie die Auslastung der Straßenräume und Parkplätze.

#### 4.3 Stellplatzbelegung Rotes Feld

Die Belegungsganglinien Anlage in 2.1 zeigen, dass die Parkplätze an der Sülztorstraße bzw. am St.-Ursula-Weg (201) sowie am Theater an Werktagen nicht voll ausgelastet sind. Dagegen weisen sie am Samstag eine Auslastung von über 100 % auf. Der Parkplatz der Handwerkskammer war zu keinem Erhebungszeitpunkt voll ausgelastet. Im Stellplatzbereich 204 (Vor dem Roten Tore) ist dagegen am Samstagnachmittag eine Überlastung ermittelt worden.

Die Stellplatzbereiche 205 bis 208, die überwiegend zum Bewohnerparkbereich F gehören, weisen eine relativ hohe Auslastung auf. Im Detail zeigt sich, dass freie Stellplätze i. d. R. nur in Bereichen mit Parkscheibenregelung oder – in den Randbereichen des Gebiets – mit Bewohnerparkregelung zu finden sind. Südlich der Kefersteinstraße liegen die Auslastungsgrade deutlich unter den Werten im Bewohnerparkbereich F. Nur die Goethestraße weist werktags eine vergleichsweise hohe Auslastung auf.

Die Zählergebnisse in der Uelzener Straße (213) wurden stark von Baumaßnahmen beeinflusst. Bei der Samstagszählung standen bereits deutlich weniger Stellplätze zur Verfügung als bei der Werktagszählung. Die noch freien Stellplätze wurden i. d. R. auf dem Parkplatz am Kurpark festgestellt.

#### 4.4 Stellplatzbelegung Bahnhofsumfeld

Die Auslastung der Stellplatzbereiche im Bahnhofsumfeld ist sehr unterschiedlich. So weisen die Straßenrandstellplätze in den Bewohnerparkbereichen Lüner Weg (301), Lüner Damm und Altenbrücker Damm (302) eine vergleichsweise geringe Auslastung auf. Die Stellplatzbereiche Lüner Tor (304) und Wandrahmstraße (305) sind dagegen zumindest zeitweise deutlich höher ausgelastet. Freie Stellplätze sind hier werktags nur auf dem Parkdeck in der Kaufhausstraße zu finden, das jedoch zu einem Hotel gehört und keine attraktiven Tarife anbietet.

Die Belegungsganglinie vom Parkhaus Bahnhof (307) ist in Anlage 3.2 dargestellt. Die maximale Auslastung von 37,4 % wurde am Werktagvormittag ermittelt. An Samstagen sinkt die Auslastung auf 22,7 %. Dagegen sind die Stellplätze im Ilmenaugarten werktags zu rd. 90 % ausgelastet. Freie Kapazitäten weisen i. d. R. nur die Stellplätze mit Parkscheibenregelung auf.

Darüber hinaus stehen auch im Parkhaus Lünepark (309) jederzeit freie Stellplätze zur Verfügung. Die maximale Auslastung liegt zwischen 45 % und 50 % und wird am Werktagvormittag bzw. am Samstagabend (Kinobesucher) erreicht (Anlage 3.3).

#### 4.5 Stellplatzbelegung Schützenplatz / Hanseviertel

Die Stellplatzsituation im Hanseviertel ist weitgehend unproblematisch. Nur in der Horst-Nickel-Straße kommt es am Werktagvormittag zu einer höheren Auslastung. Dagegen ist der kostenpflichtige Privatparkplatz nur sehr gering ausgelastet.

Die Straßenräume zwischen Rabensteinstraße und Bahn weisen eine vergleichsweise höhere Auslastung auf, die von Ost nach West kontinuierlich ansteigt. So erreicht der Stellplatzbereich Dammstraße (408) trotz Bewohnerparkens und Parkscheibenregelung werktags eine Auslastung von über 95 %.

Auch die Straßenräume im Stellplatzbereich 409 weisen zeitweise eine relativ hohe Auslastung von über 80 % am Werktag und von über 90 % am Samstag auf.

#### 4.6 Stellplatzbelegung Nordwest

Die Auslastung der Stellplatzbereiche nördlich der Wallanlagen ist aufgrund der differenzierten Bewirtschaftung sehr unterschiedlich. So sind die Straßenrandstellplätze an der Hindenburgstraße und in den angrenzenden Straßenräumen aufgrund der Kostenpflicht und des Bewohnerparkens zu keinem Zeitpunkt voll ausgelastet. Im Stellplatzbereich Am Kreideberg (502) sind die Stellplätze dagegen unbewirtschaftet und es kommt zu einer hohen Auslastung. Auch die Parkplätze am Kreidebergsee werden gut angenommen, insbesondere an Samstagen.

Eine vergleichsweise hohe Auslastung ist sowohl an Werktagen als auch an Samstagen in den Straßenräumen zwischen Schomakerstraße, Ochtmisser Kirchsteig und Neuetorstraße (507 und 508) festzustellen. Die beiden Stellplatzbereiche liegen – bis auf die Hindenburgstraße – bereits außerhalb der Bewohnerparkzone.

In der Neuetorstraße (509), wo die Stellplätze überwiegend mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet sind, stehen jederzeit noch einige freie Stellplätze zur Verfügung. Auch in der

Schomakerstraße (506 und 510) sowie im Ostpreußenring ist nur eine vergleichsweise geringe Auslastung der Stellplätze ermittelt worden.

#### 4.7 Stellplatzbelegung Südwest / Mittelfeld

Die Belegungsganglinie für die Parkplätze Sülzwiesen (602), Am Bargenturm (603 bis 605) sowie Hinter der Saline sind Anlage 6.2 / 6.3 zu entnehmen. Die maximale Auslastung von rd. 100 % wird auf den unbewirtschafteten Parkplätzen am Werktagvormittag erreicht. Die beiden kostenpflichtigen Parkplätze Am Bargenturm stehen dagegen den ganzen Tag zu über 80 % leer. Der Parkplatz Hinter der Saline wird sehr gemischt genutzt – z. T. auch von Kunden des Edeka-Marktes – und weist eine relativ hohe Auslastung auf.

Die Parkpalette am Klinikum erreichte am Werktag eine maximale Auslastung von rd. 50 %. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Besucheranzahl im Klinikum zum Erhebungszeitpunkt (Mitte Juni 2022) können nicht ganz ausgeschlossen werden.

Die Stellplätze im Straßenraum der Bögelstraße (608) sind an Werktagen deutlich überlastet. Nur die Stellplätze mit Parkscheibenregelung (607) weisen werktags noch freie Kapazitäten auf. An Samstagen ist die Auslastung im Stellplatzbereich 607 dagegen höher als im Stellplatzbereich 608. Die Stellplatzbereiche Schildsteinweg (611) und Ernst-Braune-Straße (612) zeigen am Werktagmorgen und am Werktagvormittag eine relativ hohe Auslastung. Ansonsten sind die Auslastungsgrade im Wohngebiet südwestlich des Klinikums vergleichsweise gering.

#### 4.8 Stellplatzbelegung Universität / Bockelsberg

Die Stellplatzsituation an der Universität wurde Ende Juni 2022 während des Semesters aufgenommen. Die Ergebnisse bilden jedoch nicht unbedingt den Normalfall ab, da zumindest ein Teil der Vorlesungen nach der „Corona-Pandemie“ vermutlich noch nicht wieder in Präsenz stattgefunden haben. Eine Verschiebung der Erhebungen in das Wintersemester war jedoch aus terminlichen Gründen nicht möglich.

Aufgrund des eingeschränkten Vorlesungsbetriebs zeigten sich auf dem Universitätsgelände nur am Werktagvormittag auf den beiden Parkplätzen an der Scharnhorststraße (704) und am Audimax (707) hohe Auslastungsgrade von bis zu 94 % bzw. 98 %. Im direkten Umfeld der Universität (701 / 705 / 708) konnten insgesamt keine Überlastungen festgestellt werden.

Im Stellplatzbereich Heinrich-Böll-Straße (708) weisen die meisten der noch freien Stellplätze eine Parkscheibenregelung auf (Bertha-von-Suttner-Straße).

Entgegen des eigentlichen Grundsatzes, keine Anliegerstraßen in die Untersuchung mit aufzunehmen, wurde auch die Belegung der Straßenrandstellplätze in der Gneisenaustraße (Stellplatzbereich 702) mit aufgenommen. Die Stellplätze weisen sowohl werktags als auch samstags durchgehend eine hohe Auslastung zwischen 80 % und 95 % auf.

Im Stadtteil Bockelsberg ist nur für die Gaußstraße (710) an Werktagen eine Überlastung ermittelt worden. Tagsüber wurde ein maximaler Auslastungsgrad von 104 % ermittelt. Auch die Planckstraße (712) weist mit maximalen Auslastungsgraden von 93 % am Werktag und von 83 % am Samstag eine relativ hohe Auslastung auf. In den anderen Straßenräumen stehen jederzeit ausreichende Stellplatzreserven zur Verfügung.

#### 4.9 Stellplatzbelegung Goseburg

Die Stellplatzsituation in den drei untersuchten Straßenräumen ist insgesamt unproblematisch. Nur im Straßenraum An der Weide zeigt sich eine vergleichsweise hohe Auslastung von bis zu 100 %, da dort nur wenige Stellplätze zur Verfügung stehen.

#### 4.10 Zusammenfassung zur Stellplatzauslastung

Einen Überblick über die Auslastung des Stellplatzangebots am Werktag in den einzelnen Stellplatzbereichen zeigt Bild 13. Es zeigt sich die in Städten typische Verteilung der Auslastungsgrade von innen (hoch) nach außen (niedrig). Besonderheiten bzw. Brüche gibt es an den äußeren Grenzen der Parkgebührenzone und der Bewohnerparkzonen.

Die Stellplatzbereiche in der Altstadt weisen eine sehr hohe Auslastung bzw. eine Überlastung auf. Diese setzt sich im Anschluss an die Parkgebührenzone in den Stellplatzbereichen ohne Bewirtschaftung fort. Dazwischen liegen Bereiche mit einer geringeren Auslastung, die entweder zum Randbereich der Parkgebührenzone gehören oder mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet sind.

Weiterhin auffällig sind die Parkhäuser in der Innenstadt, die in einem Umfeld von überlasteten bzw. hoch ausgelasteten Stellplatzbereichen nur eine Auslastung zwischen 40 % und 60 % erreichen. Das gleiche gilt für die bewirtschafteten Parkplätze Am Bargenturm, die aktuell nicht zu einer Entlastung von Straßenräumen beitragen.

Auch im Umfeld des Klinikums sind einige angrenzende Stellplatzbereiche stark ausgelastet, während das Parkhaus vergleichsweise geringe Auslastungsgrade aufweist. Dagegen haben im Umfeld des Bahnhofs die Bewohnerparkzonen, in Kombination mit der Parkscheibenregelung, bereits zu einer weitgehend verträglichen Stellplatzauslastung geführt. Im Stellplatzbereich 302 (Bewohnerparkzonen H / N) ist die Auslastung der Stellplätze besonders gering.

In den anderen Stadtteilen sind nur punktuell Überlastungen bzw. hohe Auslastungen festzustellen. In den Stadtteilen Rotes Feld oder Bockelsberg sind diese häufig auch auf den Stellplatzbedarf der Bewohner zurückzuführen, da eine Verdrängung von anderen Nutzern in die Wohngebiete weitgehend ausgeschlossen werden kann.

An der Universität konnte während des Sommersemesters 2022 keine Überlastung des Stellplatzangebots festgestellt werden. Ggf. sollten die Erhebungen im kommenden Wintersemester wiederholt werden.

Die Auslastung der Stellplätze am Samstag ist Bild 14 zu entnehmen. Die Auslastung des Stellplatzangebots in der Altstadt ist insgesamt noch höher als am Werktag. Insbesondere im Norden, Osten und Süden der Altstadt sind i. d. R. höhere Auslastungsgrade festzustellen. Das betrifft auch die Parkhäuser Karstadt und Stadtmitte. Im Westen der Altstadt – u. a. auch auf dem Parkplatz Sülzwiesen und im Parkhaus am Rathaus – sind i. d. R. etwas geringere Auslastungsgrade ermittelt worden.

In den anderen Teilbereichen ist am Samstag i. d. R. eine vergleichsweise geringere Belegung der Stellplätze als am Werktag zu erkennen. Im Roten Feld zeigt sich eine schöne Staffelung der Auslastungsgrade von Norden (hoch) nach Süden (niedrig).

Am Behördenzentrum und an der Universität sind die Unterschiede zwischen Werktag und Samstag erwartungsgemäß besonders deutlich.

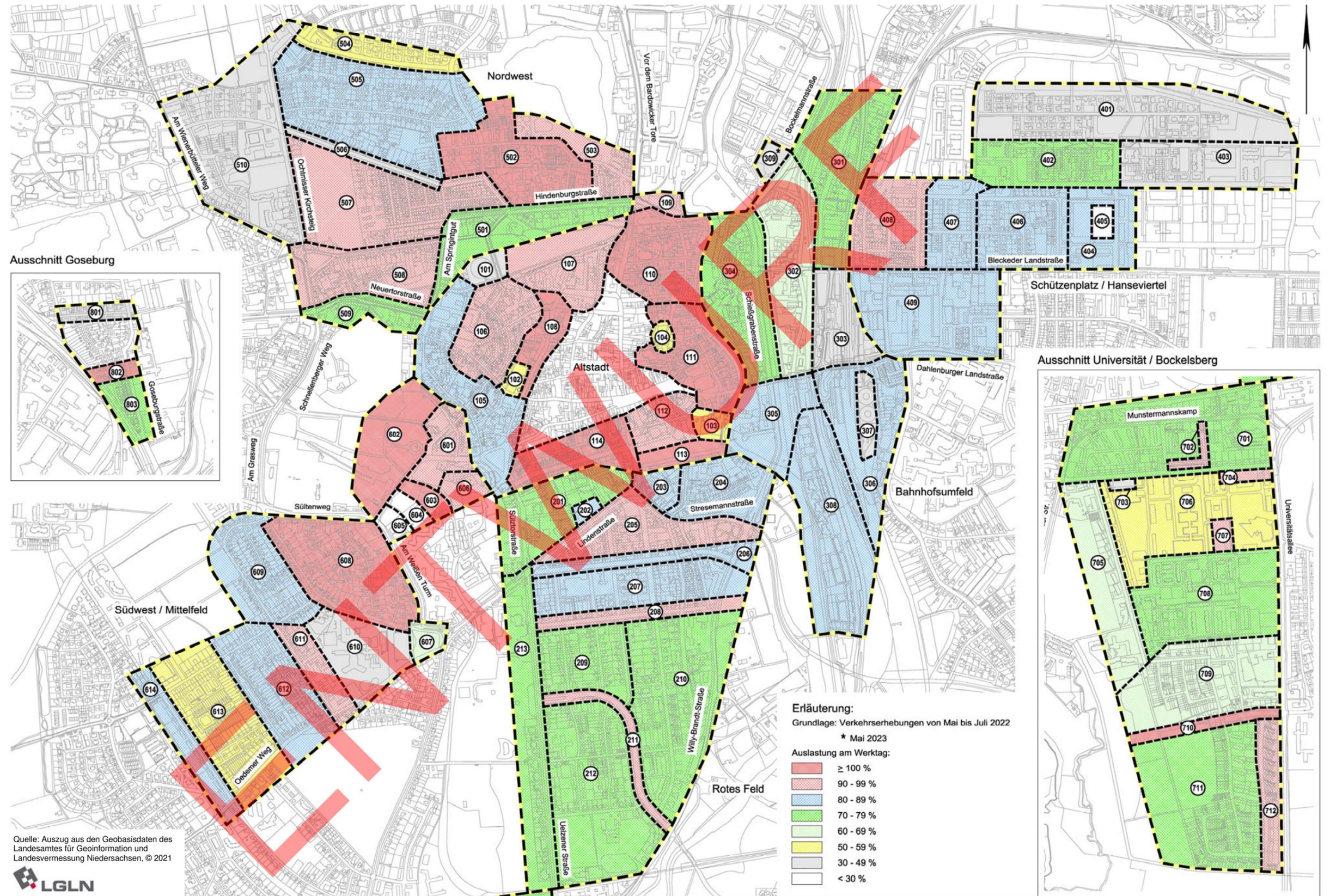


Bild 13: Maximale Stellplatzauslastung am Werktag

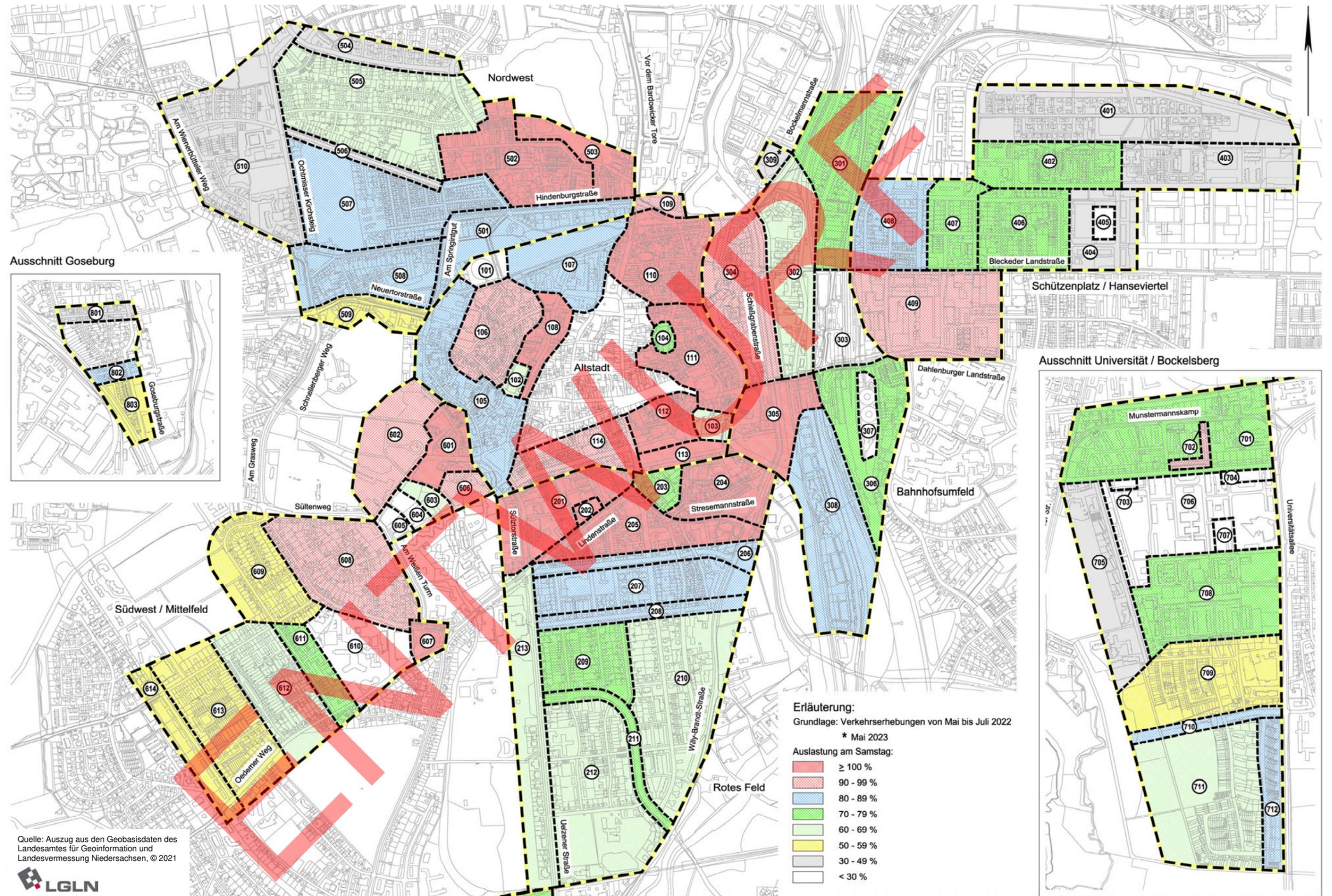


Bild 14: Maximale Stellplatzauslastung am Samstag

## 5. Anpassung des Bewirtschaftungskonzeptes

### 5.1 Ziele des Konzeptes

Die Stellplatzsituation in der Innenstadt wird sich durch verschiedene Planungen und Anpassungen im Bestand verändern. Darüber hinaus sind auch die grundsätzlichen Ziele in der Verkehrsplanung an die aktuellen Randbedingungen zum Klimaschutz und zur Verkehrswende angepasst worden. So wird den Mobilitätsalternativen zum MIV inzwischen ein deutlich höherer Stellenwert eingeräumt. Das betrifft insbesondere auch den Quell- und Zielverkehr der Innenstadt, der stärker auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel verlagert werden muss.

Zur Erzielung der Veränderungen im Modal Split sind Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich. Die Pull-Effekte werden z. B. durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur oder des ÖPNV-Angebots erzielt. Als Push-Effekte sind Restriktionen im MIV oder Veränderungen im Stellplatzangebot und in der Bewirtschaftung zu nennen.

Die folgenden Ziele sollen mit der geplanten Anpassung des Bewirtschaftungskonzeptes erreicht werden:

- Push-Effekte zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel,
- Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr,
- Höhere Auslastung der Parkhäuser,
- Reduzierung der Parksuchverkehre in der Altstadt,
- Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Verkehren,
- Erhöhung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung.

### 5.2 Veränderte Randbedingungen

Weitere Randbedingungen, die Einfluss auf das Stellplatzangebot haben, sind uns von der Stadtverwaltung mitgeteilt worden:

- Am Bargenturm: der nördliche und der mittlere Parkplatz werden zukünftig entfallen.
- Marienplatz: ggf. Entfall der Stellplätze bei Entwidmung als Parkplatz und Etablierung einer anderen öffentlichen Nutzung.
- Auf dem Kauf: Entfall der Stellplätze für Bewohner, Kurzzeitparker und Motorräder.
- Hindenburgstraße: Entfall der Stellplätze auf der Südseite (zwischen Bastionstraße und Vor dem Bardowicker Tore), die Stellplätze auf der Nordseite (zwischen Vor dem Bardowicker Tore und Langer Jammer, 9 Stellplätze) werden neu bewirtschaftet.
- Haagestraße: nach dem Umbau (Längsstellplätze) werden zukünftig noch 12 Stellplätze plus die Stellplätze für das Laden der E-Kfz angeboten.
- Wallstraße: die Straße ist als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Stellplätze sollen zukünftig nur noch den Bewohnern zur Verfügung stehen (Bewohnerparkbereich).

- Ostpreußenring: Entsiegelung von Stellplätzen.
- Schomakerstraße: Entfall von insgesamt bis zu 15 Stellplätzen.

Nach StVO darf nur in Straßenräumen geparkt werden, wenn für den fließenden Verkehr eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,05 m verbleibt. Bild 15 und 16 ist zu entnehmen, dass diese Randbedingungen z. B. in der Untere Ohlingerstraße und Auf der Altstadt nicht eingehalten werden können. In der Altstadt sind weiterhin die Ritterstraße und Am Iflock zu nennen. Die insgesamt rd. 40 dort ausgewiesenen Bewohnerstellplätze werden zukünftig entfallen.



Bild 15: Untere Ohlingerstraße



Bild 16: Auf der Altstadt

Auch in anderen Teilbereichen sind Straßenräume mit geringer Fahrbahnbreite vorhanden. Hier sind jedoch i. d. R. keine Bewohnerstellplätze ausgewiesen.

### 5.3 Parkgebührenzonen und Parkgebühren

#### 5.3.1 Allgemeines

Die Parkgebühren haben neben der Erreichbarkeit und der Stellplatzqualität einen großen Einfluss auf die Stellplatzwahl. Die Ziele des Bewirtschaftungskonzeptes – u. a. die Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr und die höhere Auslastung der Parkhäuser – können nur erreicht werden, wenn das Parken in den Straßenräumen nicht günstiger angeboten wird als die Stellplätze in den Parkhäusern.

Es ist daher einerseits eine Erhöhung der Parkgebühren an den Parkscheinautomaten und andererseits eine Beibehaltung der Parkgebühren in den Parkhäusern erforderlich. Steigende Betriebskosten in den Parkhäusern sollten nach Möglichkeit durch eine höhere Auslastung erwirtschaftet werden, die insbesondere mit der Erhöhung der Parkgebühren an den Parkscheinautomaten erreicht werden kann.

### 5.3.2 Parkgebühreuzonen

Die Stellplätze innerhalb des Innenstadtrings sind – aufbauend auf den vorhandenen Parkgebühreuzonen – in drei angepasste Parkgebühreuzonen eingeteilt worden, die Bild 17 zu entnehmen sind. Die Parkgebühreuzone 1 umfasst die vorhandenen Zonen 1 und 2 und wird im Süden um die Friedenstraße erweitert.

Lambertiplatz, Auf der Rübekuhle und Am Werder gehören auch zukünftig zur Parkgebühreuzone 2, die im Wesentlichen aus den Flächen der vorhandenen Zone 3 besteht. Ergänzungen wurden im Südwesten (Hinter der Sülzmauer) und im Südosten (Vor dem Roten Tore) vorgenommen. Auch der Pulverweg ist Bestandteil der Parkgebühreuzone 2.

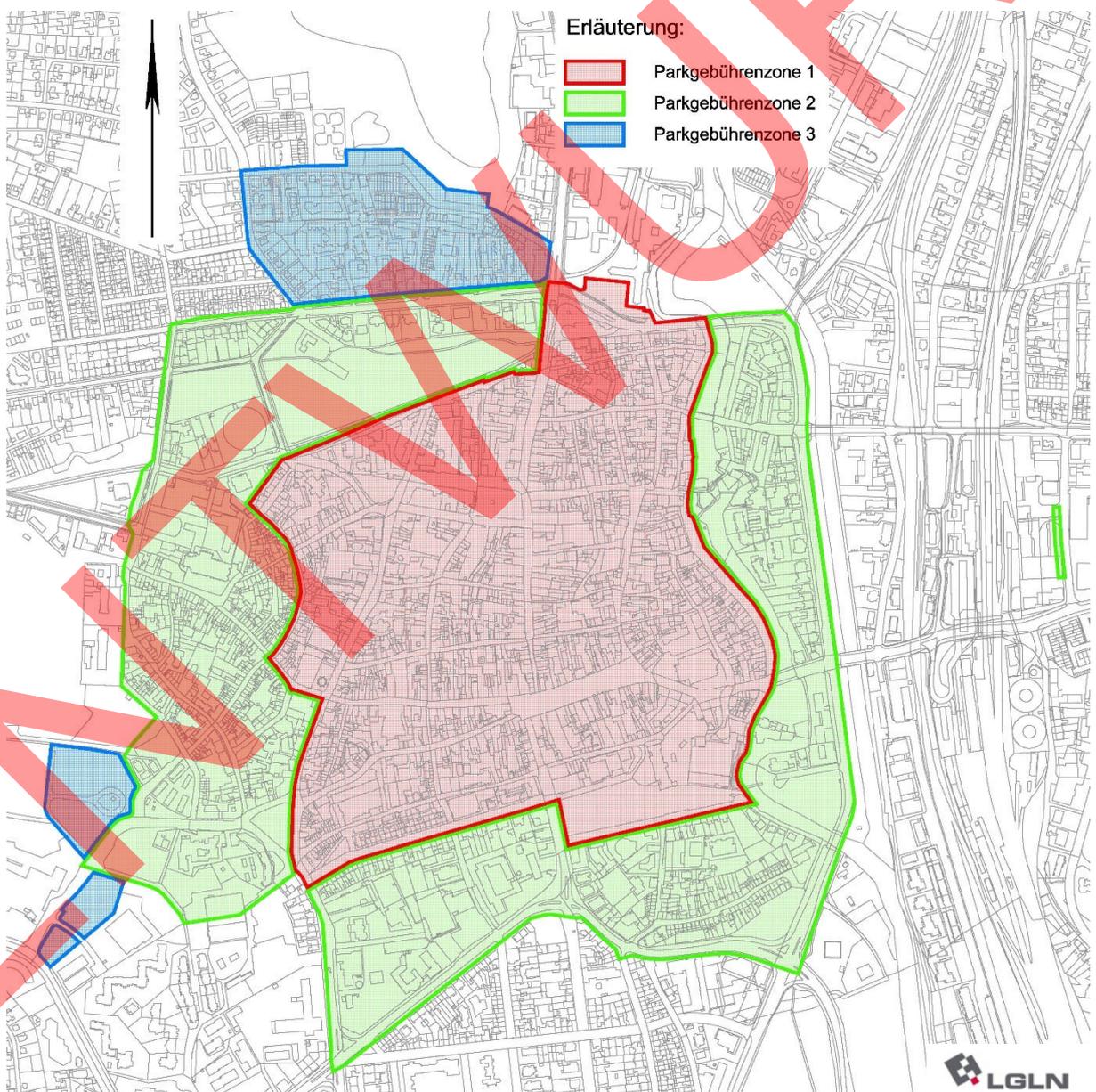


Bild 17: Geplante Anpassung der Parkgebühreuzonen

Zur Parkgebührenzone 3 gehören die Parkplätze Am Bargenturm. Aufgrund des Entfalls der Parkplätze Am Bargenturm-Nord und Am Bargenturm-Mitte und der damit verbundenen Reduzierung des Stellplatzangebots in diesem Bereich wird auch eine Einbeziehung des Parkplatzes Sülzwiesen in die Parkgebührenzone 3 empfohlen.

Die Parkplätze am Kreidebergsee sind bereits heute bewirtschaftet. Aufgrund der in der Analyse festgestellten hohen Auslastung der angrenzenden Straßenräume Am Kreideberg und Langer Jammer wird eine Ausweitung der Parkgebührenzone 3 auf das angrenzende Quartier vorgeschlagen.

### 5.3.3 Parkgebühren

Die Parkgebühren an den Parkscheinautomaten in der Parkgebührenzone 1 sollten sich an den Parkgebühren in den Parkhäusern orientieren und diese nicht unterbieten. Aktuell stehen einer Parkgebühr an den Parkscheinautomaten von 1,40 EUR/h (bzw. 1,60 EUR/h) Parkgebühren in den Parkhäusern von 1,50 EUR/h bis 2,20 EUR/h gegenüber. Die Parkgebühren an den Parkscheinautomaten sollten daher in einem ersten Schritt auf 1,90 EUR/h angehoben werden. Gebühren in dieser Höhe sind in anderen Oberzentren in Niedersachsen mit einer vergleichbar großen Innenstadt (z. B. Göttingen, Oldenburg und Osnabrück) bereits die Regel.

Mittelfristig ist eine weitere Anhebung der Parkgebühr auf 2,30 EUR/h anzustreben. Auch in den als Vergleich herangezogenen Städten sind z. T. weitere Erhöhungen geplant.

Das Parken in der Parkgebührenzone 2 ist analog zur vorhandenen Staffelung günstiger anzubieten. Aktuell werden an den Parkscheinautomaten Parkgebühren in Höhe von 0,90 EUR/h verlangt. Für die Parkgebührenzone 2 wird eine Erhöhung auf 1,20 EUR/h und in einem zweiten Schritt auf 1,50 EUR/h empfohlen.

Die Parkgebühren in der Parkgebührenzone 3 betragen aktuell 0,60 EUR/h. Im Hinblick auf die Einbeziehung des Parkplatzes Sülzwiesen in die Bewirtschaftung wird aktuell keine Erhöhung der Gebühren für erforderlich gehalten, da in den Randbereichen der Innenstadt weiterhin kostengünstiger Parkraum angeboten werden sollte.

Auf dem Parkplatz Sülzwiesen werden auch Tagestickets sowie Monatstickets für Anwohner und Beschäftigte benötigt. Als Gebühren für das Tagesticket (mehr als 4 Stunden) werden 3,00 EUR und für das Monatsticket 30,00 EUR vorgeschlagen.

Alle Stellplätze in den Parkgebührenzonen sollten in die Kostenpflicht mit einbezogen werden. Aktuell werden einige Stellplätze, z. B. am St.-Ursula-Weg, am St. Lambertiplatz und Am Graalwall, noch mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet.

## 5.4 Bewohnerparkzonen

### 5.4.1 Allgemeines

Die Anordnung von Bewohnerparken ist gemäß VwV-StVO zu § 45 nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner eines städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden.

Zur Umsetzung des Bewohnerparkens stehen mit dem Trennprinzip, dem Mischprinzip und dem Wechselprinzip drei Anordnungsprinzipien zur Auswahl. Das Trennprinzip sieht die exklusive Reservierung von öffentlichen Stellplätzen für Bewohner vor. Alternativ zum Trennprinzip können die öffentlichen Stellplätze grundsätzlich von allen Nutzergruppen in Anspruch genommen werden, wobei die Bewohner von den eigentlich geltenden Parkregelungen befreit sind. Hierbei unterscheidet man eine grundsätzliche Befreiung von den Parkregelungen (Mischprinzip) oder eine Befreiung nur zu bestimmten Zeiten (Wechselprinzip).

Zusätzlich kann mit der Anwendung des Trennprinzips auch steuernd auf die Parkraumnachfrage gebietsfremder Nutzergruppen eingewirkt werden. So eignet sich das Trennprinzip aufgrund der im Regelfall einhergehenden Verknappung des Parkraumangebotes zur Verlagerung von z. B. Beschäftigtenverkehren auf andere Parkflächen (z. B. Parkhäuser) oder auf andere Verkehrsmittel. Die Anwendung des Mischprinzips hingegen ermöglicht die verbesserte Bedienung der Parkraumnachfrage von gebietsfremdem Kurzzeitparken.

Die Größe eines Bewohnerparkbereichs ist auf einen Quadratkilometer begrenzt. Werktags zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr dürfen nicht mehr als 50 % der Stellplätze für Bewohner reserviert sein.

### 5.4.2 Geplante Einteilung

Die Analyseergebnisse haben gezeigt, dass die Bewohnerparkzonen bzw. die Ausweisung der Stellplätze für Bewohner zu einer Entspannung der Parkraumsituation führen. Für die weitere Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Verkehren und die Reduzierung der Parksuchverkehre in der Altstadt sind die Bewohnerparkzonen und die Ausweisung der Stellplätze in den Straßenräumen anzupassen.

Die in Bild 18 dargestellten Bewohnerparkzonen orientieren sich an den bestehenden Zonen, um größere Anteile der Beschilderung weiterverwenden zu können. Der innere Bereich der Altstadt, der aktuell keine feste Zuordnung zu einer Zone hat, wird auf die Bewohnerparkzonen A, C und E aufgeteilt. Die geplanten Grenzen verlaufen westlich der Großen Bäckerstraße bzw. der Kleinen Bäckerstraße und nördlich Am Sande bzw. der Heiligengeiststraße.

Die Bewohnerparkzone A wird in Richtung Norden (Hinter der Bardowicker Mauer) vergrößert, um den Stellplatzverlust in der westlichen Altstadt auszugleichen, die aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreiten entsteht. Darüber hinaus bilden die Wallanlagen eine sinnvolle Abgrenzung zur Bewohnerparkzone B. Der Anteil an öffentlichen Stellplätzen liegt auch ohne den Parkplatz Sülzwiesen und das City-Parkhaus bei über 50 %.

Für die Bewohnerparkzone B ist eine Erweiterung in Richtung Westen vorgesehen. Lauensteinstraße, der östliche Abschnitt der Schomakerstraße und die dazwischen liegenden Erschließungsstraßen werden in die Zone integriert, um die Anzahl der gebietsfremd Parkenden steuern zu können. Auch die Neuetorstraße gehört zukünftig zur Bewohnerparkzone B. Unter Berücksichtigung eines Ansatzes von 100 zusätzlichen Bewohnerstellplätzen verbleibt auch ohne das Parkhaus am Rathaus ein Anteil an öffentlichen Stellplätzen von über 60 %.

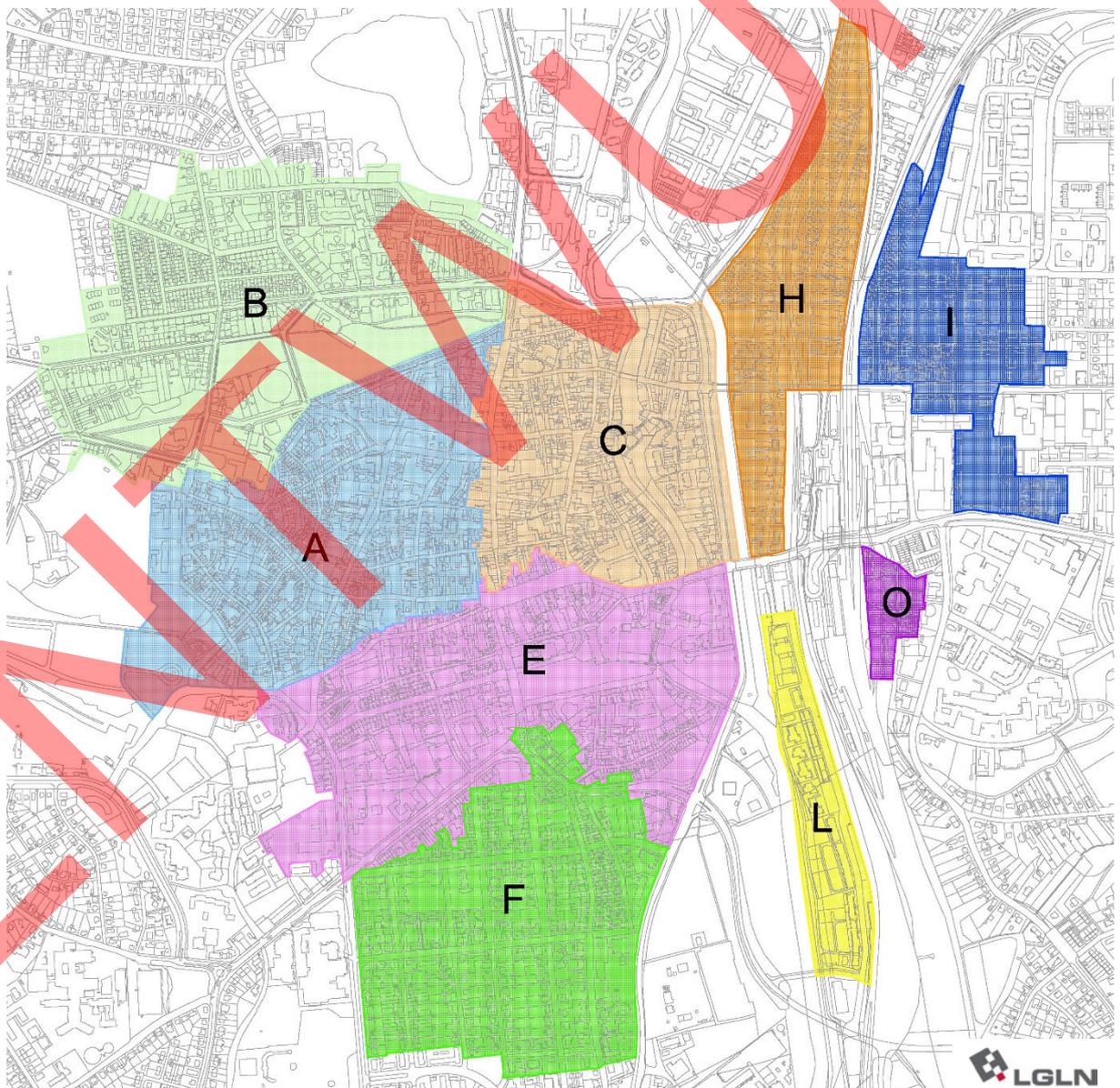


Bild 18: Geplante Anpassung der Bewohnerparkzonen

Die Bewohnerparkzone C wird zukünftig durchgehend vom Lösegraben begrenzt und um die östliche Altstadt sowie die Reichenbachstraße und die Bardowicker Straße erweitert. Der Anteil an öffentlichen Stellplätzen ist auch ohne das Parkhaus Stadtmittte mit über 85 % noch sehr hoch und kann bei Bedarf reduziert werden.

Eine Vergrößerung in Richtung Süden und Osten wird für die Bewohnerparkzone F vorgeschlagen. Neben dem Rotenbleicher Weg sollten alle Straßenräume zwischen Kefersteinstraße und Lessingstraße in die Zone aufgenommen werden. Durch ein größeres Angebot an Bewohnerstellplätzen wird eine gleichmäßigere Auslastung der Stellplätze in den Straßenräumen des Roten Felds angestrebt. Unter Berücksichtigung eines Ansatzes von 100 zusätzlichen Bewohnerstellplätzen verbleibt ein Anteil an öffentlichen Stellplätzen von rd. 60 %.

Die Bewohnerparkzonen L und N können in die Zone H integriert werden, um insgesamt eine gleichmäßigere Auslastung des Stellplatzangebots zu erzielen und bei Bedarf (Baustellen etc.) ein Ausweichen in angrenzende Straßenräume zu ermöglichen. Der Anteil an öffentlichen Stellplätzen weist eine Größenordnung von 82 % auf.

Auch für die Bewohnerparkzonen I und M wird eine Zusammenlegung vorgeschlagen, damit die Bewohner je nach Wohnort wahlweise nördlich oder südlich der Bleckeder Landstraße parken zu können. So werden die heute z. T. erforderlichen Querungen zukünftig vermieden. Aufgrund des hohen Anteils an Bewohnerstellplätzen sollten ca. 20 weitere Stellplätze, z. B. in der Henningstraße, als öffentliche Stellplätze (mit Parkscheibenregelung) freigegeben werden, um einen Anteil von über 50 % zu erreichen.

Tabelle 2: Statistische Daten zu den geplanten Bewohnerparkbereichen

Parkbereich	Größe [km <sup>2</sup> ]	Kfz-Bestand <sup>***</sup>	Summe Stellplätze (ohne priv.)	davon reine Bewohnerstellplätze	davon öffentliche Stellplätze	Anteil öffentliche Stellplätze
A	0,356	1.090	250 / 855**	119	131	52,4
B	0,426	1.030	468 / 961*	170	298	63,7
C	0,278	1.080	292 / 502*	40	252	86,3
E	0,398	900	484 / 848*	155	329	68,0
F	0,317	1.165	844	340	504	59,7
H	0,169	320	182	33	149	81,9
I	0,149	615	355	186	169	47,6
L	0,081	275	79	20	59	84,3
O	0,022	65	18 / 675*	18	18	0,0
Summe		6.540	2.972 / 5.302*	1.081	1.891	63,6

\* mit Parkhaus

\*\* mit Parkhaus und Parkplatz Sülzwiesen

\*\*\* geschätzte Werte anhand straßenweiser Angaben (Quelle siehe Abschnitt 2.2)

In der Bewohnerparkzone O sind im öffentlichen Straßenraum ausschließlich Bewohnerstellplätze ausgewiesen. Der erforderliche Anteil an öffentlichen Stellplätzen kann nur erreicht werden, wenn das Parkhaus als öffentlicher Parkraum mitberücksichtigt wird.

Eine zusätzliche Bewohnerparkzone wird für den Ilmenaugarten vorgeschlagen, um die Anzahl gebietsfremd Parkender (Bahnhofnähe) zu reduzieren. Grundsätzlich steht den Bewohnern nach Angaben der Stadtverwaltung jedoch eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in den Tiefgaragen zur Verfügung. Der überwiegende Anteil der Stellplätze sollte weiterhin der Öffentlichkeit (mit Parkscheibenregelung) zur Verfügung stehen.

Die fünf Bewohnerparkzonen westlich des Lösegrabens weisen jeweils eine Größenordnung zwischen einem viertel und einem halben Quadratkilometer auf. Die Bewohnerparkzonen östlich des Lösegrabens sind dagegen deutlich kleiner. Aufgrund der starken Trennung der Bereiche durch die Bahnanlagen wird eine weitere Zusammenlegung nicht für sinnvoll erachtet.

Darüber hinaus sind Bewohnerparkzonen für den Bereich Schildsteinweg / Bögelstraße sowie für das Wohngebiet zwischen Scharnhorststraße und Munstermannskamp zu diskutieren.

Im Hanseviertel und dem Wohngebiet zwischen Rabensteinstraße und Hügelstraße wird aktuell kein Bedarf für die Ausweisung einer Bewohnerparkzone gesehen. Bei einer Bebauung des Behördenparkplatzes wird die nachzuweisende bzw. zu ersetzende Stellplatzanzahl neu geschaffen werden, so dass auch zukünftig eine ausreichende Anzahl an privaten Stellplätzen zur Verfügung stehen wird.

Auch für andere Wohngebiete, die in die Untersuchung mit aufgenommen wurden, ist kein Bedarf für Bewohnerparkzonen ermittelt worden. Im Stadtteil Bockelsberg wird der Anteil an gebietsfremd Parkenden als relativ gering eingeschätzt, so dass bereits eine parkregelnde Beschilderung (Parkscheibenregelung) zu einer Verbesserung der Situation in der Gaußstraße führen kann. Auch im Teilbereich Goseburg ist kein Bedarf für die Ausweisung einer Bewohnerparkzone zu erkennen.

### 5.4.3 Gebühren

Die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis belaufen sich auf 30,50 EUR pro Jahr und im Umfeld des Bahnhofs auf 15,50 EUR pro Jahr. In vielen Städten gibt es Bestrebungen, die Gebühren deutlich anzuheben. In Wolfsburg wurden die Beiträge auf 120 EUR pro Jahr und in Hameln auf 200 EUR pro Jahr erhöht, was z. Zt. die höchste Gebühr in Niedersachsen ist. Auch in Oldenburg und Osnabrück sind Preissteigerungen geplant. Außerhalb von Niedersachsen sind auch Gebühren von 360 EUR pro Jahr in der Diskussion, was das Bundesverwaltungsgericht für eine angemessene Größenordnung hält.

Auch in der Hansestadt Lüneburg ist eine gestaffelte Erhöhung der Bewohnerparkgebühren zu diskutieren. Ein erster Schritt könnte eine Erhöhung auf 10 EUR pro Monat sein, was einer Gebühr von 120 EUR pro Jahr entspricht. Im Bahnhofsumfeld ist weiterhin eine um 50 % reduzierte Gebühr möglich.

Mittel- und langfristig sind weitere Schritte zur Erhöhung der Gebühren auf bis zu 20 EUR pro Monat denkbar. Hier besteht jedoch eine starke Abhängigkeit zur Nachfrage, die eine Mindestgröße nicht unterschreiten sollte. Aktuell wird im Mittel nur für jedes dritte in den Bewohnerparkzonen gemeldete Kfz ein Ausweis beantragt. Diese Quote sollte nach Möglichkeit nicht unterschritten werden, um ein weiteres Ausweichen auf die an Bewohnerparkzonen angrenzende Bereiche zu vermeiden.

## 6. Anpassung des Angebots und der Beschilderung

### 6.1 Allgemeines

Das Stellplatzangebot in den einzelnen Straßenräumen wird letztendlich durch die parkregelnde Beschilderung bestimmt. Neben der Beschilderung einzelner Straßenrandabschnitte, wie heute vorhanden, können auch „Parkverbotszonen“ eingerichtet werden, die nur Bewohnern mit Bewohnerparkausweis das Parken erlauben (Bild 19) oder auch andere Nutzer, zumindest zeitweise, zulassen (Bild 20). Die anderen Nutzungen können ergänzend über Parkgebühren oder Parkscheibenregelungen bewirtschaftet werden.

Die Einrichtung von „Parkverbotszonen“ (Z. 290 StVO „Eingeschränktes Halteverbot für eine Zone“) ist grundsätzlich mit einem geringeren Beschilderungsaufwand verbunden. Als Nachteil ist zu nennen, dass „Parkverbotszonen“ nicht so „stellplatzgenau“ beschildert werden können wie Einzelbeschilderungen. Darüber hinaus muss die vorhandene Beschilderung abgebaut und durch die Zonenbeschilderung ersetzt werden, was entsprechende Kosten verursacht.



Bild 19/20: Beschilderung einer „Parkverbotszone“ – „Trennprinzip“ und „Mischprinzip“

Bei Einrichtung einer neuen Bewohnerparkzone oder Ausweitung / Änderung einer bestehenden Bewohnerparkzone ist die Zonenbeschilderung von Vorteil. Sie könnte zukünftig u. a. im Ilmenaugarten, in der westlichen Altstadt oder im Bereich Hinter der Bardowicker Mauer zum Einsatz kommen, wo größere Bereiche mit einheitlichen Regelungen vorgesehen sind.

Die Aufgabe von Anliegerstraßen zugunsten einer Bewohnerparkzone weist den Vorteil auf, dass der ruhende Verkehr einfacher zu kontrollieren ist. Andererseits können die Straßen dann ggf. auch von gebietsfremden Verkehren befahren werden.

## 6.2 Altstadt

In der Altstadt wird eine Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr und von Parksuchverkehren angestrebt. Es wird daher vorgeschlagen, alle Straßenrandstellplätze grundsätzlich für Bewohnerparken freizugeben und nur in Bereichen mit großer Stellplatzanzahl, auf den An- und Abfahrtswegen der Parkhäuser – wo ohnehin stärkerer Verkehr fließt – sowie auf den vorhandenen Parkplätzen das kostenpflichtige Parken zuzulassen. Eine Reduzierung des kostenpflichtigen Stellplatzangebots in den Altstadtstraßen kann von den vier Parkhäusern ohne Weiteres aufgefangen werden.

Eine Übersicht mit den großen Parkstandorten und deren Anbindungen an das Hauptverkehrsstraßennetz zeigt Bild 21. Ergänzt werden die An- und Abfahrtswege der großen Parkstandorte durch weitere Straßenabschnitte mit größerem Stellplatzangebot, wie z. B. die Bardowicker Straße und die Lüner Straße im Norden sowie die Haagstraße und die Friedenstraße im Süden der Altstadt.

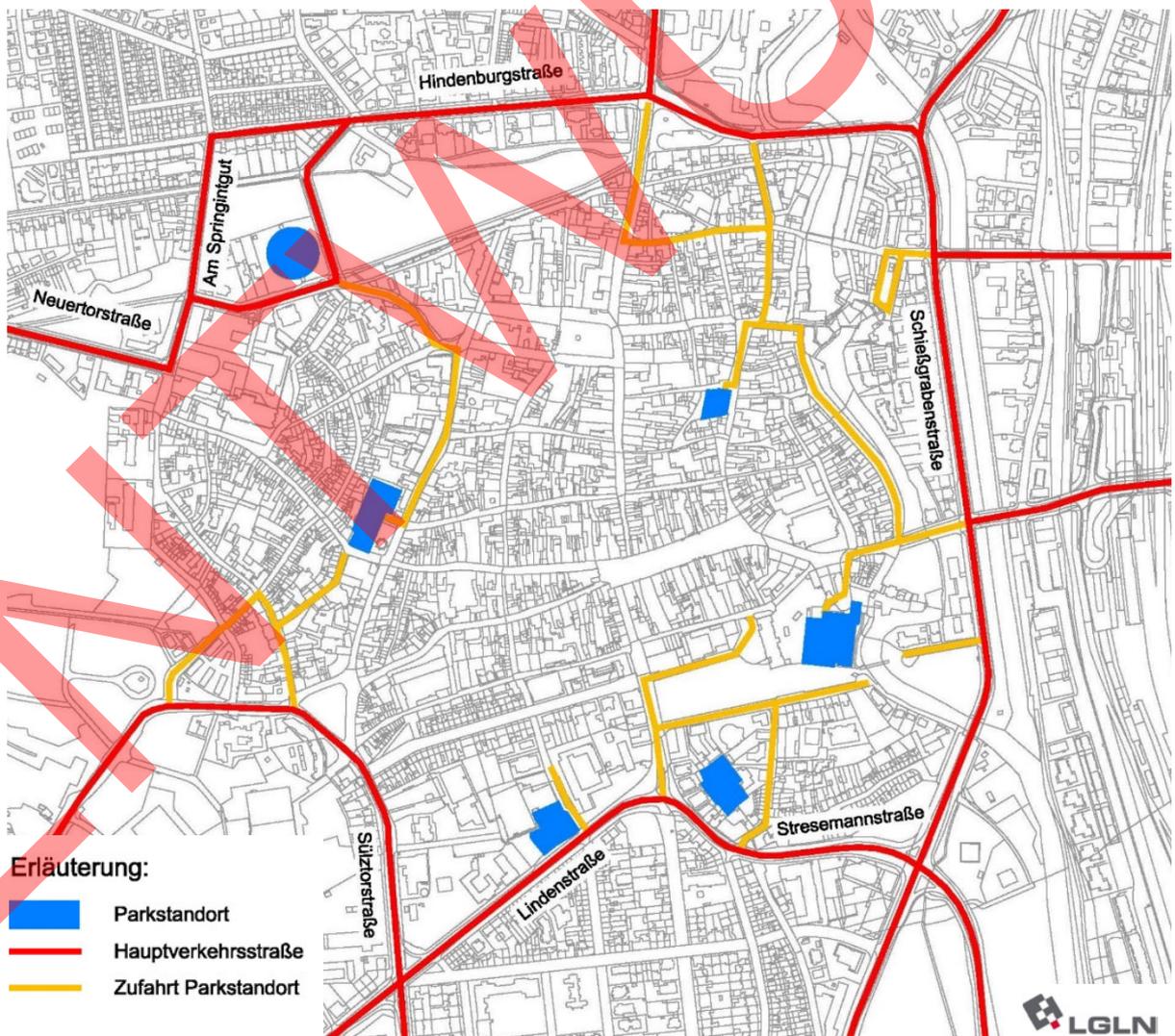


Bild 21: Geplante Straßenabschnitte mit kostenpflichtigem Stellplatzangebot in der Altstadt

Im Bereich der westlichen Altstadt werden zahlreiche Stellplätze aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite entfallen. Als Ersatz stehen den Bewohnern zukünftig die verbleibenden Stellplätze am Johann-Sebastian-Bach-Platz zur Verfügung. Auch die Stellplätze im Bereich Hinter der Bardowicker Mauer / Reitende Diener Straße sind zukünftig fast ausschließlich für Bewohnerparken vorgesehen. So kann im vergrößerten Bewohnerparkbereich A eine ausreichende Anzahl an Bewohnerstellplätzen angeboten werden.

Die geplante Ausweisung der westlichen und nordwestlichen Altstadt zu fast reinen Bewohnerparkzonen wird das Stellplatzangebot für Besucher entsprechend einschränken. Es ist jedoch nicht zielführend, in unmittelbarer Nähe zum Parkhaus am Rathaus, wo zu jeder Zeit ausreichende Kapazitätsreserven zur Verfügung stehen, in den angrenzenden Altstadtstraßen ein sehr begrenztes Angebot an Besucherstellplätzen beizubehalten. Für Schwerbehinderte werden selbstverständlich weiterhin Stellplätze ausgewiesen.

Mittwochs und samstags während des Wochenmarkts besteht im nördlichen Altstadtbereich ein erhöhtes Parkbedürfnis durch die Marktkunden. Es ist daher zu diskutieren und mit der Verwaltung abzustimmen, ob Marienplatz, Bardowicker Straße, Reitende-Diener-Straße und Hinter der Bardowicker Mauer an diesen Tagen zeitlich befristet für öffentliches Parken geöffnet werden können. Die geplante Parkverbotszone (bzw. die vorhandene örtliche Beschilderung) muss in diesem Fall entsprechende Ausnahmen erhalten. Neben den Bewohnern mit Bewohnerparkausweis sind das dann mittwochs und samstags von ... Uhr bis ... Uhr auch andere Nutzer, die über Parkgebühren bewirtschaftet werden (Mischprinzip wie in Bild 20).

Auch in der Ritterstraße werden einige Stellplätze aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite zukünftig entfallen. Durch die Ausweisung der Wallstraße als reine Bewohnerparkzone (Planung der Hansestadt Lüneburg) kann der Stellplatzverlust der Bewohner kompensiert werden. Der Parkplatz am St.-Ursula-Weg sowie der Straßenrandstellplätze am St. Lambertiplatz und an der Sülztorstraße werden in die kostenpflichtige Bewirtschaftung aufgenommen.

### 6.3 Rotes Feld

Im Roten Feld wird eine Ausweitung der Bewohnerparkzone F in Richtung Süden vorgeschlagen. In den betroffenen Straßenräumen sind entsprechende Bewohnerstellplätze mit und ohne öffentliche Nutzung (Trenn- und Mischprinzip) auszuweisen.

In der Feldstraße, der Barckhausenstraße und der Volgerstraße sind besonders hohe Auslastungsgrade zu verzeichnen. Zur Reduzierung der Auslastung können weitere Stellplätze als Bewohnerstellplätze ausgewiesen und zusätzlich mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet werden (Mischprinzip).

## 6.4 Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld weist mit der vorhandenen Beschilderung eine zufriedenstellende Stellplatzauslastung auf. Die geplante Bewohnerparkzone im Ilmenaugarten kann mit einer Zonenbeschilderung ausgewiesen werden. Für andere Nutzer ist auf den nördlichen Stellplätzen eine Parkscheibenregelung (4 Stunden) zu berücksichtigen.

## 6.5 Schützenplatz / Hanseviertel

Die Stellplätze im Wohngebiet zwischen Hügelstraße und Bahn weisen werktags eine relativ hohe Auslastung auf, obwohl sie fast ausschließlich für Bewohner und Kurzzeitparkende (Parkscheibenregelung) freigegeben sind. Änderungen in der Beschilderung sind grundsätzlich nicht vorgesehen, da gebietsfremde Dauerparker bereits weitgehend ausgeschlossen werden können. Ggf. kann auf einigen Stellplätzen die zulässige Parkdauer auf 2 Stunden reduziert werden.

In der Henningstraße sollten weitere Stellplätze mit einer Parkscheibenregelung für das öffentliche Parken freigegeben werden, da der Anteil der Bewohnerstellplätze in der Zone I z. Zt. über 50 % liegt.

Im Hanseviertel sind aktuell nur in der Horst-Nickel-Straße höhere Auslastungsgrade aufgefallen. Zur Steuerung der Auslastung kann die vorhandene Parkscheibenregelung auf weitere Stellplätze ausgeweitet werden.

## 6.6 Nordwest

Im Teilbereich Nordwest wurde eine Ausweitung der Bewohnerparkzone B auf Abschnitte der Lauensteinstraße, der Schomakerstraße und die dazwischen liegenden Erschließungsstraßen vorgeschlagen. In den betroffenen Straßenräumen wird eine entsprechende Anzahl an Bewohnerstellplätzen auszuweisen sein.

In der Hindenburgstraße sind Änderungen in der Anzahl der Stellplätze und in der Bewirtschaftung vorgesehen (Planung der Hansestadt Lüneburg). In der Straße Am Kreideberg, die außerhalb der Parkgebührenzone liegt, sollten zur Reduzierung der Auslastung ein Teil der Stellplätze als Bewohnerstellplätze ausgewiesen und mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet werden.

## 6.7 Südwest / Mittelfeld

Schildsteinweg, Bögelstraße und der dazwischen liegenden Abschnitt auf der Höhe können bei Bedarf als Bewohnerparkzone ausgewiesen werden. So kann in Verbindung mit einer Parkscheibenregelung für Kurzzeitparkende eine ausreichende Anzahl an Bewohnerstellplätzen geschaffen werden. Eine Zonenbeschilderung (Mischprinzip) ist möglich.

Die anderen Straßenräume im Wohngebiet zwischen Schildsteinweg und Sültenweg / Am Weißen Turm sind als Anliegerstraßen beschildert. Die Vor- und Nachteile einer Bewohnerparkzone (Trennprinzip) sind mit den Anliegern zu diskutieren.

Der Parkplatz Sülzwiesen wird mit in die Bewirtschaftung aufgenommen. Es ist davon auszugehen, dass dadurch die Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen insbesondere in der Bewohnerparkzone A ansteigen wird.

## 6.8 Universität / Bockelsberg

Das Wohngebiet zwischen Munstermannskamp und Scharnhorststraße kann mit einer Zonenbeschilderung als Bewohnerparkzone eingerichtet werden. In Gneisenaustraße, Blücherstraße, dem dazwischen liegenden Abschnitt der Scharnhorststraße und in der Yorckstraße würden reine Bewohnerstellplätze entstehen. Die Beschilderung der Anliegerstraßen kann aufgegeben werden. Die vorhandenen Stellplätze in der Scharnhorststraße und im Munstermannskamp blieben unbewirtschaftet.

Weitere Maßnahmen können aus den vorliegenden Erhebungsergebnissen nicht abgeleitet werden. Sollten die Ergebnisse aufgrund der Einschränkungen durch die Maßnahmen im Zuge der „Corona-Pandemie“ (online-Vorlesungen etc.) nicht repräsentativ sein, ist eine Wiederholung der Erhebungen im Teilbereich 700 zu empfehlen.

## 6.9 Goseburg

Im Teilbereich Goseburg sind keine Maßnahmen vorgesehen.

## 7. Maßnahmen- und Handlungskonzept

Die wesentlichen Maßnahmen, die für den ruhenden Verkehr im Untersuchungsraum vorgeschlagen werden, sind im Folgenden einschließlich der entsprechenden Begründungen tabellarisch zusammengestellt. Sie bilden die Grundlage des Handlungskonzeptes.

Tabelle 3: Maßnahmen und Begründungen

	Maßnahme	Begründung
1	Anpassung der Parkgebühreazonen in der Innenstadt	Durch die Änderung des Stellplatzangebots im Nordwesten der Altstadt kann die Anzahl der Parkgebühreazonen auf drei reduziert werden. Weiterhin sind punktuell Erweiterungen in der kostenpflichtigen Bewirtschaftung vorgesehen.
2	Anpassung der Parkgebühren an den Parkscheinautomaten in zwei oder mehreren Schritten	Regulierung der Stellplatznachfrage, Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr, Erhöhung der Auslastung der Parkhäuser, Änderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds.
3	Entfall der Parkplätze Am Bargeturm-Nord und -Mitte	Planung der Hansestadt Lüneburg
4	Bewirtschaftung des Parkplatzes Sülzwiesen	Durch den Wegfall der Parkplätze Am Bargeturm wird das Stellplatzangebot im Umfeld stark reduziert. Daher wird für den stark ausgelasteten Parkplatz eine Regulierung der Nachfrage erforderlich. Für Anwohner und Beschäftigte sind attraktive Dauerparktarife geplant.
5	Erweiterung des Angebots in den Parkhäusern für Anwohner und Beschäftigte	Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr und Erhöhung der Auslastung in den Parkhäusern.
6	Anpassung der Bewohnerparkzonen A, B, C und E in der Innenstadt	Zuordnung jeder Innenstadtstraße in eine Bewohnerparkzone, Erweiterung der Zone B in Richtung Westen aufgrund der hohen Stellplatzauslastung.
7	Erweiterung der Bewohnerparkzone F (Rotes Feld)	Größeres Stellplatzangebot für Bewohner, Reduzierung der Auslastung.
8	Zusammenlegung der Zonen H, L und N zur Zone H	Größeres Stellplatzangebot, gleichmäßigere Auslastung des Angebots und flexiblere Nutzung.
9	Zusammenlegung der Zonen I und M zur Zone I	Größeres Stellplatzangebot, gleichmäßigere Auslastung des Angebots, flexiblere Nutzung und Vermeidung von Querungen der Bleckeder Landstraße.
10	Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Ilmenaugarten	Bevorrechtigung der Bewohner gegenüber Fremdparkern (Bahnhofsnahe).
11	Prüfung weiterer Bewohnerparkzonen am Klinikum und nördlich der Universität	Ggf. Bevorrechtigung der Bewohner gegenüber Fremdparkern, Diskussion der Vor- und Nachteile mit den Anliegern.
12	Einführung von „Parkverbotszonen“ (Z. 290 StVO: Eingeschränktes Halteverbot für eine Zone) mit Trenn- oder Mischprinzip	Die Beschilderung als „Parkverbotszone“ ist mit einem geringeren Aufwand verbunden und sollte bei Erweiterungen oder Veränderungen an Bewohnerparkzonen Anwendung finden. Langfristig sollte sie die bestehende Beschilderung so weit wie möglich ersetzen.

13	Abbau von Stellplätzen in Ritterstraße, Untere Ohlinger Straße, Auf der Altstadt, Am Iflock etc.	Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreiten bzw. Restbreiten dürfen nach StVO keine Stellplätze mehr ausgewiesen werden.
14	Konzentration des kostenpflichtigen Stellplatzangebots in den Straßenräumen der Altstadt auf die An- und Abfahrtswege der Parkhäuser und die Straßen mit größerem Stellplatzangebot	Die relativ geringe Anzahl an öffentlichen Stellplätzen führt zu erheblichen Parksuchverkehren in den Altstadtquartieren, der dadurch reduziert bzw. abgebaut werden kann und auf die ohnehin mit Zu- und Abfahrtsverkehren belasteten Straßen begrenzt wird.
15	Marienplatz: mögliche Entwicklung als Parkplatz und Etablierung anderer öffentlicher Nutzungen zur Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt	Diskussion in der Hansestadt Lüneburg. Die relativ geringe Anzahl an öffentlichen Stellplätzen führt zu erheblichem Parksuchverkehr, der dadurch reduziert bzw. abgebaut werden kann. Verlegung der Behindertenstellplätze in die Reitende-Diener-Straße etc.
16	Ausweisung von Bewohnerstellplätzen in Reitende-Diener-Straße, Hinter der Bardowicker Mauer, Auf der Altstadt	Die relativ geringe Anzahl an Stellplätzen führt zu erheblichem Parksuchverkehr, der dadurch reduziert bzw. abgebaut werden kann. Öffentliche Stellplätze stehen in ausreichender Anzahl im Parkhaus am Rathaus zur Verfügung.
17	Ausweisung von Bewohnerstellplätzen in der Wallstraße	Planung der Hansestadt Lüneburg
18	Abbau von Stellplätzen in der Hindenburgstraße	Planung der Hansestadt Lüneburg
19	Ausweisung von Bewohnerstellplätzen in den erweiterten Bewohnerparkbereichen B und F	Größeres Stellplatzangebot für Bewohner und Reduzierung des Anteils der Fremdparkenden.
20	Diskussion von Bewohnerparken im Umfeld des Klinikums	Größeres Stellplatzangebot für Bewohner und Reduzierung des Anteils der Fremdparkenden. Aufgrund der relativ geringen Überlastungen wird im Vorfeld eine Beteiligung der Anlieger empfohlen.
21	Wiederholung der Erhebungen im Teilbereich 700 (Universität)	Im Sommer 2022 können „Corona-Maßnahmen“ ggf. noch zu einer geringeren Nachfrage geführt haben.
22	Diskussion von Bewohnerparken im Norden der Universität und ggf. darüber hinaus	Größeres Stellplatzangebot für Bewohner und Reduzierung des Anteils der Fremdparkenden. Im Vorfeld wird eine Beteiligung der Anlieger empfohlen. Ggf. Anpassung der Planung durch neue Analyseergebnisse.

Eine bestimmte Reihenfolge in der Umsetzung der Maßnahmen ist nicht vorgesehen. Die Aufgabe der nach StVO nicht zulässigen Stellplätze sollte relativ kurzfristig erfolgen. Für die Anpassung der Parkgebührenzonen und der Parkgebühren sind im Vorfeld umfangreiche Abstimmungen und entsprechende Beschlüsse erforderlich.

Die Anpassung der Bewohnerparkzonen wurde so gewählt, dass ein großer Teil der vorhandenen Beschilderung beibehalten werden kann. Die Zusammenlegung oder Anpassung der Bewohnerparkzonen ist auch mit einem Austausch der Bewohnerparkausweise verbunden, so dass die Maßnahmen in mehreren Schritten durchgeführt werden sollten.

## 8. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Hansestadt Lüneburg plant eine Anpassung Ihres Parkraum- und Bewirtschaftungskonzeptes. Einerseits werden durch verschiedene Planungen und Regeländerungen zukünftig Stellplätze entfallen, andererseits entstehen durch vergleichsweise wenige Stellplätze z. T. unverhältnismäßig starke Parksuchverkehre. Auch werden verschiedene Wohngebiete durch gebietsfremd Parkende belastet.

Aufbauend auf einer Analyse zum Bestand und zur Auslastung der Stellplätze sind Vorschläge für eine Optimierung des Parkraum- und Bewirtschaftungskonzeptes erarbeitet worden. Die Untersuchungen beziehen sich auf alle öffentlich und öffentlich zugänglichen Stellplätze im Untersuchungsraum, der den Geltungsbereich der Parkgebührenzonen in der Innenstadt, die vorhandenen Bewohnerparkbereiche sowie daran angrenzende Wohngebiete umfasst.

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist die Anzahl der Stellplätze und die parkregelnde Beschilderung aufgenommen worden. Die Stellplätze wurden in Abhängigkeit von der Bewirtschaftung in einem georeferenzierten Lageplan dokumentiert. Die Stellplatzauslastung wurde an einem Werktagmorgen, einem Werktagvormittag, einem Werktagnachmittag und an einem Werktagabend erhoben. Zusätzlich ist Stellplatzauslastung an einem Samstagvormittag und einem Samstagnachmittag ermittelt worden.

Das Stellplatzangebot in der Altstadt ist kostenpflichtig. In vielen Straßenräumen können die Bewohner mit Bewohnerparkausweis parken. Die größten Stellplatzangebote in der Altstadt mit insgesamt 1.350 Stellplätzen befinden sich in den vier Parkhäusern. In den Straßenräumen der Altstadt stehen rd. 650 Stellplätze zur Verfügung. Darüber hinaus sind am Rande der Altstadt mehrere Parkplätze mit insgesamt rd. 1.000 Stellplätzen vorhanden.

Die Stellplatzbereiche in der Altstadt weisen eine sehr hohe Auslastung bzw. eine Überlastung auf. Diese setzt sich im Anschluss an die Parkgebührenzone in den Stellplatzbereichen ohne Bewirtschaftung fort. Die Parkhäuser in der Innenstadt erreichen dagegen nur eine Auslastung zwischen 40 % und 60 %. Auch im Umfeld des Klinikums sind einige Bereiche stark ausgelastet, während das Parkhaus vergleichsweise geringe Auslastungsgrade aufweist. Im Umfeld des Bahnhofs haben die Bewohnerparkzonen sowie die Parkscheibenregelungen bereits zu einer weitgehend verträglichen Situation geführt. In den anderen Stadtteilen sind nur punktuell hohe Auslastungen festzustellen, die häufig auch auf den Stellplatzbedarf der Bewohner zurückzuführen sind.

An Samstagen ist die Auslastung des Stellplatzangebots in der Altstadt insgesamt noch höher als am Werktag. Das betrifft auch die Parkhäuser Karstadt und Stadtmitte. Im Westen der Altstadt – u. a. auch auf dem Parkplatz Sülzwiesen und im Parkhaus am Rathaus – sind dagegen i. d. R. etwas geringere Auslastungsgrade ermittelt worden.

Die Stellplatzsituation in der Innenstadt wird sich durch verschiedene Planungen und Anpassungen im Bestand verändern. Darüber hinaus sind die grundsätzlichen Ziele zum Klimaschutz und zur Verkehrswende zu berücksichtigen. Zur Erzielung von Veränderungen im Modal Split sind Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich. Als Push-Effekte sind dabei u. a. Veränderungen im Stellplatzangebot und in der Bewirtschaftung möglich. Weiterhin wird eine Entlastung der Straßenräume von ruhendem Verkehr, eine höhere Auslastung der Parkhäuser und eine Reduzierung der Parksuchverkehre in der Altstadt angestrebt.

Im Rahmen der geplanten Anpassung des Bewirtschaftungskonzeptes wird u. a. eine Neuordnung der Parkgebührenzonen und eine zweistufige Anhebung der Parkgebühren vorgeschlagen. In den Parkhäusern sollten weitere attraktive Angebote für Anwohner und Beschäftigte geschaffen werden. Das öffentliche Stellplatzangebot in den Straßenräumen der Altstadt kann auf die An- und Abfahrtswege der Parkhäuser und die Straßenräume mit größerem Stellplatzangebot konzentriert werden. Es ist daher geplant, in der westlichen und nordwestlichen Altstadt fast ausschließlich Bewohnerparken anzubieten. Der Marienplatz kann ggf. auch eine andere öffentliche Nutzung erhalten. So können die Parksuchverkehre in den Altstadtstraßen deutlich reduziert werden, zumal im Parkhaus am Rathaus zu jeder Zeit ausreichende Kapazitäten für Besucher der Altstadt zur Verfügung stehen.

Die Änderungen und Ergänzungen in der Beschilderung müssen im Detail – aufbauend auf dem abgestimmten Parkraumkonzept – in einem zweiten Schritt erarbeitet werden. Grundsätzlich sollte einer Zonenbeschilderung („Parkverbotszone“ mit entsprechenden Ausnahmen) der Vorzug gegenüber einer Einzelbeschilderung gegeben werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der vorgeschlagenen Anpassung des Bewirtschaftungskonzeptes die vorab definierten Ziele zu erreichen sind. Eine schrittweise Umsetzung der im Handlungskonzept zusammengestellten Maßnahmen ist ohne weiteres möglich. Die Reihenfolge der Umsetzung kann je nach Abstimmung und Beschlusslage erfolgen.

Hannover, im Juli 2023

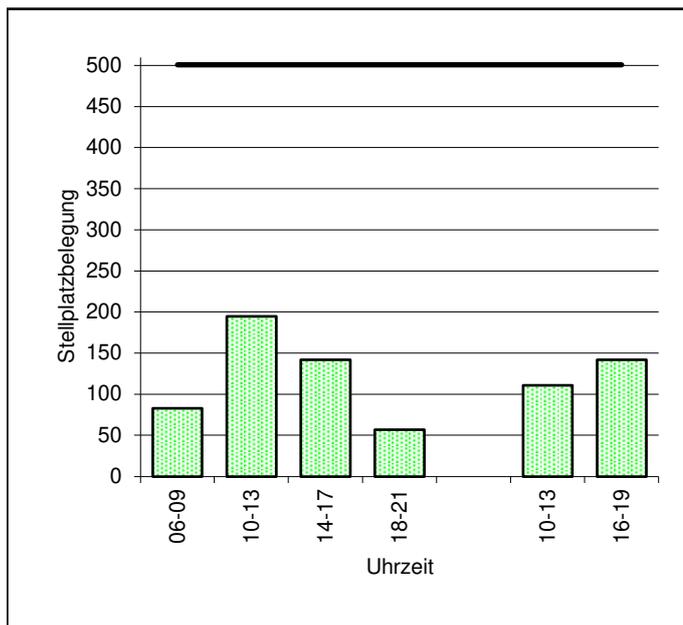
Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)

Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 101  
Parkpalette am Rathaus



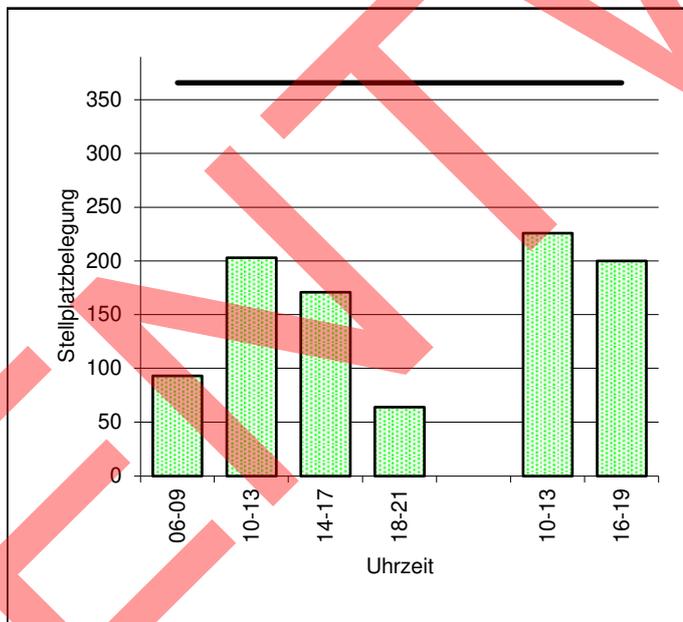
Stellplatzangebot: 501  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 38,9%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 28,3%

Stellplatzbereich 102  
City-Parkhaus



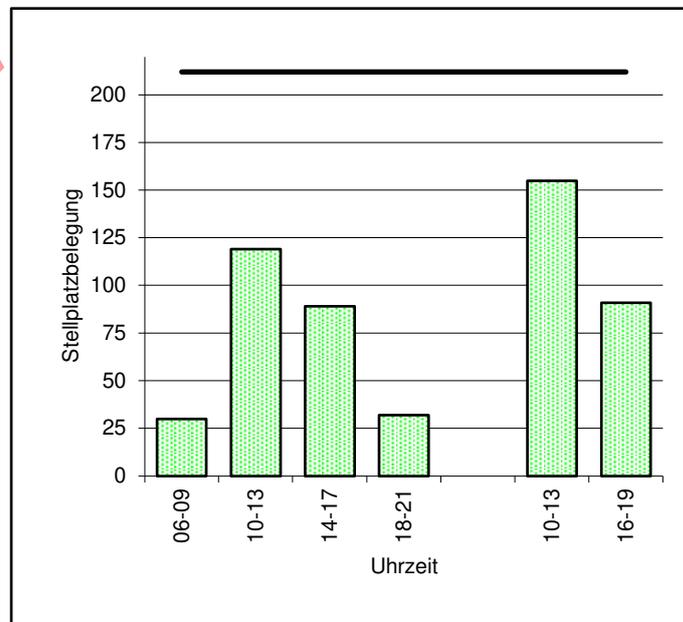
Stellplatzangebot: 275  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 57,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 68,0%

Stellplatzbereich 103  
Parkhaus Stadtmitte



Stellplatzangebot: 366  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 55,5%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 61,7%

Stellplatzbereich 104  
Karstadt-Parkhaus



Stellplatzangebot: 212  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 56,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 73,1%

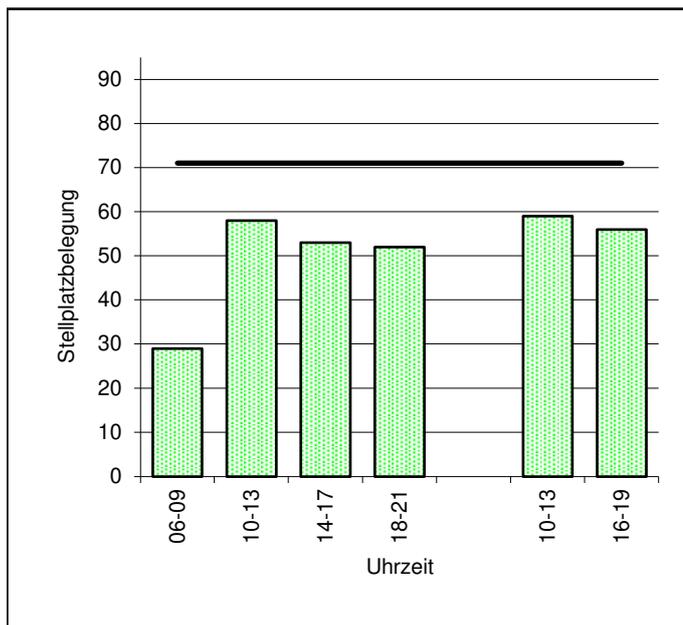
Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 105

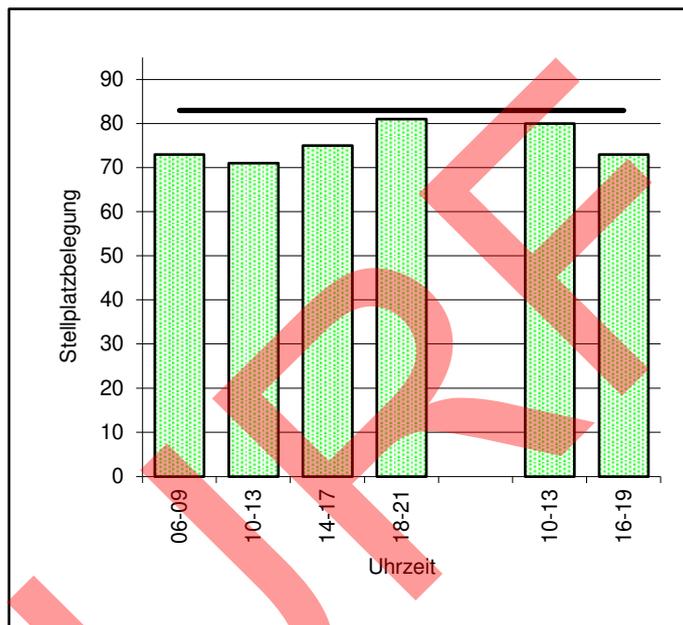
Auf der Rübekuhle



Stellplatzangebot: 71  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 81,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 83,1%

Stellplatzbereich 106

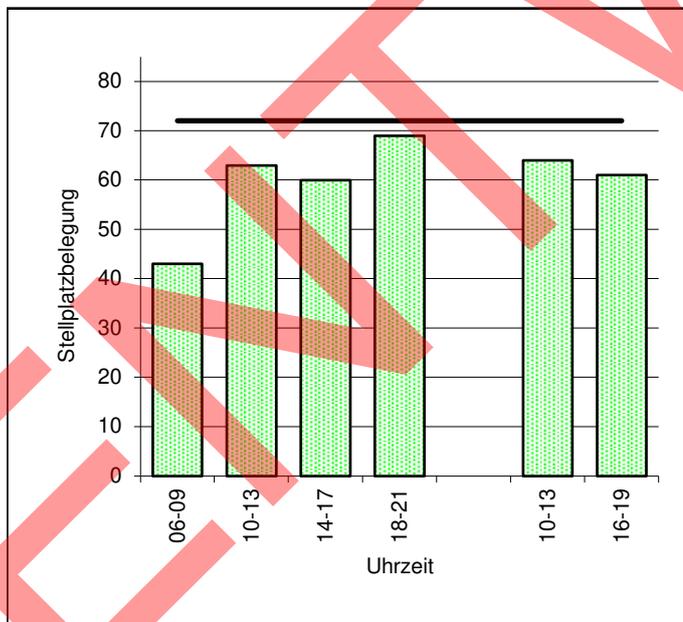
Altstadt West



Stellplatzangebot: 83  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 97,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 96,4%

Stellplatzbereich 107

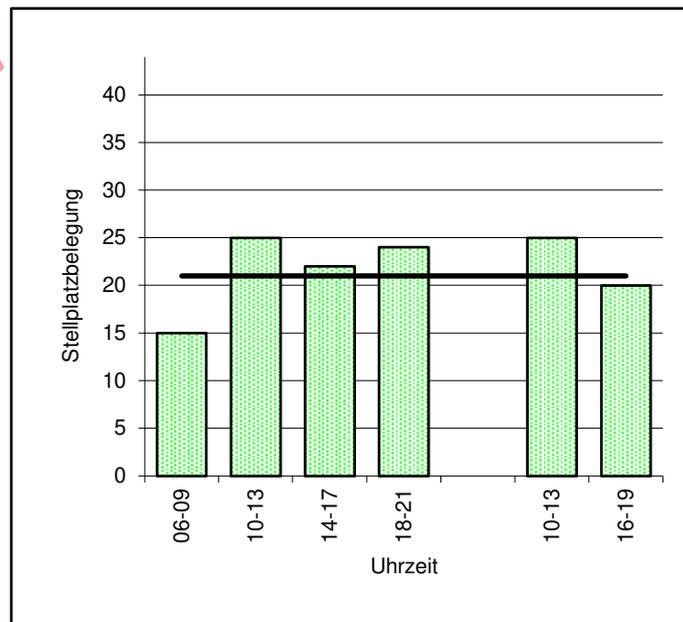
Hinter der Bardowicker Mauer



Stellplatzangebot: 72  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 95,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 88,9%

Stellplatzbereich 108

Neue Sülze



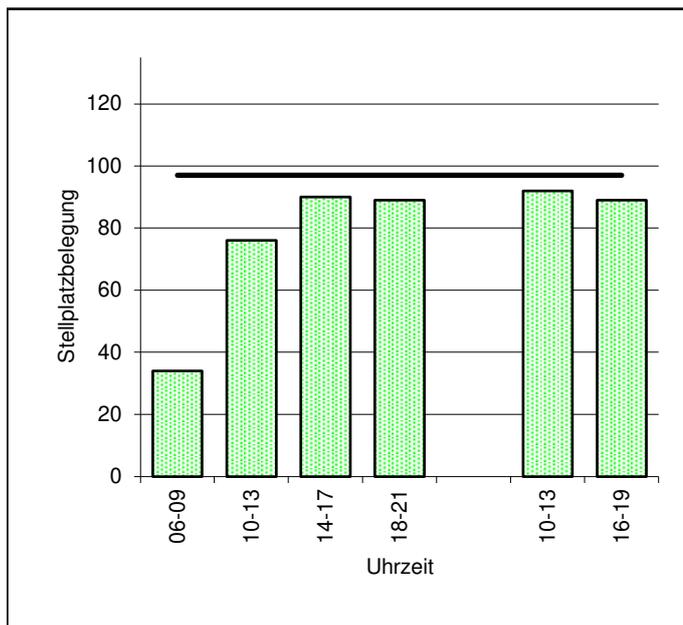
Stellplatzangebot: 21  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 119,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 119,0%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



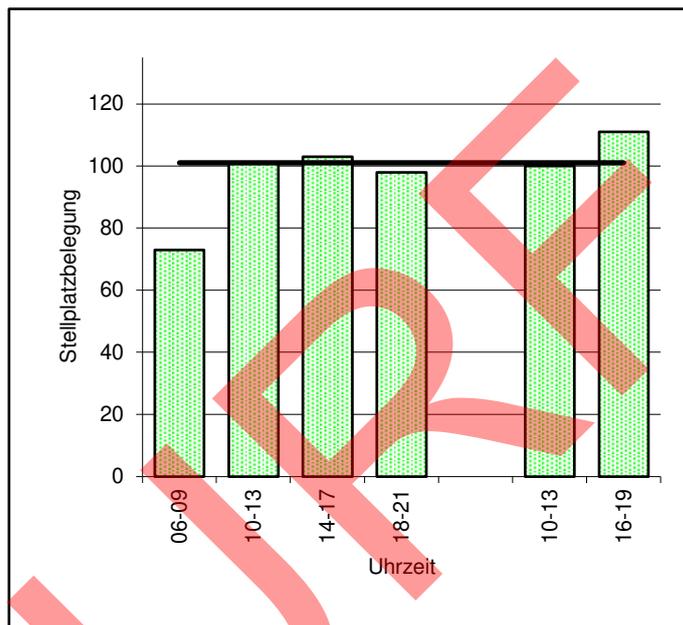
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 109  
Parkplatz Reichenbachstraße



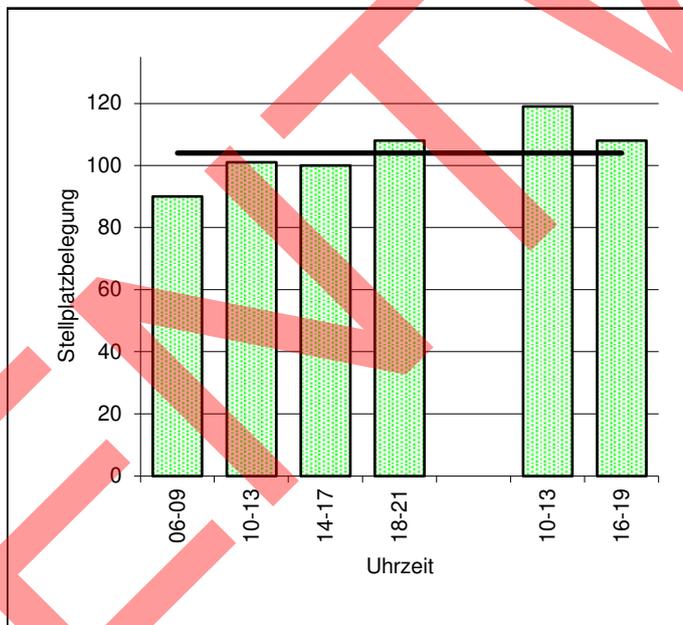
Stellplatzangebot: 97  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 92,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 94,8%

Stellplatzbereich 110  
Lüner Straße



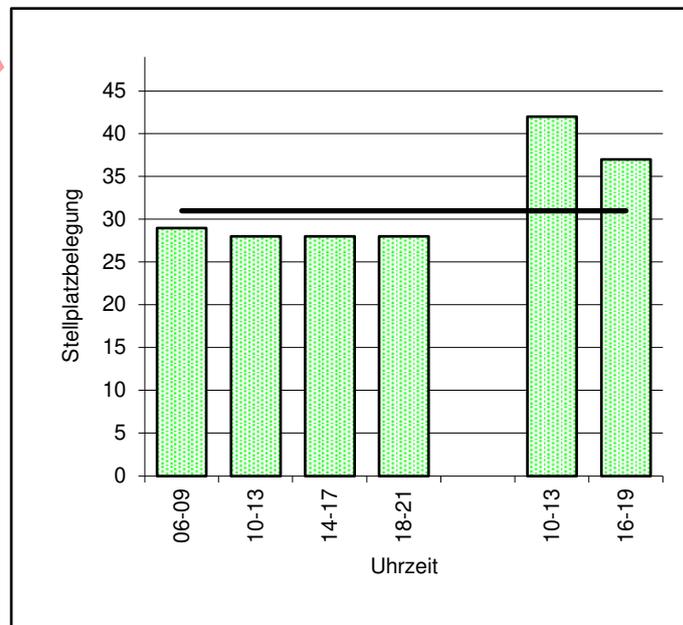
Stellplatzangebot: 101  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 102,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 109,9%

Stellplatzbereich 111  
Ilmenaustraße



Stellplatzangebot: 104  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 103,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 114,4%

Stellplatzbereich 112  
Haagestraße



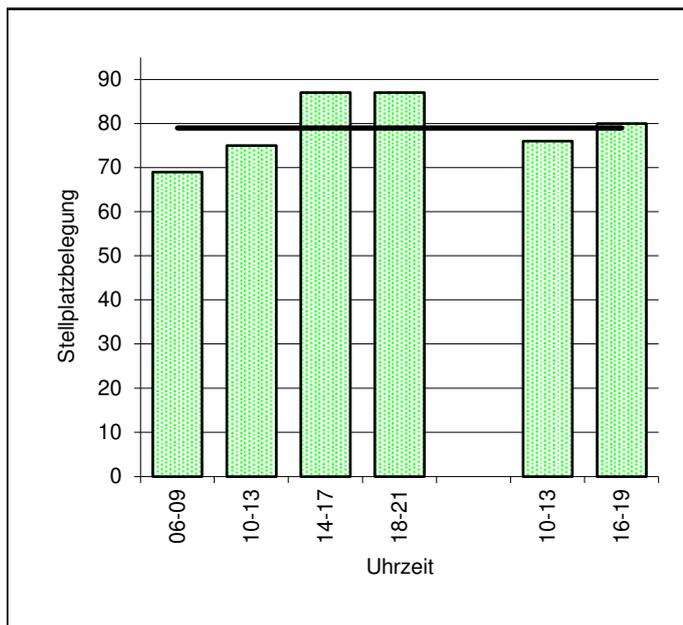
Stellplatzangebot: 31  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 93,5%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 135,5%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



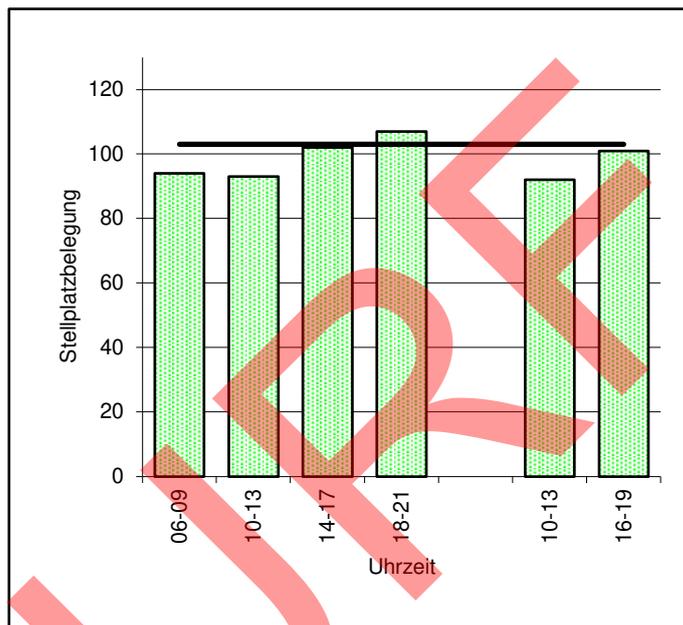
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 113  
Friedenstraße



— Stellplatzangebot: 79  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 110,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 101,3%

Stellplatzbereich 114  
Wallstraße / Ritterstraße



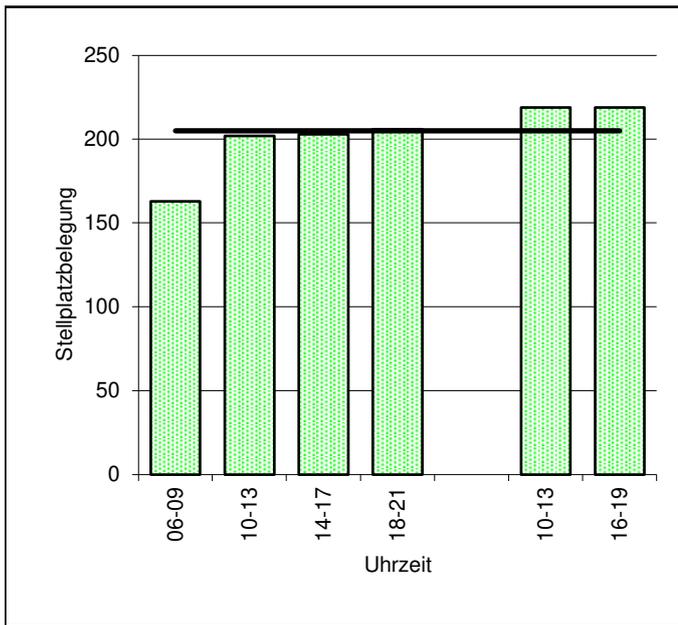
— Stellplatzangebot: 103  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 103,9%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 98,1%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



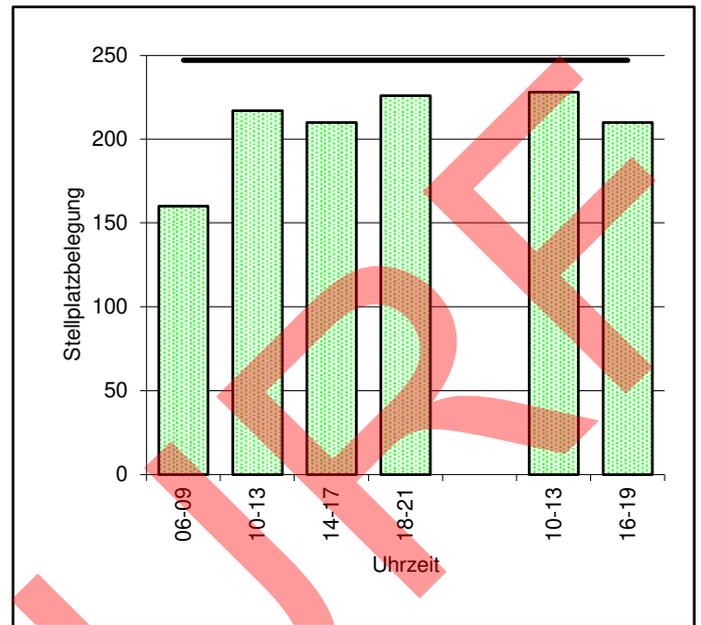
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Summe östliche Altstadt



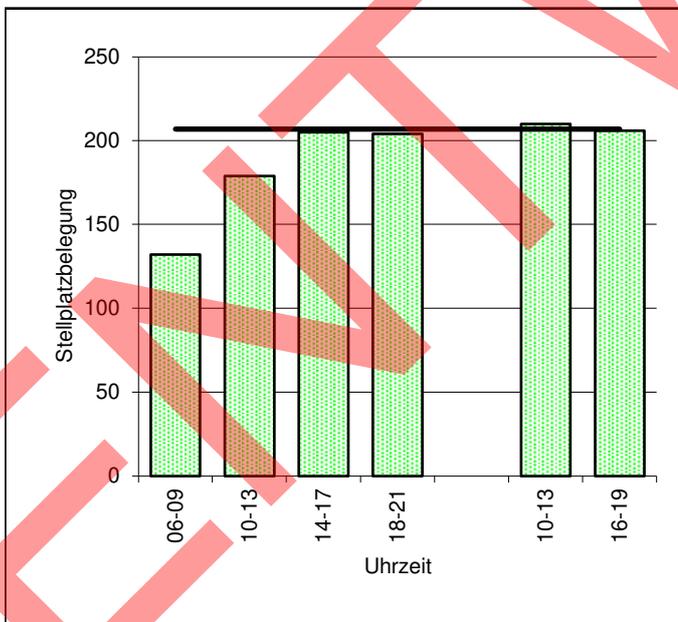
— Stellplatzangebot: 205  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 100,5%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 106,8%

Summe westliche Altstadt



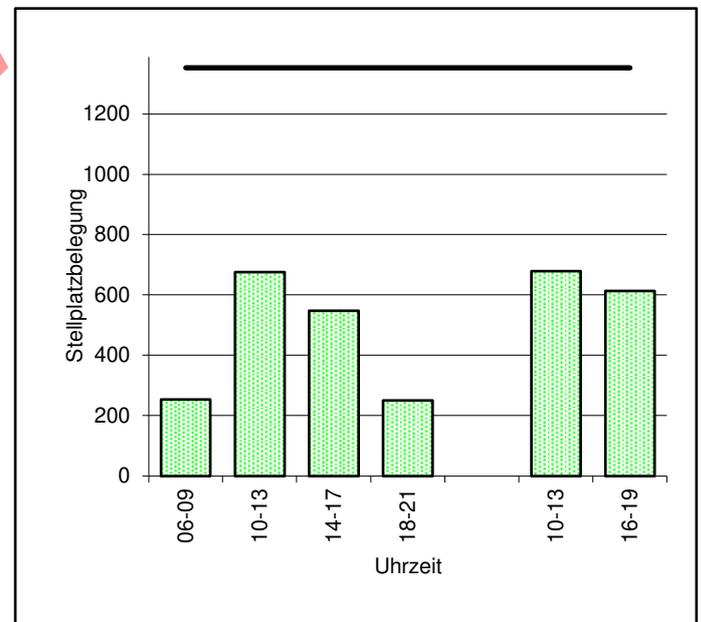
— Stellplatzangebot: 247  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 91,5%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 92,3%

Summe südliche Altstadt



— Stellplatzangebot: 207  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 99,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 101,4%

Summe Parkhäuser Altstadt



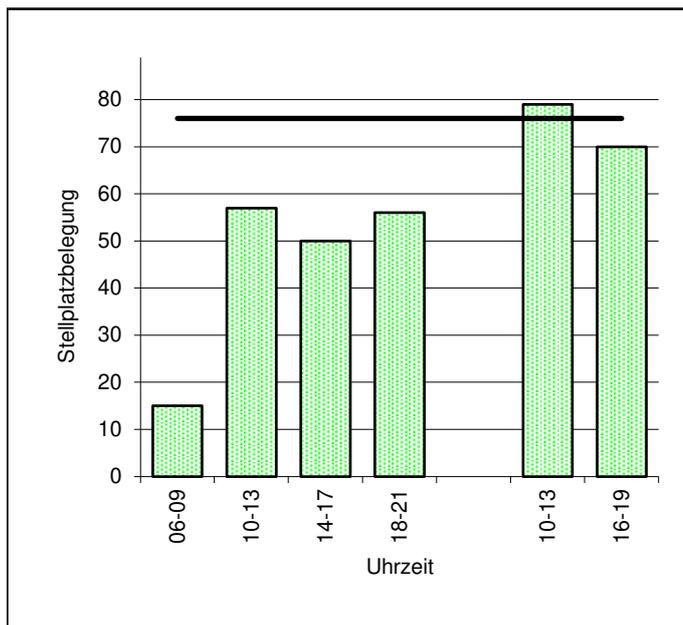
— Stellplatzangebot: 1354  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 49,9%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 50,1%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



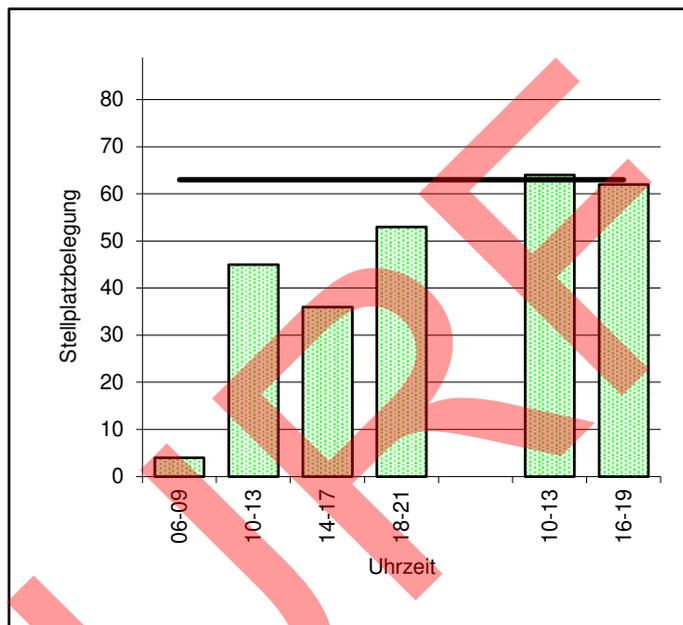
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 201  
Sülztorstraße



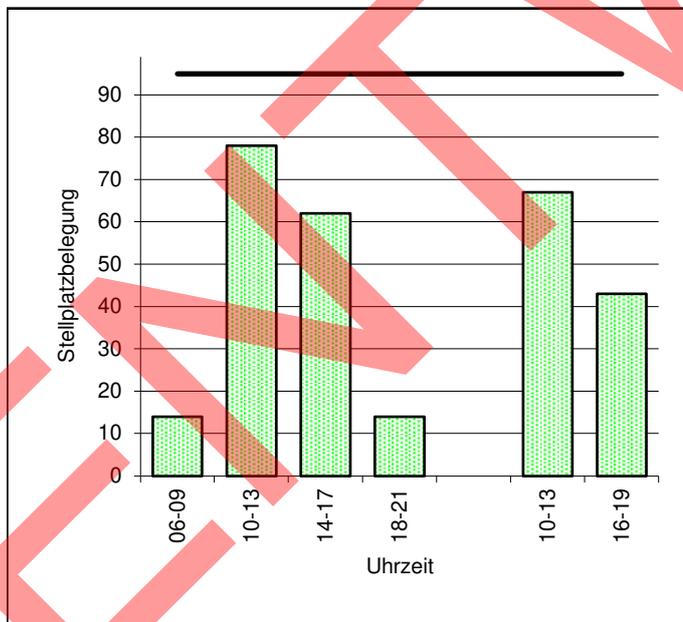
Stellplatzangebot: 76  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 75,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 103,9%

Stellplatzbereich 202  
Parkplatz am Theater



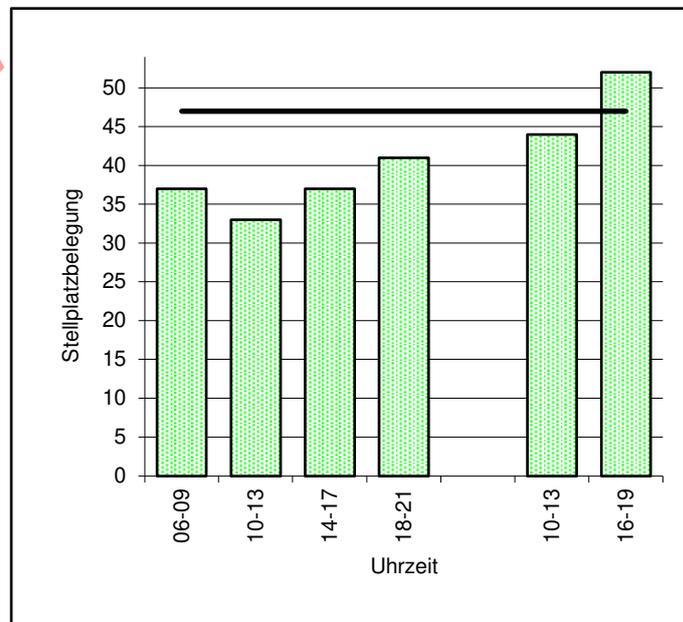
Stellplatzangebot: 63  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 84,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 101,6%

Stellplatzbereich 203  
Parkplatz Handwerkskammer



Stellplatzangebot: 95  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 82,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 70,5%

Stellplatzbereich 204  
Vor dem Roten Tore



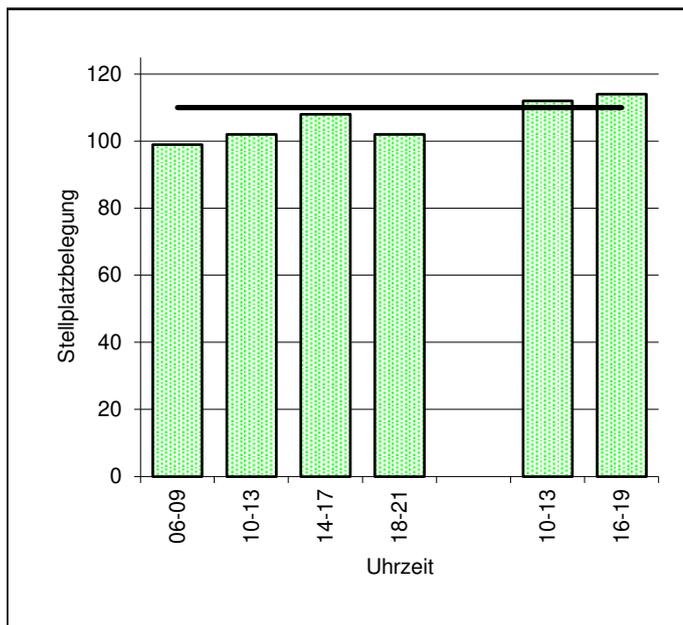
Stellplatzangebot: 47  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 87,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 110,6%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



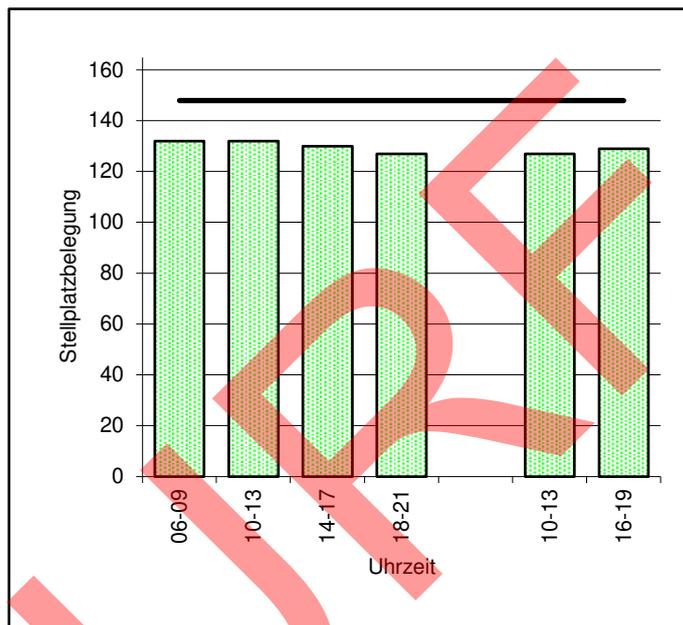
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 205  
Rotes Feld Nord I



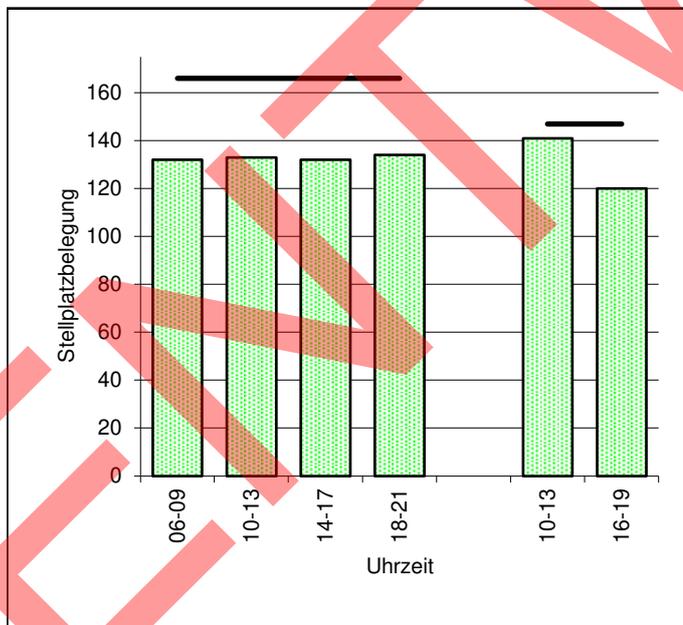
Stellplatzangebot: 110  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 98,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 103,6%

Stellplatzbereich 206  
Feldstraße



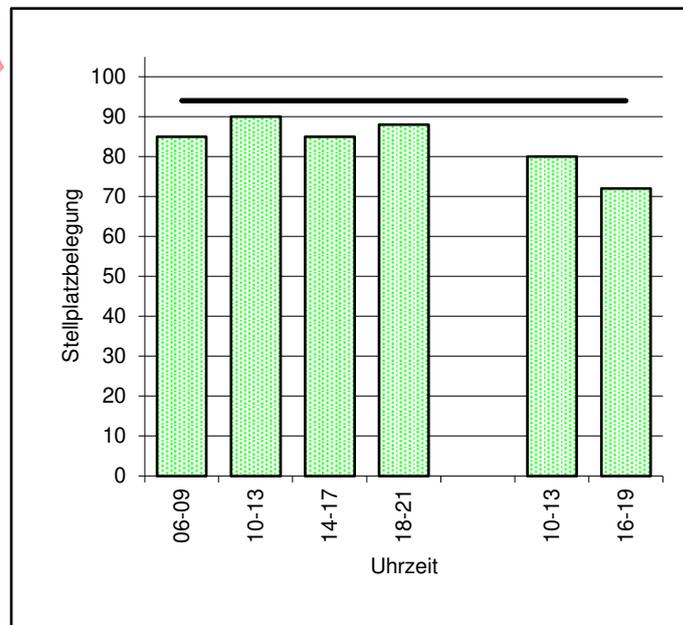
Stellplatzangebot: 148  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 89,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 87,2%

Stellplatzbereich 207  
Rotes Feld Nord II



Stellplatzangebot: 166  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 80,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 84,9%

Stellplatzbereich 208  
Kefersteinstraße



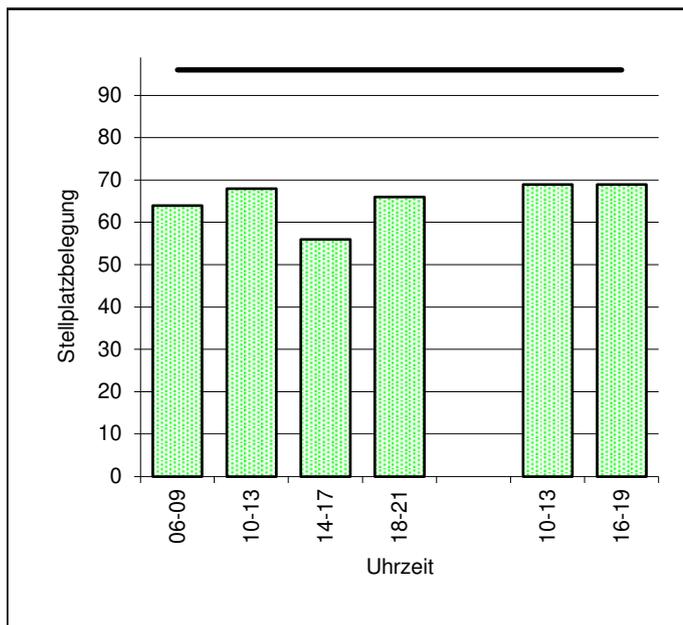
Stellplatzangebot: 94  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 95,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 85,1%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 209  
Rotes Feld Mitte West



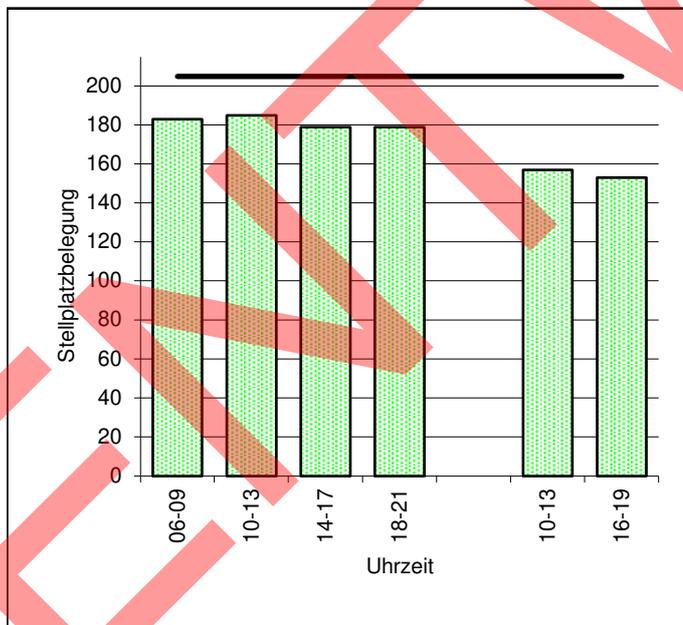
Stellplatzangebot: 96  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 70,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 71,9%

Stellplatzbereich 210  
Rotes Feld Mitte Ost



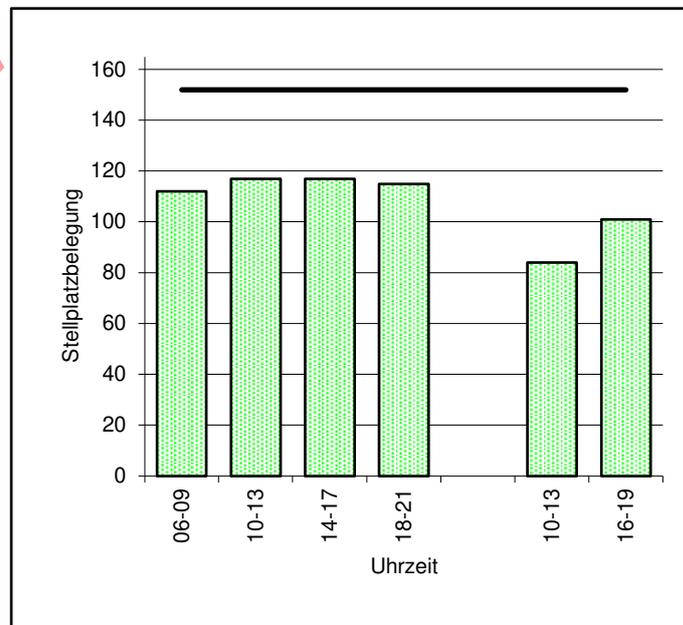
Stellplatzangebot: 239  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 73,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 62,8%

Stellplatzbereich 211  
Goethestraße



Stellplatzangebot: 205  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 90,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 76,6%

Stellplatzbereich 212  
Rotes Feld Süd



Stellplatzangebot: 152  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 77,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 66,4%

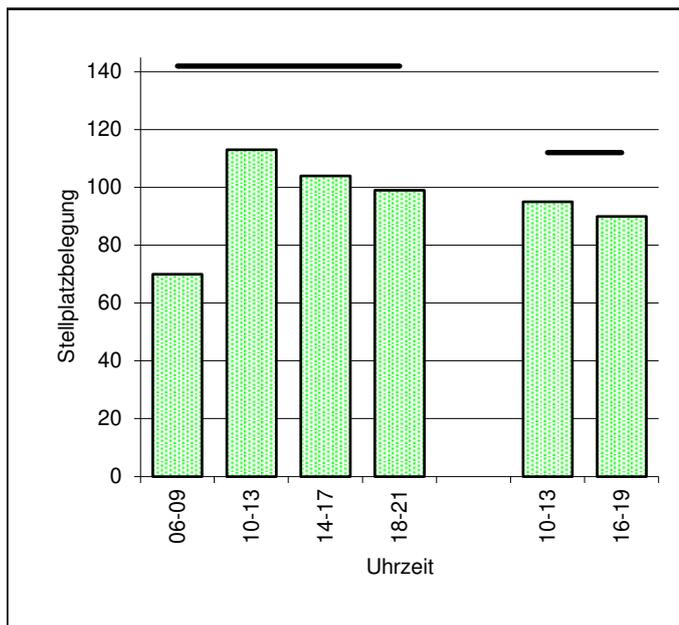
Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



## Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

## Stellplatzbereich 213

## Uelzener Straße



—	Stellplatzangebot:	142
	maximaler Auslastungsgrad werktags:	79,6%
	maximaler Auslastungsgrad samstags:	66,9%

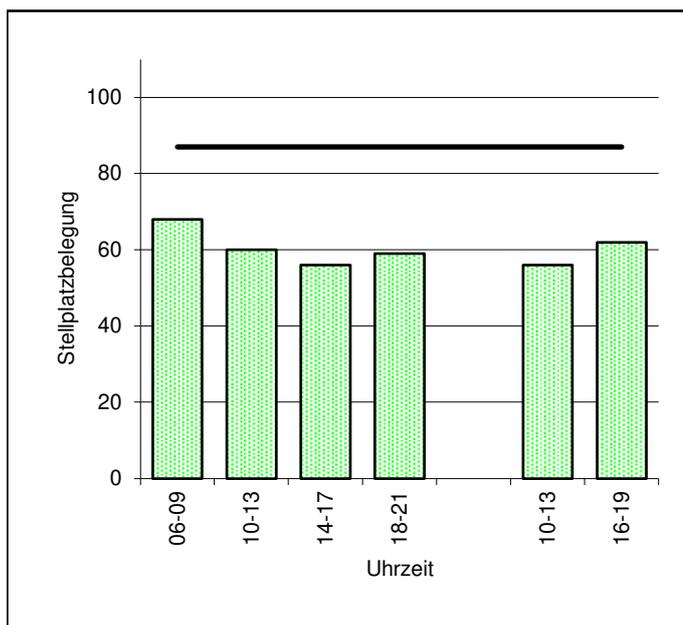
Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 301

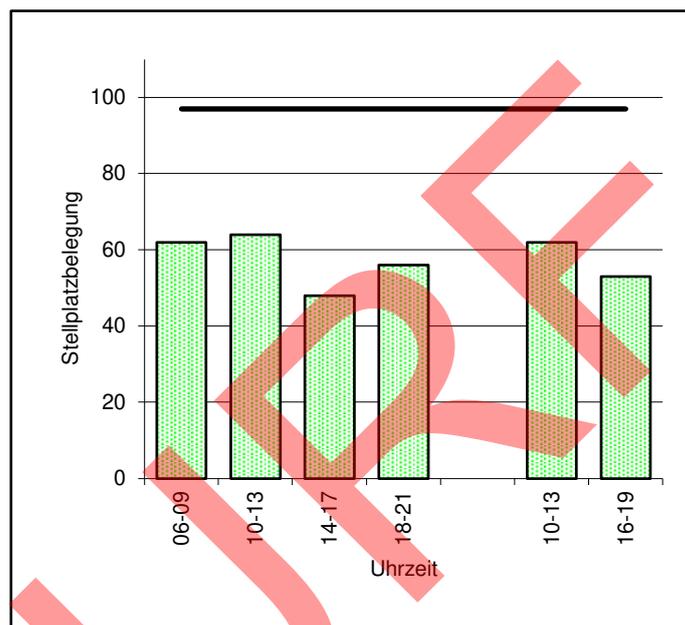
Lüner Weg



Stellplatzangebot: 87  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 78,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 71,3%

Stellplatzbereich 302

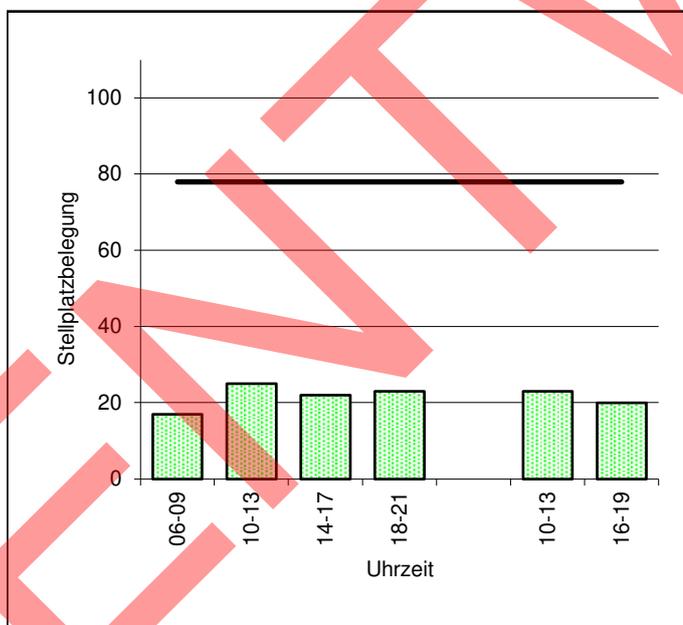
Lüner Damm / Altenbr. Damm



Stellplatzangebot: 97  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 66,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 63,9%

Stellplatzbereich 303

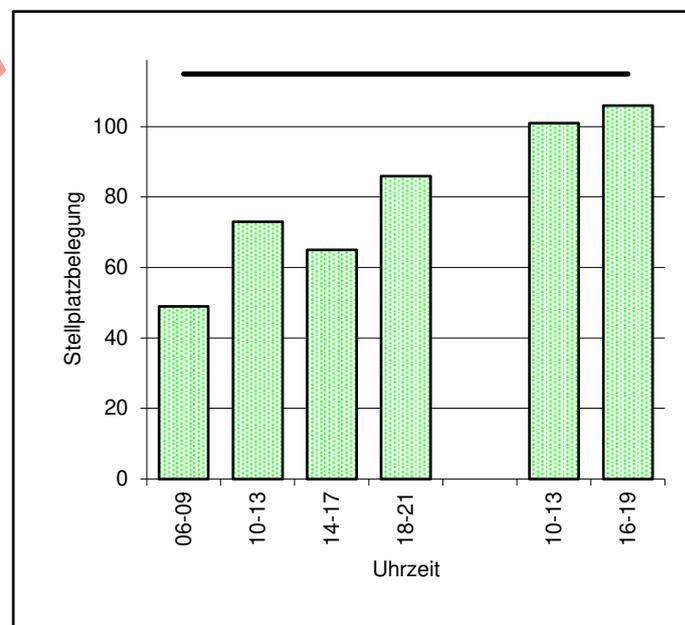
Bahnhofstraße



Stellplatzangebot: 78  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 32,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 29,5%

Stellplatzbereich 304

Lünertor



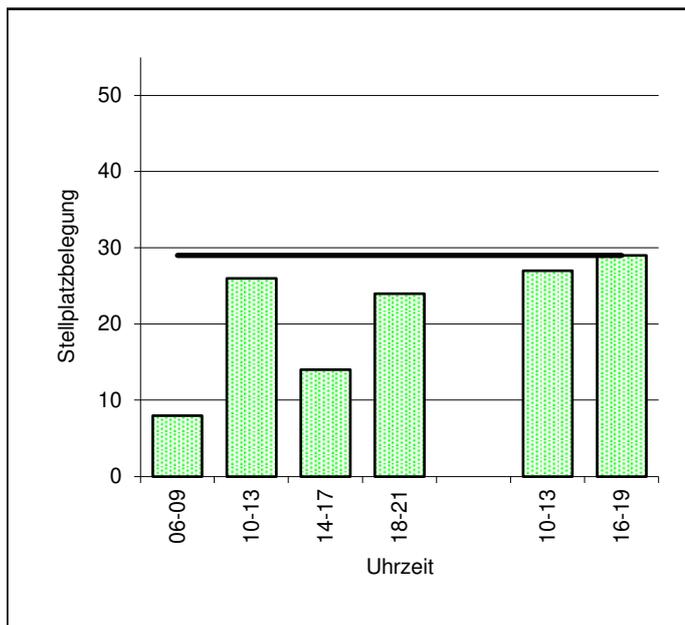
Stellplatzangebot: 115  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 74,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 92,2%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



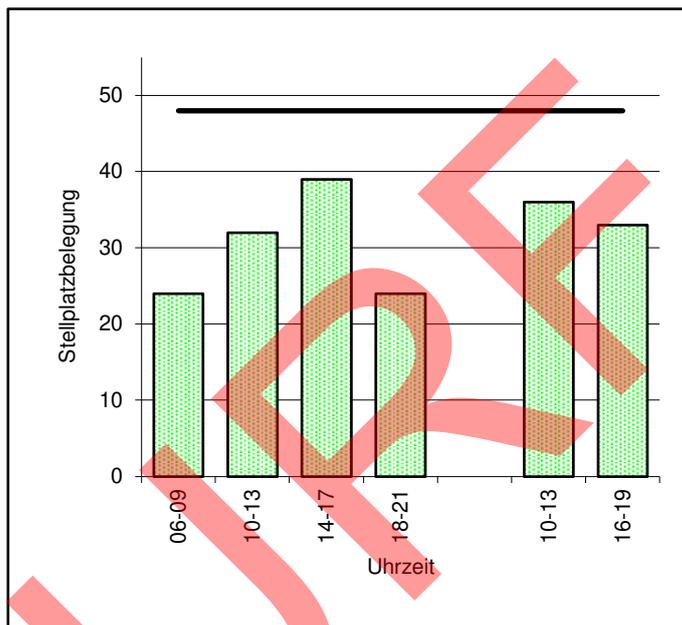
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 305  
Wandrahmstraße



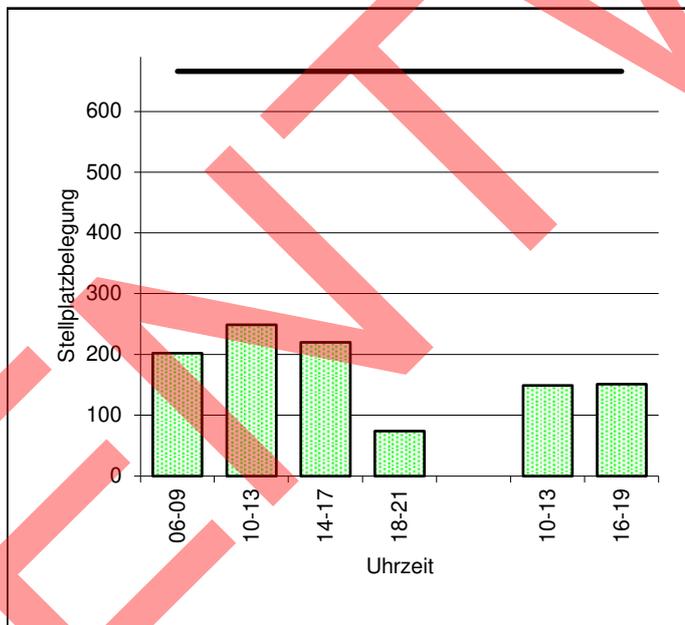
Stellplatzangebot: 29  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 89,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 100,0%

Stellplatzbereich 306  
Am Altenbr. Ziegelhof / ZOB



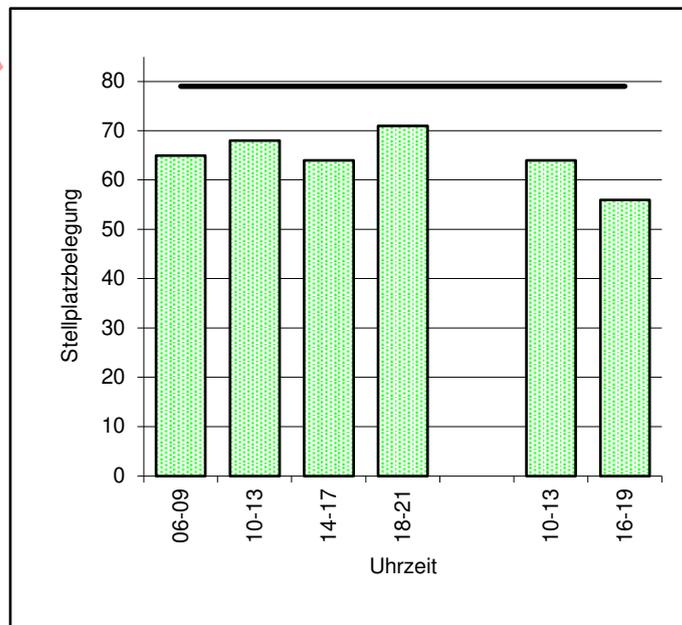
Stellplatzangebot: 48  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 81,3%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 75,0%

Stellplatzbereich 307  
Parkhaus Bahnhof



Stellplatzangebot: 666  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 37,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 22,7%

Stellplatzbereich 308  
Ilmenaugarten



Stellplatzangebot: 79  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 89,9%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 81,0%

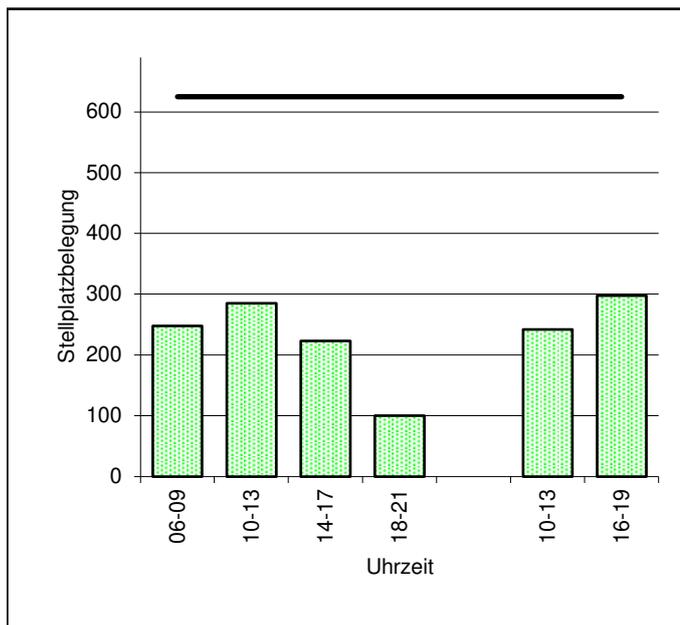
Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



## Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 309

Parkhaus Lünepark



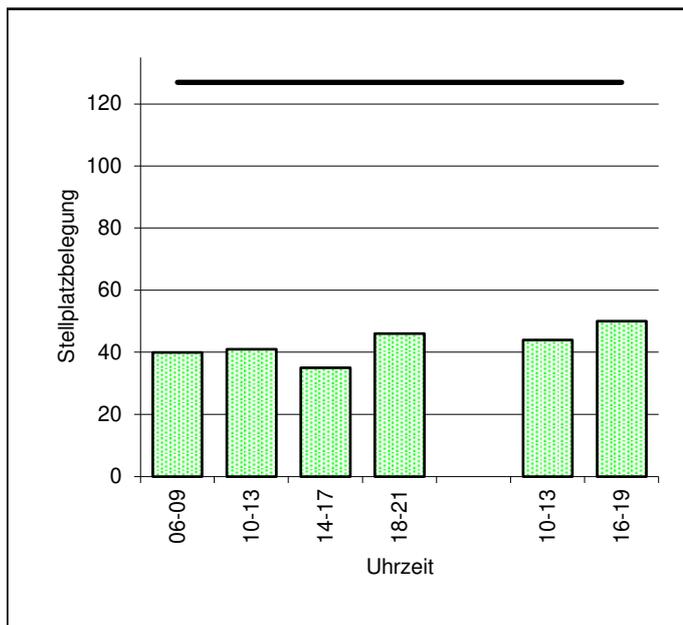
—	Stellplatzangebot:	625
	maximaler Auslastungsgrad werktags:	45,6%
	maximaler Auslastungsgrad samstags:	47,7%

Grundlage: Erhebungen von Mai und Juni 2023



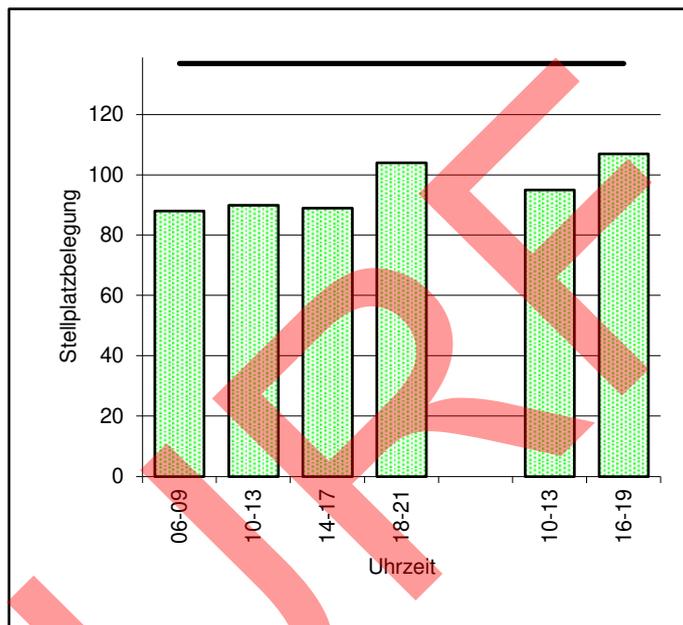
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 401  
Hanseviertel Nord



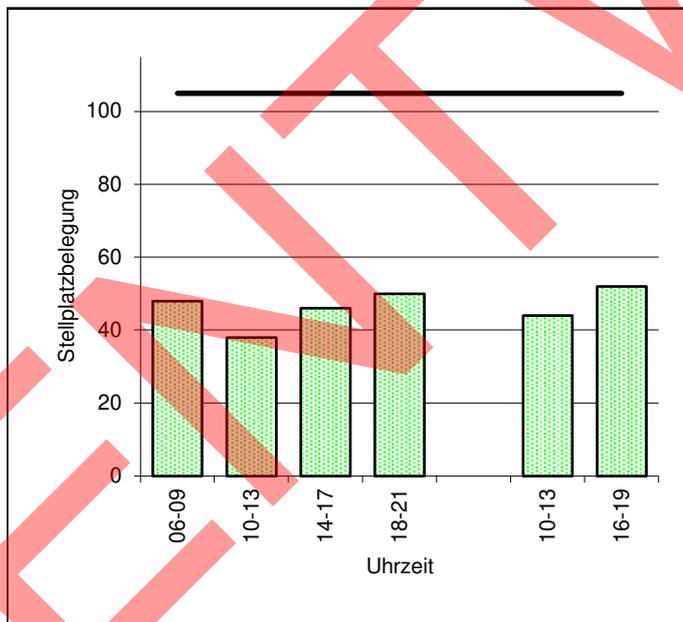
Stellplatzangebot: 127  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 36,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 39,4%

Stellplatzbereich 402  
Hanseviertel Mitte-West



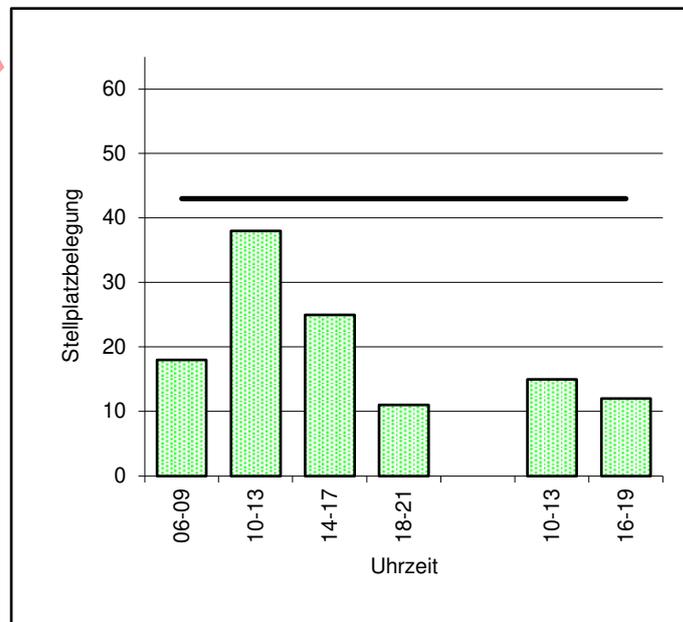
Stellplatzangebot: 137  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 75,9%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 78,1%

Stellplatzbereich 403  
Hanseviertel Mitte-Ost



Stellplatzangebot: 105  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 47,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 49,5%

Stellplatzbereich 404  
Hanseviertel Süd



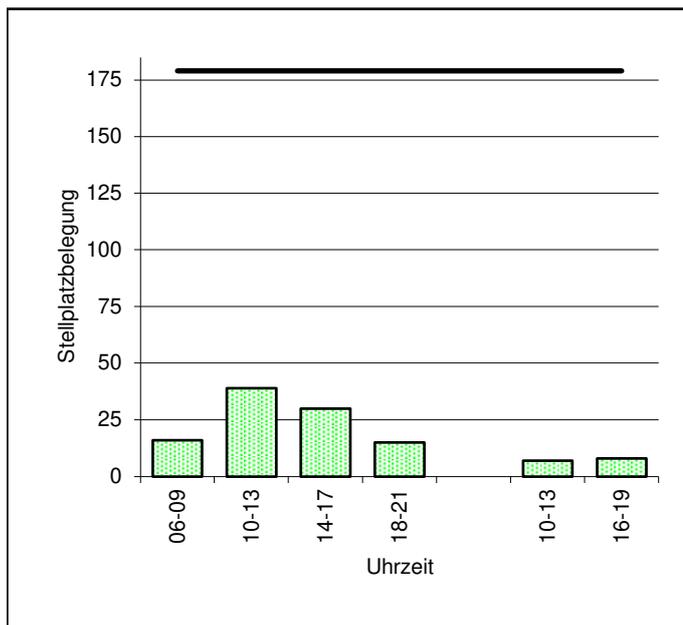
Stellplatzangebot: 43  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 88,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 34,9%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



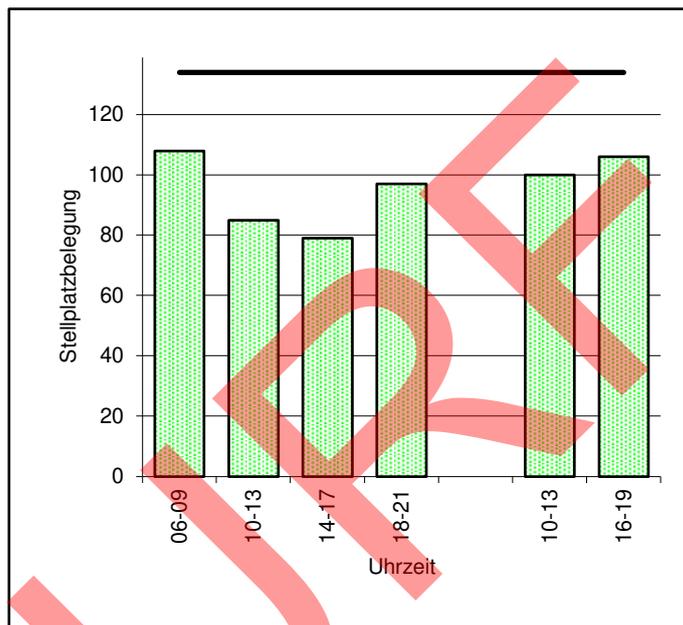
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 405  
Hanseviertel Privatparkplatz



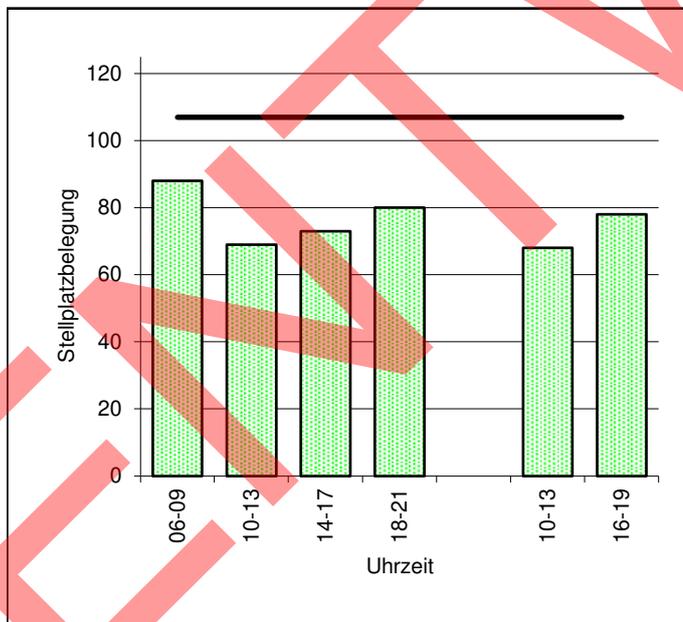
Stellplatzangebot: 179  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 21,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 4,5%

Stellplatzbereich 406  
Rabensteinstraße



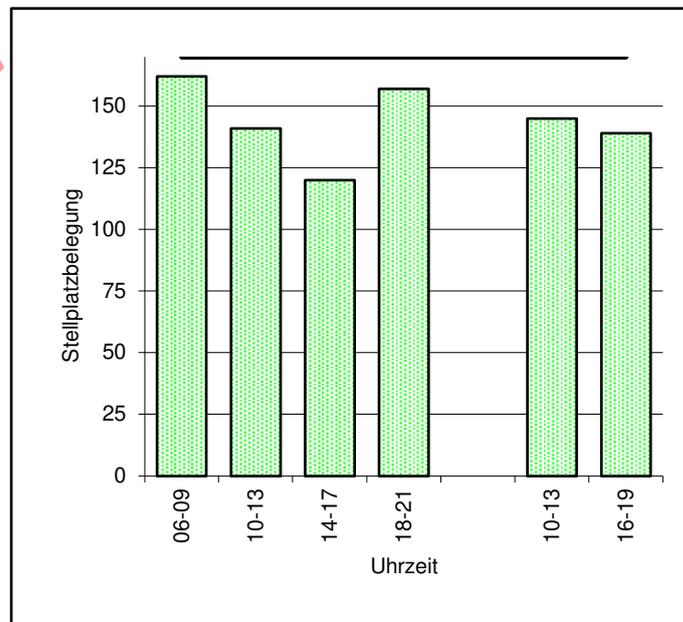
Stellplatzangebot: 134  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 80,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 79,1%

Stellplatzbereich 407  
Henningstraße



Stellplatzangebot: 107  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 82,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 72,9%

Stellplatzbereich 408  
Dammstraße



Stellplatzangebot: 170  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 95,3%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 85,3%

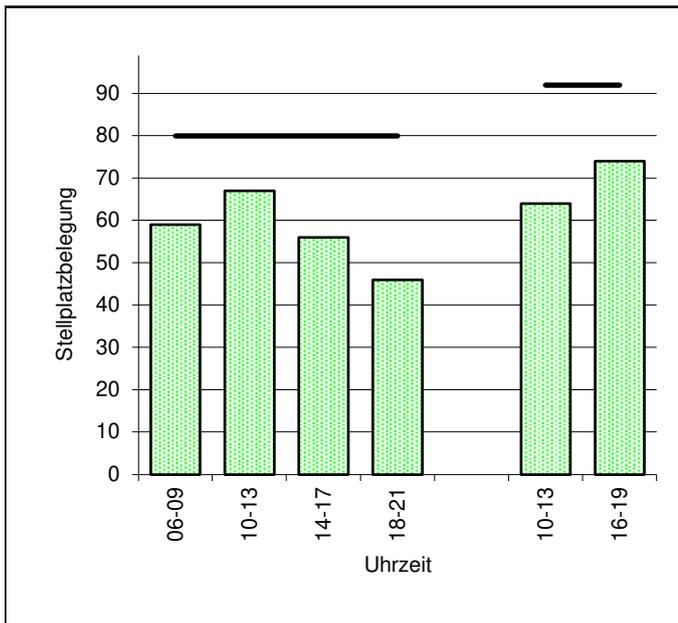
Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



## Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

## Stellplatzbereich 409

## Am Schützenplatz Straßenräume



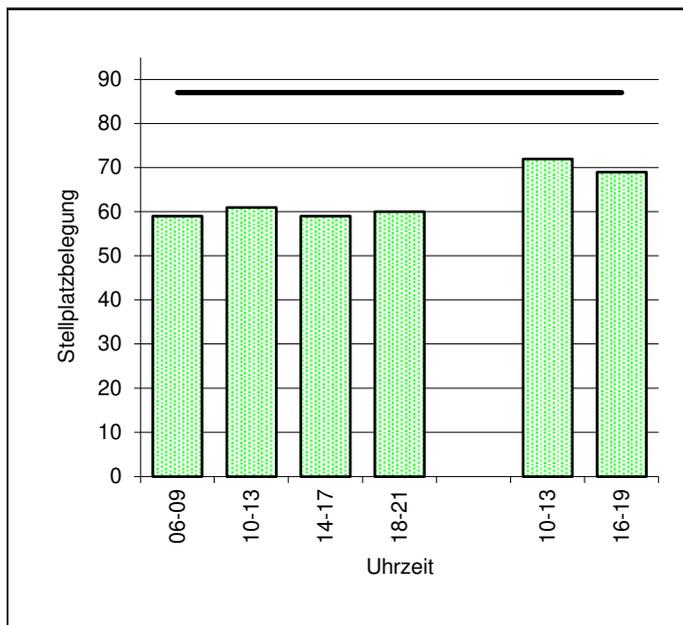
—	Stellplatzangebot:	80
	maximaler Auslastungsgrad werktags:	83,8%
	maximaler Auslastungsgrad samstags:	92,5%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



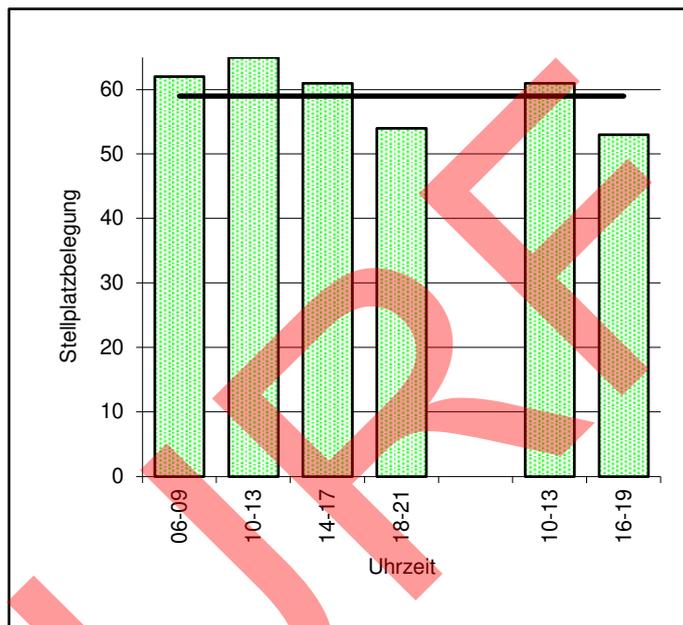
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 501  
Hindenburgstraße



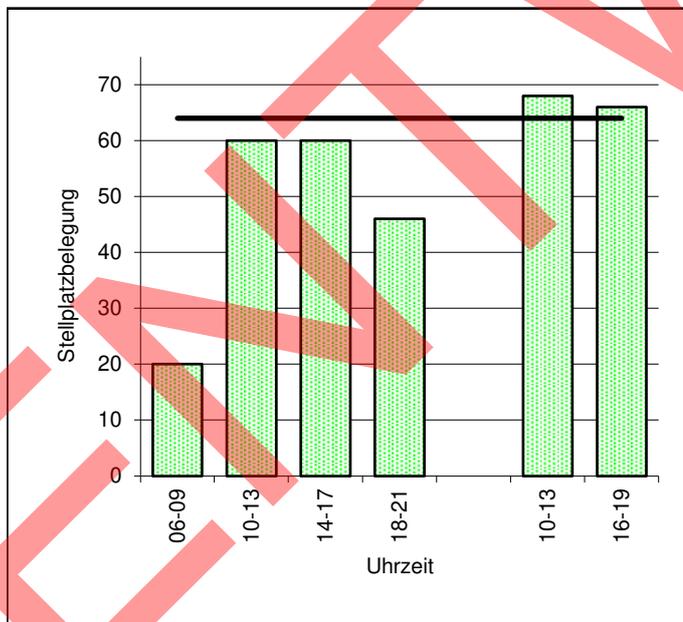
Stellplatzangebot: 87  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 70,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 82,8%

Stellplatzbereich 502  
Am Kreideberg



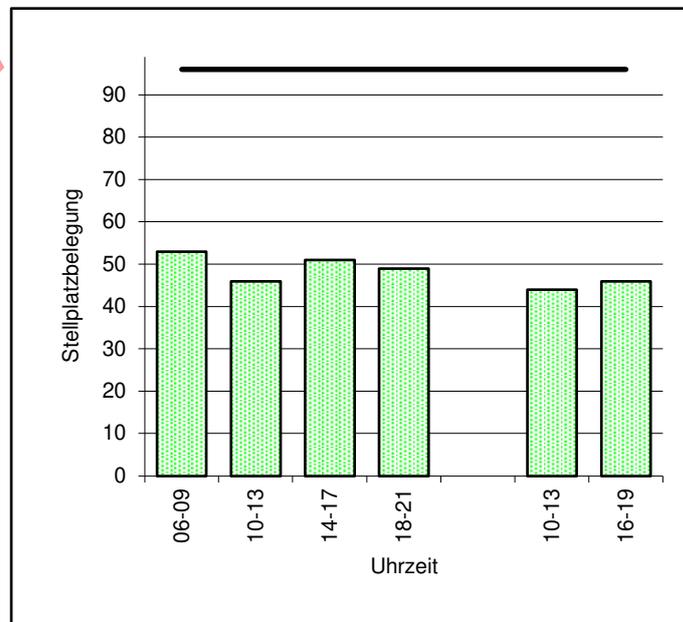
Stellplatzangebot: 59  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 110,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 103,4%

Stellplatzbereich 503  
Parkplätze Am Kreideberg



Stellplatzangebot: 64  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 93,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 106,3%

Stellplatzbereich 504  
Ostpreußenring



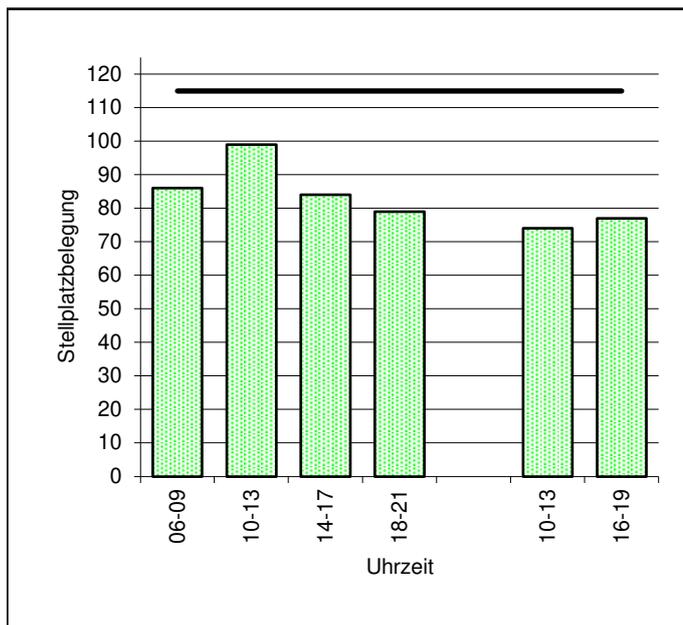
Stellplatzangebot: 96  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 55,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 47,9%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



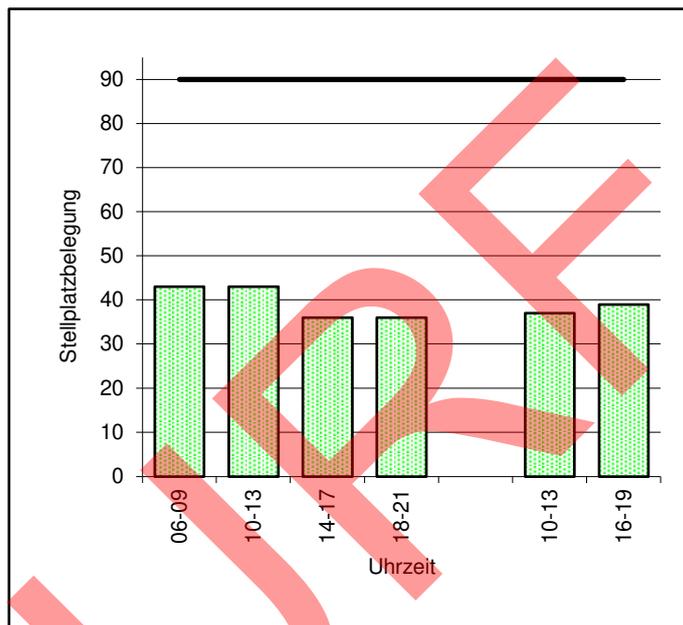
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 505  
Witzendorfstraße



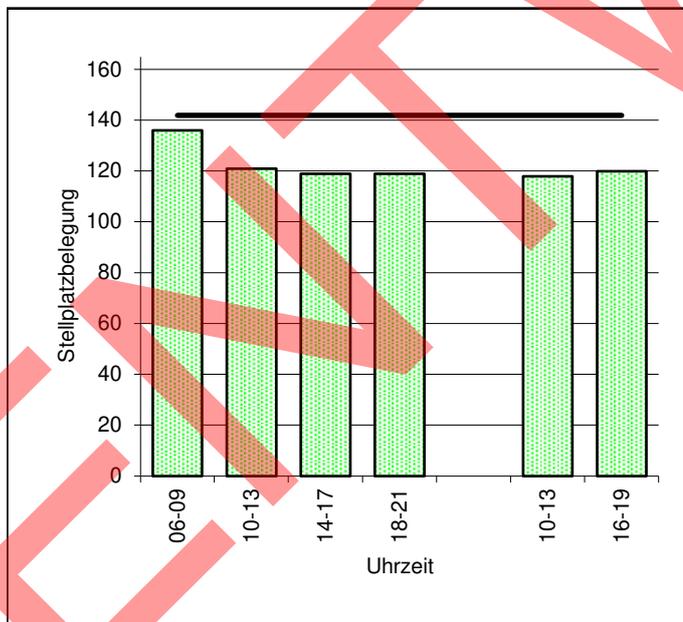
Stellplatzangebot: 115  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 86,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 67,0%

Stellplatzbereich 506  
Schomakerstraße Ost



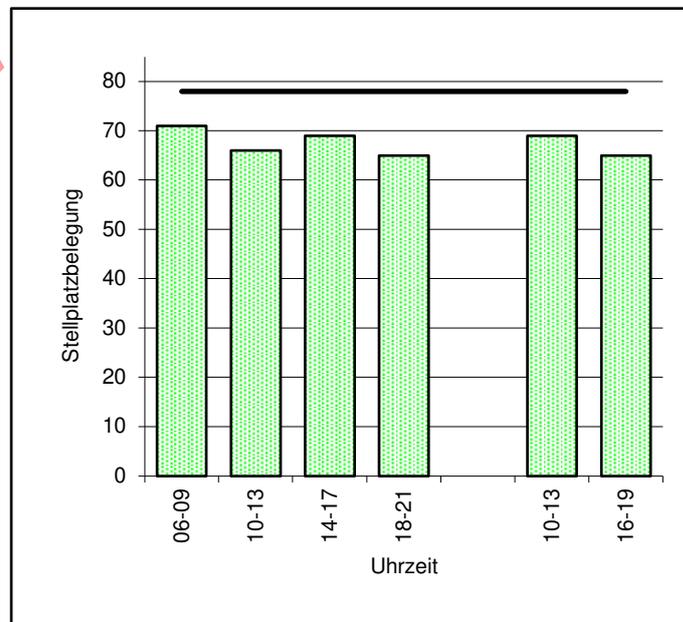
Stellplatzangebot: 90  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 47,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 43,3%

Stellplatzbereich 507  
Rotenburger Straße



Stellplatzangebot: 142  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 95,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 84,5%

Stellplatzbereich 508  
Lauensteinstraße



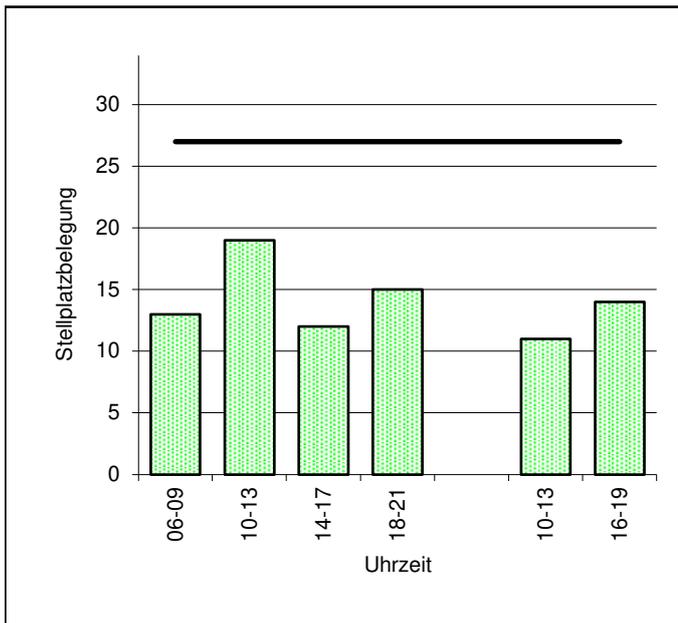
Stellplatzangebot: 78  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 91,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 88,5%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



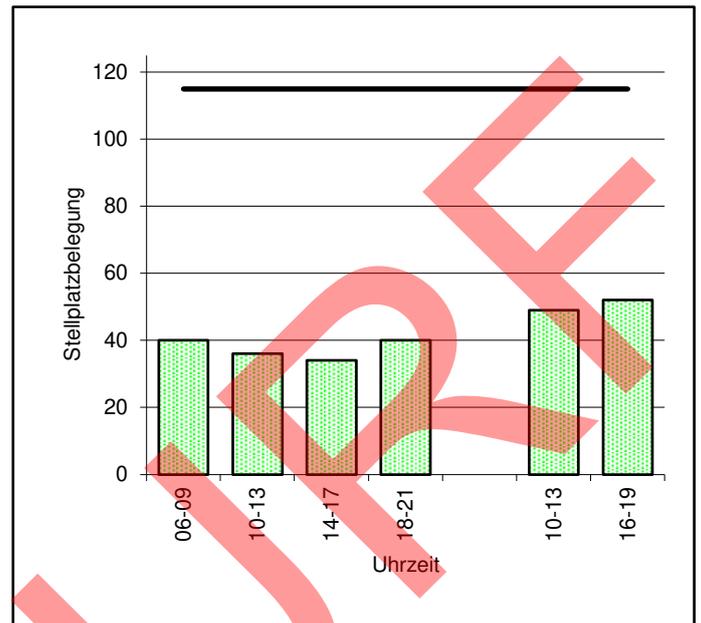
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 509  
Neuetorstraße



— Stellplatzangebot: 27  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 70,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 51,9%

Stellplatzbereich 510  
Schomakerstraße West



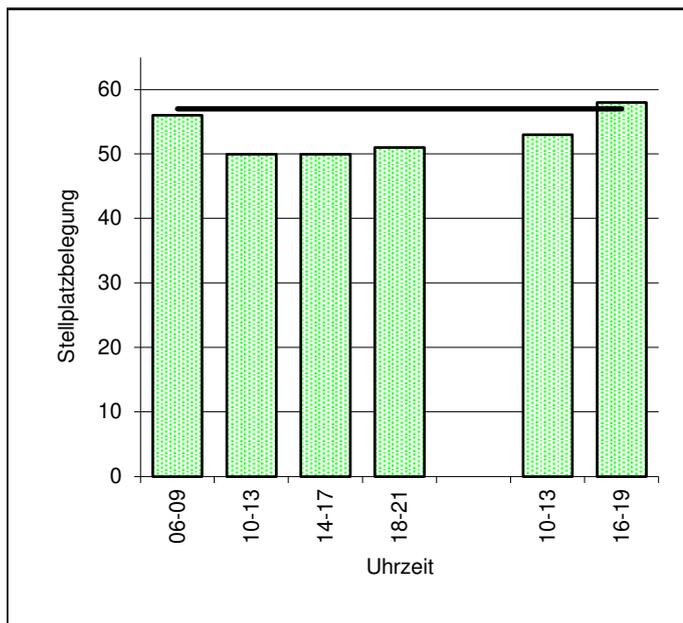
— Stellplatzangebot: 115  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 34,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 45,2%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



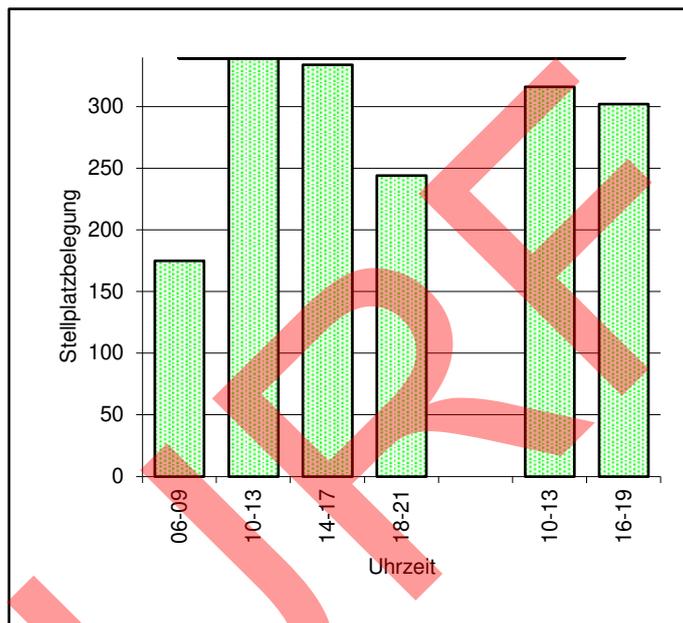
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 601  
Sülzwiese



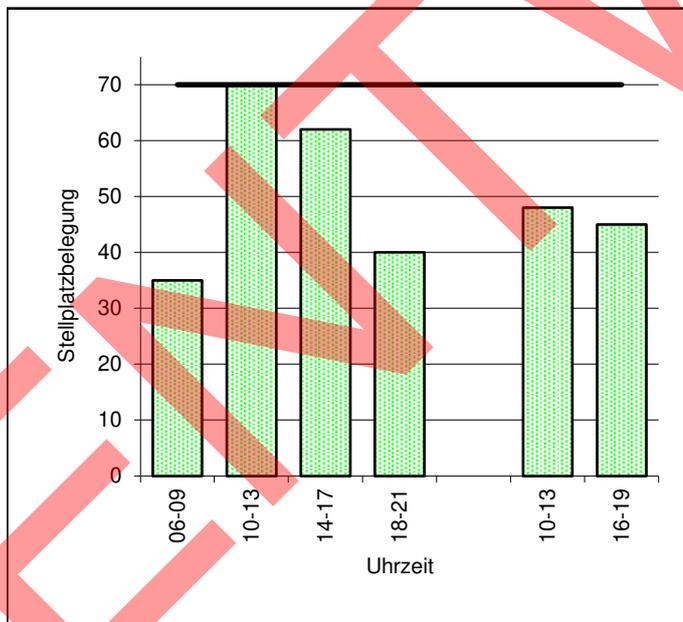
Stellplatzangebot: 57  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 98,2%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 101,8%

Stellplatzbereich 602  
Parkplatz Sülzwiesen



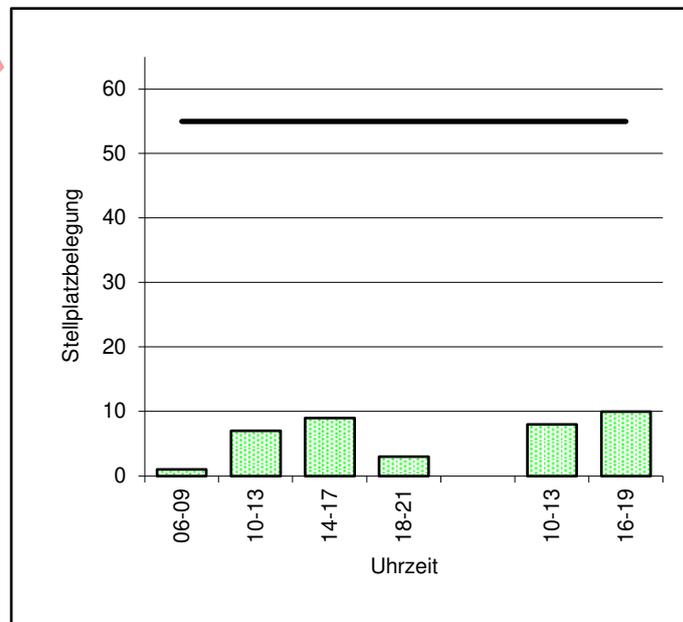
Stellplatzangebot: 340  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 100,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 92,9%

Stellplatzbereich 603  
Parkplatz Am Bargenturm Nord



Stellplatzangebot: 70  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 100,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 68,6%

Stellplatzbereich 604  
Parkplatz Am Bargenturm Mitte



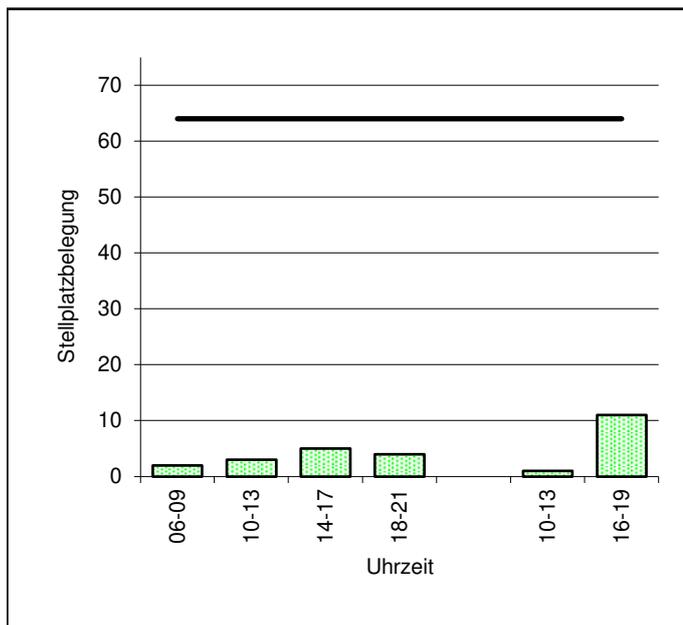
Stellplatzangebot: 55  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 16,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 18,2%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



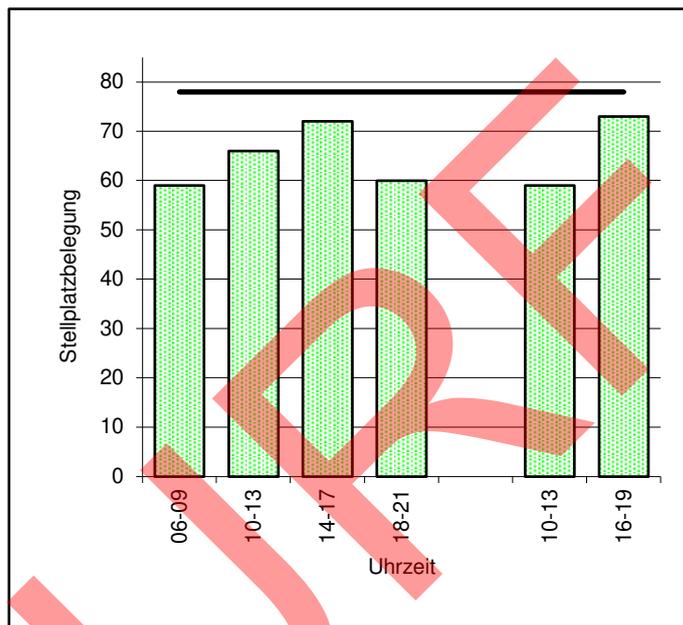
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 605  
Parkplatz Am Bargenturm Süd



Stellplatzangebot: 64  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 7,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 17,2%

Stellplatzbereich 606  
Hinter der Saline



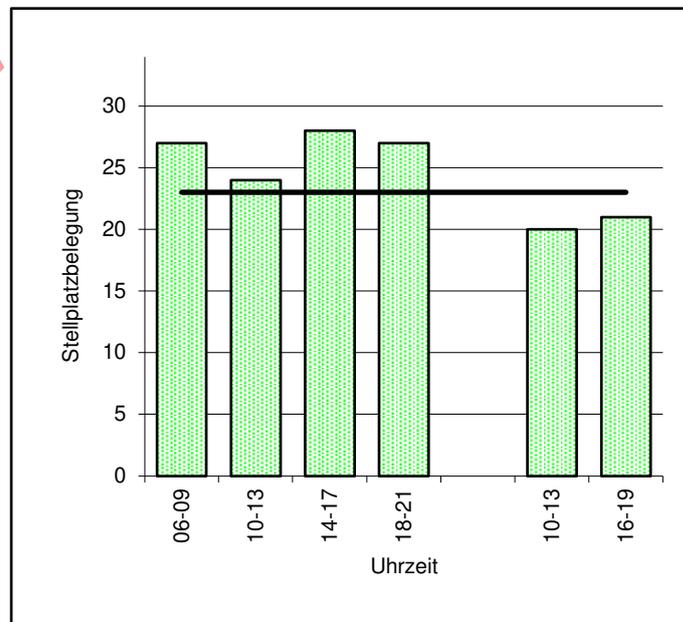
Stellplatzangebot: 78  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 92,3%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 93,6%

Stellplatzbereich 607  
Bögelstraße Ost



Stellplatzangebot: 15  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 66,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 100,0%

Stellplatzbereich 608  
Bögelstraße Nordwest



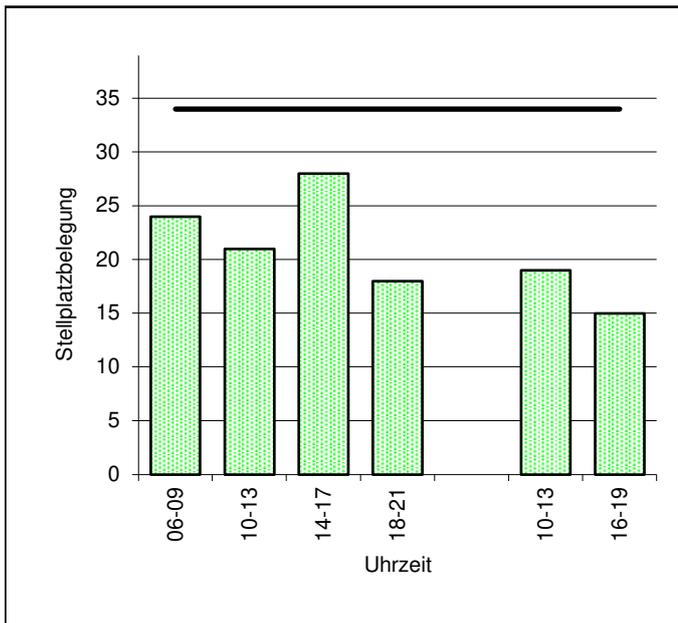
Stellplatzangebot: 23  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 121,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 91,3%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 609  
Schildsteinweg Nordwest



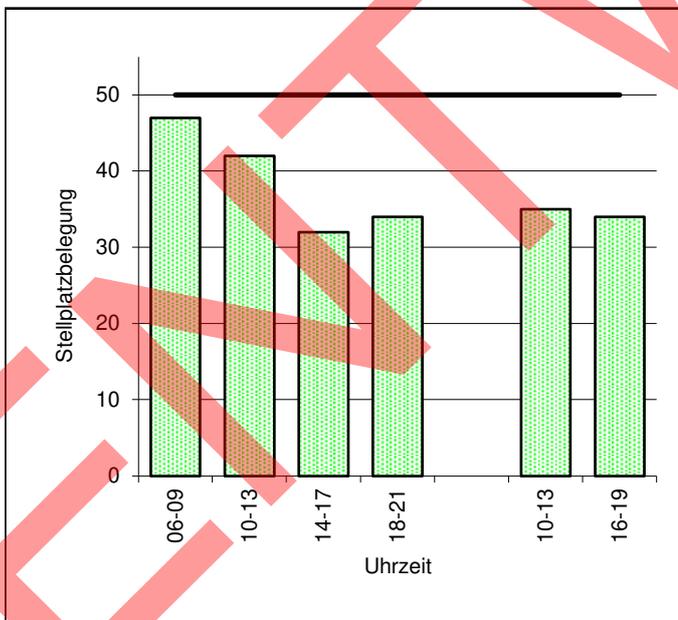
Stellplatzangebot: 34  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 82,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 55,9%

Stellplatzbereich 610  
Parkpalette Klinikum



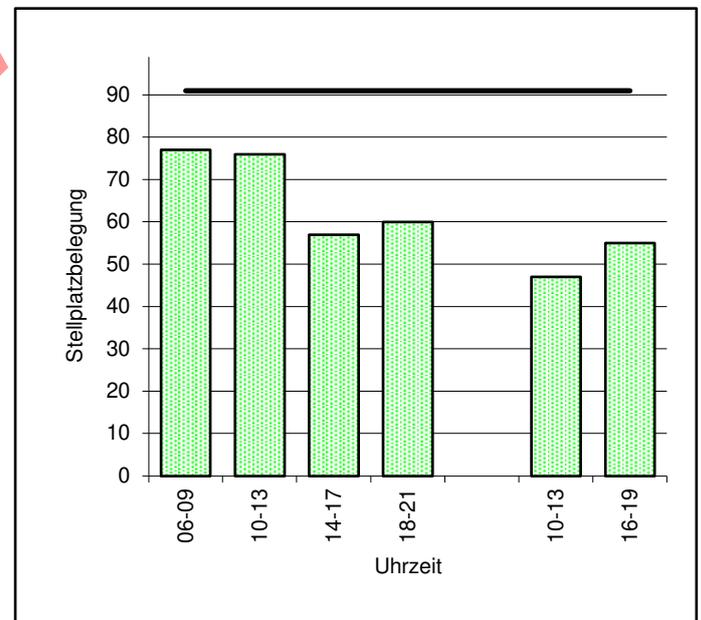
Stellplatzangebot: 568  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 48,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 27,8%

Stellplatzbereich 611  
Schildsteinweg Südost



Stellplatzangebot: 50  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 94,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 70,0%

Stellplatzbereich 612  
Ernst-Braune-Straße



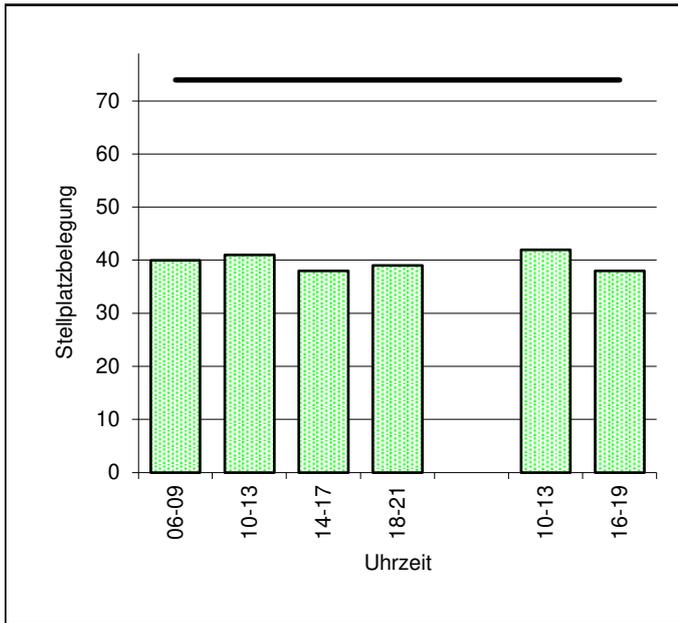
Stellplatzangebot: 91  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 84,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 60,4%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



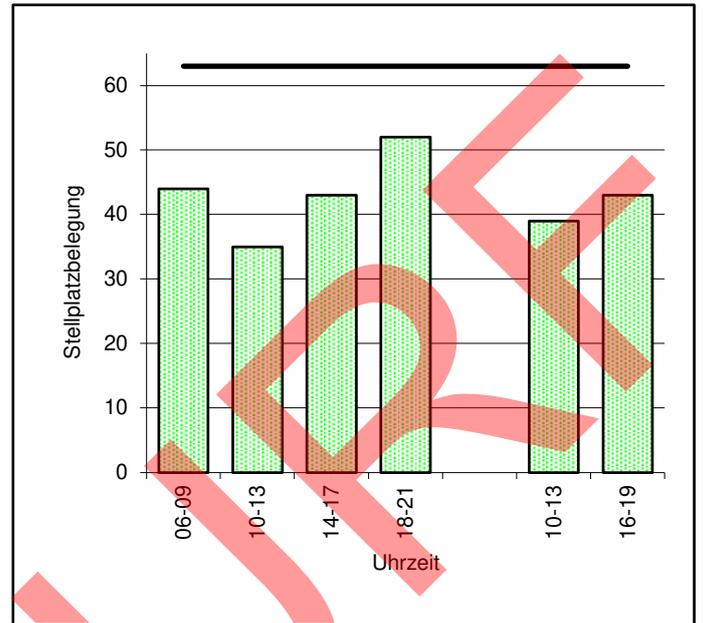
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 613  
Lerchenweg



— Stellplatzangebot: 74  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 55,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 56,8%

Stellplatzbereich 614  
Ringstraße



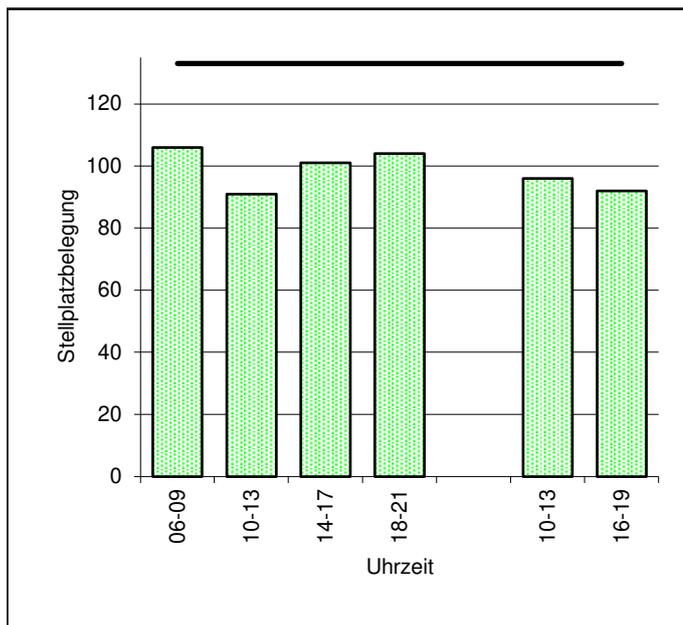
— Stellplatzangebot: 63  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 82,5%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 68,3%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



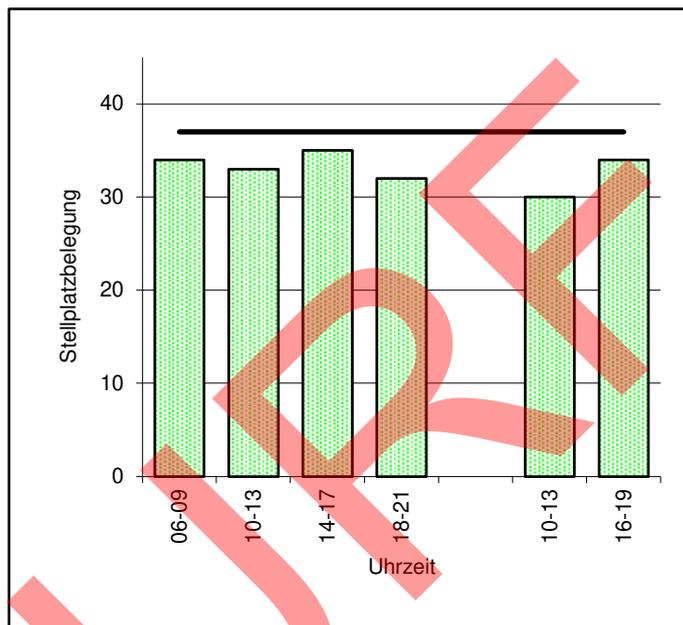
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 701  
Munstermannskamp / Scharnhorststraße



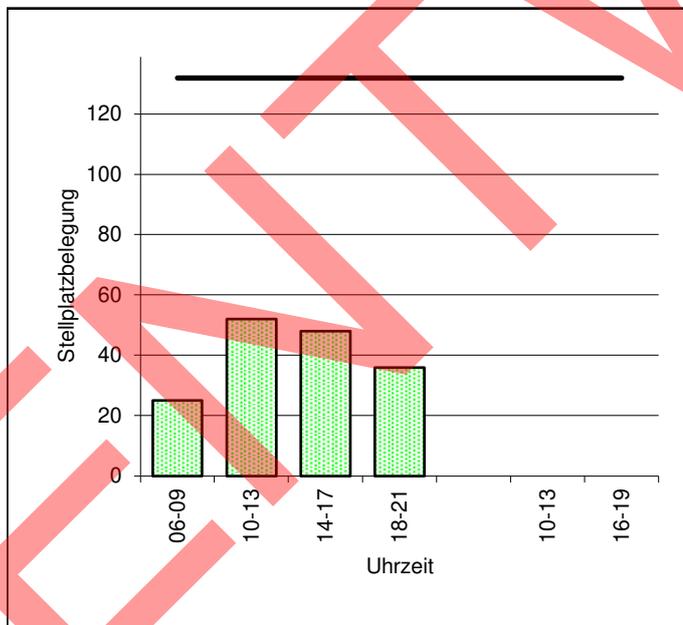
Stellplatzangebot: 133  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 79,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 72,2%

Stellplatzbereich 702  
Gneisenaustraße



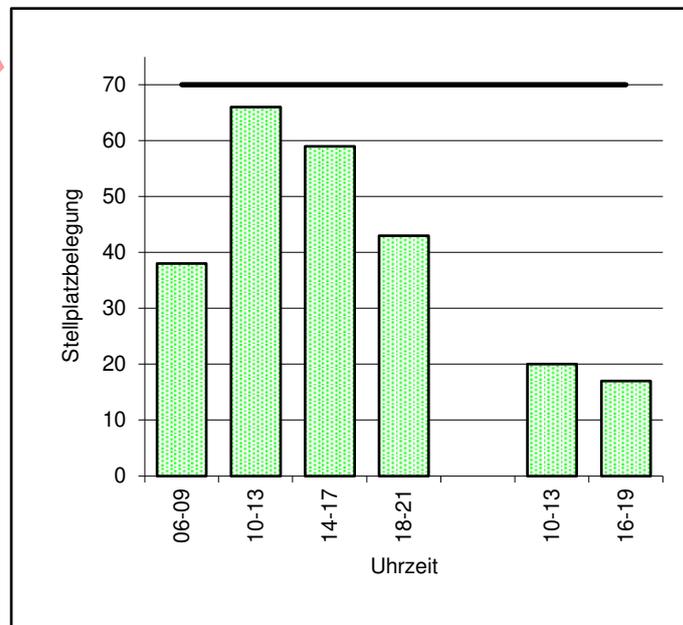
Stellplatzangebot: 37  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 94,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 91,9%

Stellplatzbereich 703  
Parkpalette Scharnhorststraße



Stellplatzangebot: 132  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 39,4%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 0,0%

Stellplatzbereich 704  
Parkplatz Scharnhorststraße



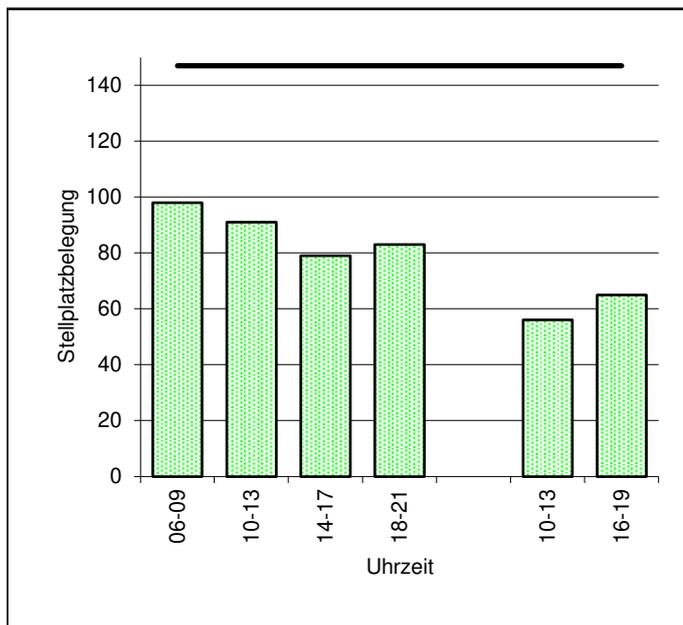
Stellplatzangebot: 70  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 94,3%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 28,6%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



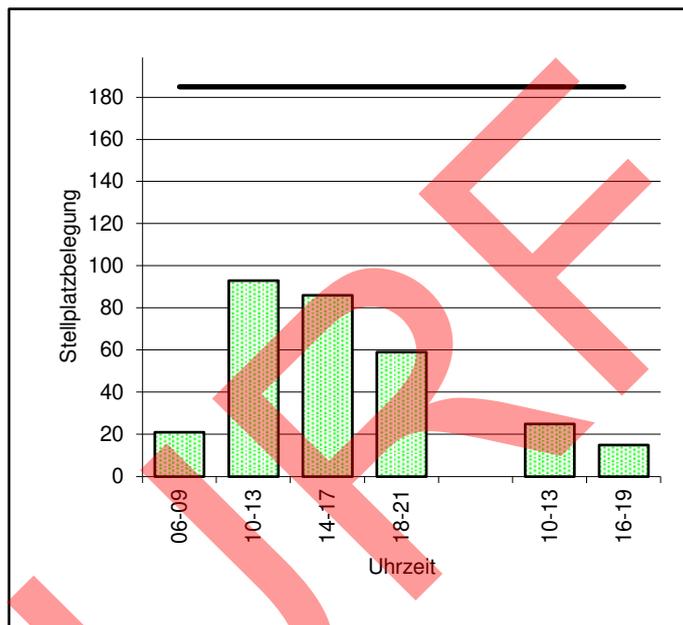
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 705  
Wichernstraße



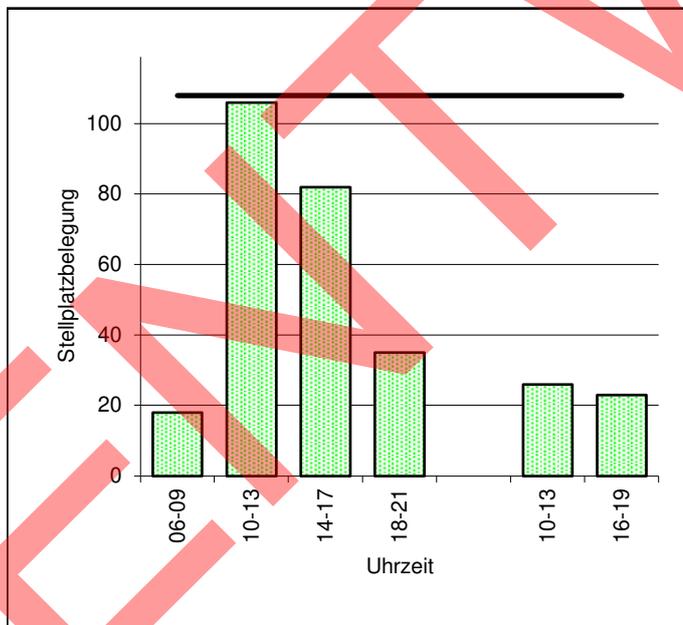
Stellplatzangebot: 147  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 66,7%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 44,2%

Stellplatzbereich 706  
Unicampus



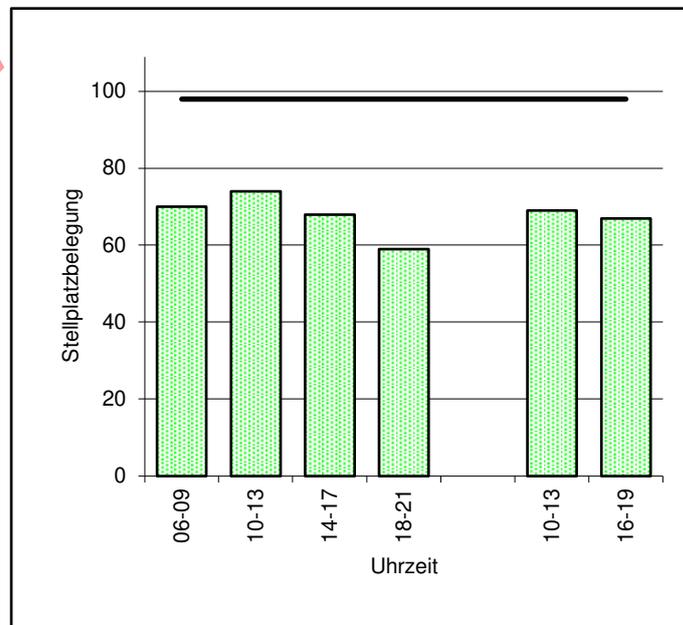
Stellplatzangebot: 185  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 50,3%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 13,5%

Stellplatzbereich 707  
Parkplatz Audimax



Stellplatzangebot: 108  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 98,1%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 24,1%

Stellplatzbereich 708  
Heinrich-Böll-Straße



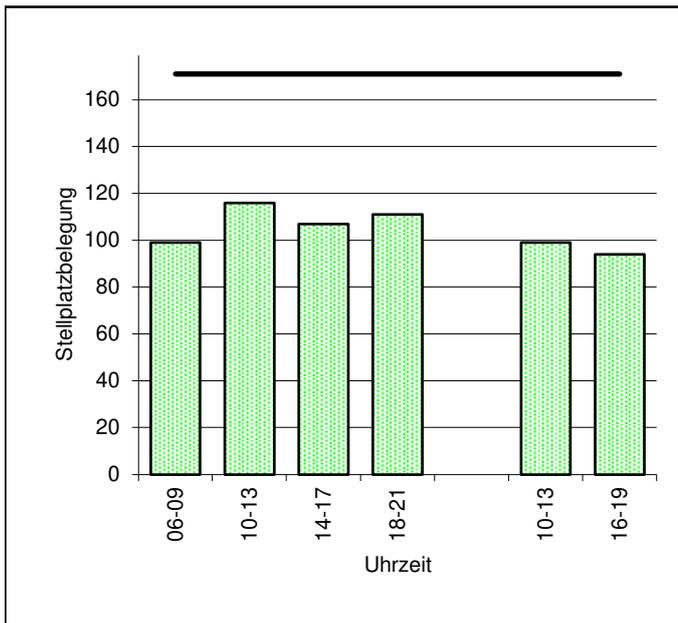
Stellplatzangebot: 98  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 75,5%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 70,4%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



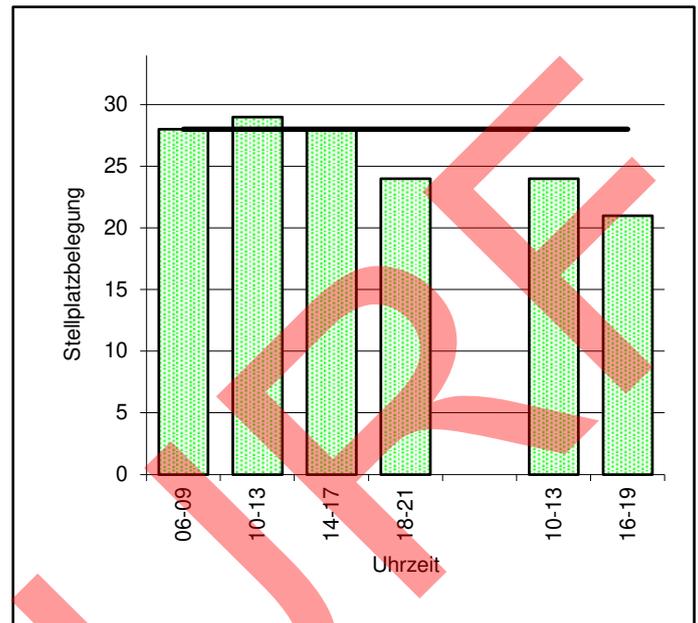
Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 709  
Virchowstraße / Robert-Koch-Straße



Stellplatzangebot: 171  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 67,8%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 57,9%

Stellplatzbereich 710  
Gaußstraße



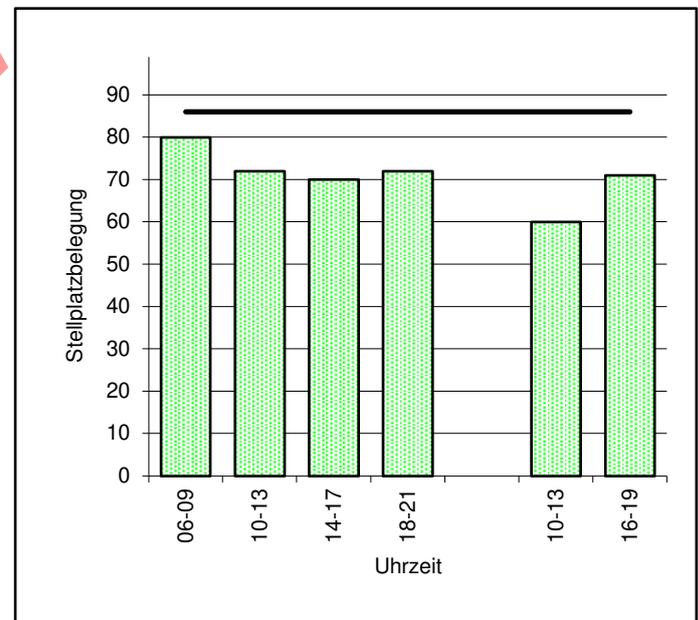
Stellplatzangebot: 28  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 103,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 85,7%

Stellplatzbereich 711  
Röntgenstraße / Eckermannstraße



Stellplatzangebot: 207  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 77,3%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 66,7%

Stellplatzbereich 712  
Planckstraße



Stellplatzangebot: 86  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 93,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 82,6%

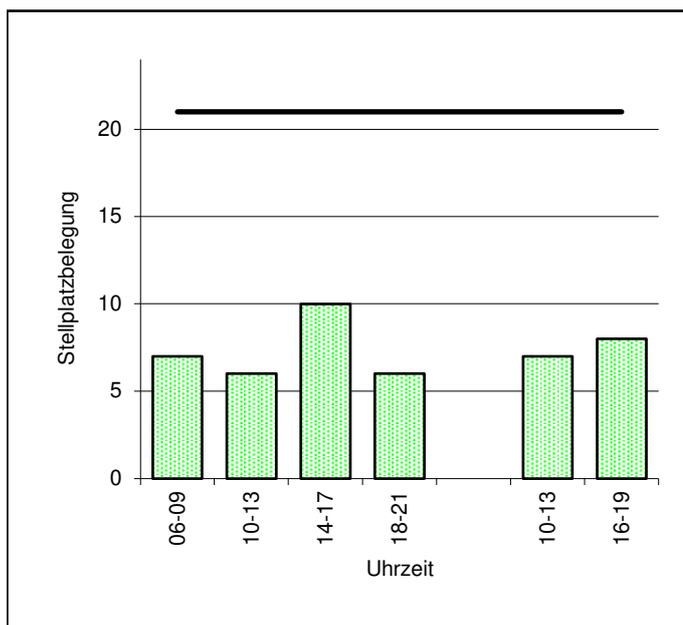
Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



Untersuchungen zum ruhender Verkehr in der Hansestadt Lüneburg

Stellplatzbereich 801

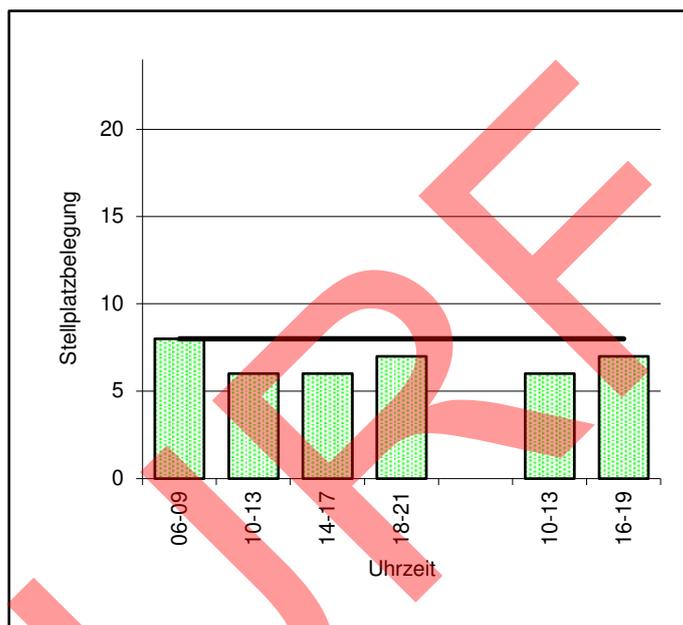
Am Graben



— Stellplatzangebot: 21  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 47,6%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 38,1%

Stellplatzbereich 802

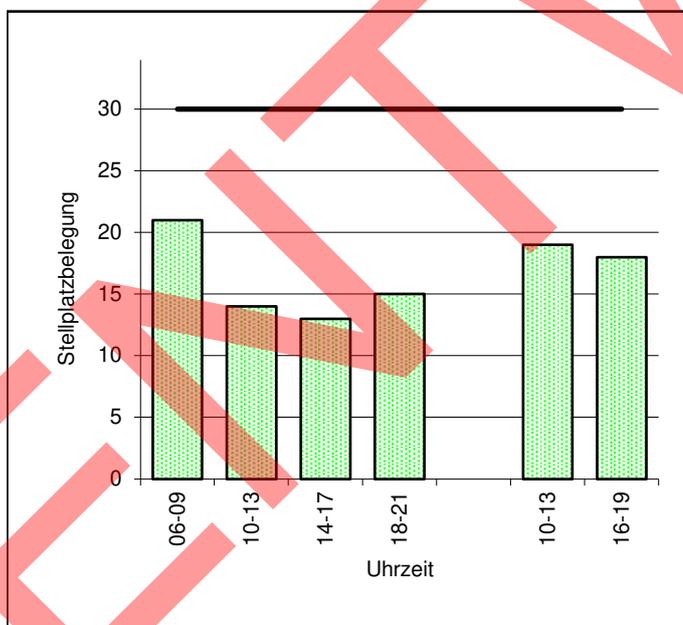
In der Weide



— Stellplatzangebot: 8  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 100,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 87,5%

Stellplatzbereich 803

Wiesenstraße



— Stellplatzangebot: 30  
 maximaler Auslastungsgrad werktags: 70,0%  
 maximaler Auslastungsgrad samstags: 63,3%

Grundlage: Erhebungen von Mai bis Juli 2022



## Tarife Vorschlag Süzwiesen Bewirtschaftung

*Die Vergabe aller Tarifoptionen werden nach Verfügbarkeit durchgeführt.*

*Der Parhausbetreiber behält sich die Vergabe der jeweiligen Tarifoption entsprechend der Verfügbarkeit vor*

<b>Tagestarif</b>	<b>3,00 €</b>	<b>pro Tag</b>
<i>Montag- Sonntag - ohne Stellplatz Garantie - 3,00€ pro Tag</i>		
<b>Teilzeitkräfte</b> mit Jobnachweis	<b>25,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
<i>Monatstarif - 6 Stunden Parkzeit pro Tag - Montag-Samstag - ohne Stellplatz Garantie - bei Überschreitung der Zeit: wird der Tagestarif nachverrechnet</i>		
<b>All inklusive Anlieger</b> mit Anwohner-Nachweis <b>und Vollzeitkräfte</b> mit Jobnachweis	<b>45,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
<i>Monatstarif - Montag-Sonntag - ohne Stellplatz Garantie - Anwohner Kontingent</i>		

## Neue Tarife im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes der Hansestadt Lüneburg

<b>Stundentarif</b>	<b>1,80 €</b>	<b>pro Stunde</b>
<b>Tagestarif</b>	<b>12,00 €</b>	<b>pro Tag</b>
<i>Tagestarif wird nach X Stunden erreicht</i>	<i>6,6 h</i>	
<b>verlorenes Ticket</b>	<b>50,00 €</b>	<i>mit Kennzeichenerkennung würde ein Ticketverlust Tarif nicht notwendig sein. Anstelle dessen würde eine Bearbeitungsgebühr + Halteranfragegebühr anstehen</i>

## Flexibilitäts-Vereinbarung

Die Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH kann die Tarife den Marktgegebenheiten  $\pm$  15% anpassen

### Monatstarife

Die Vergabe aller Tarifoptionen werden nach Verfügbarkeit durchgeführt. Der Parhausbetreiber behält sich die Vergabe der jeweiligen Tarifoption entsprechend der Verfügbarkeit vor

<b>Gold - Tarif</b>	<b>125,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
---------------------	-----------------	------------------

365 Tage fester/reservierter Stellplatz 24/7h in einem bestimmten Parkhaus

<b>Silber - Tarif</b>	<b>120,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
-----------------------	-----------------	------------------

Parken nach Wahl in den Parkhäusern RTHS, BHF, LP - 365 Tage Stellplatz - 24/7h - Begrenztes Kontingent max. 50 Plätze je Parkhaus

<b>Bronze - Tarif</b>	<b>100,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
-----------------------	-----------------	------------------

365 Tage Stellplatz - 24/7h - ohne Stellplatz Garantie - in einem fest vereinbarten Parkhaus

### Jahrestarife

Jahrestarife sind jeweils 10 Monatstarife, eine fristgerechte Kündigung ist mindestens vier Wochen vor Vertragsende einzureichen und bedarf der Schriftform. Bei einer nicht fristgerechten Kündigung verlängert sich der Vertrag um weitere 12 Monate

### Anwohnerstarife

Die Vergabe aller Tarifoptionen werden nach Verfügbarkeit durchgeführt. Der Parhausbetreiber behält sich die Vergabe der jeweiligen Tarifoption entsprechend der Verfügbarkeit vor. Tarif mit Parkzeit pro Tag und Parkvorgang, Nutzung mit max. Stunden. Vergabe nur mit Anwohnerausweis.

<b>Basis - Tarif</b>	<b>50,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
----------------------	----------------	------------------

365 Tage Stellplatz -24/7h - in einem fest vereinbarten Parkhaus - separierter fester Parkbereich, Kennzeichen wird mit in den Vertrag eingepflegt.

<b>Nacht - Tarif</b>	<b>30,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
----------------------	----------------	------------------

Parkzeit: Montag - Sonntag von 17 bis 8 Uhr - bei Überschreitung der Zeit: wird 50% Stundentarif nachverrechnet.

<b>Nacht Plus Tarif</b> Nacht + Wochenende - Tarif	<b>40,00 €</b>	<b>pro Monat</b>
---	----------------	------------------

365 Tage Stellplatz Parkzeit: Montag - Sonntag von 17 bis 8 Uhr + Wochenende tagsüber (Samstag 8 bis Sonntag 17 Uhr) - bei Überschreitung der Zeit: wird 50% Stundentarif nachverrechnet

<b>Job-Pendler</b>		
<p><i>Die Vergabe aller Tarifoptionen werden nach Verfügbarkeit durchgeführt. Der Parhausbetreiber behält sich die Vergabe der jeweiligen Tarifoption entsprechend der Verfügbarkeit vor. Tarif mit Parkzeit pro Tag und Parkvorgang, Nutzung mit max. Stunden. Vergabe nur mit Jobnachweis.</i></p>		
<p><b>JOB GOLD PLUS Tarif</b> Vollzeit + Wochenende Montag-Sonntag mit 10h Parkzeit pro Tag / Parkvorgang</p>	<p><b>80,00 €</b></p>	<p><b>pro Monat</b></p>
<p><i>365 Tage Stellplatz - 10 Stunden Parkzeit pro Tag - Montag-Sonntag - ohne Stellplatz-Garantie - bei Überschreitung der Zeit: wird 50% Stundentarif nachverrechnet</i></p>		
<p><b>JOB GOLD Tarif</b> Vollzeit Montag-Freitag mit 10h Parkzeit pro Tag / Parkvorgang</p>	<p><b>60,00 €</b></p>	<p><b>pro Monat</b></p>
<p><i>365 Tage Stellplatz - 10 Stunden Parkzeit pro Tag / Parkvorgang - Montag-Freitag - ohne Stellplatz-Garantie - bei Überschreitung der Zeit: wird 50% Stundentarif nachverrechnet</i></p>		
<p><b>JOB SILBER PLUS Tarif</b> Teilzeit + Wochenende Montag-Sonntag mit 6h Parkzeit pro Tag / Parkvorgang</p>	<p><b>50,00 €</b></p>	<p><b>pro Monat</b></p>
<p><i>365 Tage Stellplatz - 6 Stunden Parkzeit pro Tag / Parkvorgang - Montag-Sonntag - ohne Stellplatz-Garantie - bei Überschreitung der Zeit: wird 50% Stundentarif nachverrechnet</i></p>		
<p><b>JOB SILBER Tarif</b> Teilzeit Montag-Freitag mit 6h Parkzeit pro Tag / Parkvorgang</p>	<p><b>30,00 €</b></p>	<p><b>pro Monat</b></p>
<p><i>365 Tage geöffnet / verfügbarer Stellplatz - 6 Stunden Parkzeit pro Tag / Parkvorgang - Montag- Freitag - ohne Stellplatz-Garantie - bei Überschreitung der Zeit: wird 50% Stundentarif nachverrechnet</i></p>		

<b>sonstige Optionen</b>		
<b>Kinoticket (PH LP)</b>	<b>1,50 €</b>	<b>pro Ticket</b>
<i>1,50€ für 5h Parkzeit nach Einfahrt, wird an der Kinokasse durch einen Vergütungsstempler auf das Einfahrtsticket gebucht. Nach 5h wird der Stundentarif berechnet und der Kunde*in kann diesen am Kassenautomaten begleichen</i>		
<b>Vergütungskarte (10er Karte - rabattierter Tagesarif)</b>	<b>70,00 €</b>	<b>für 10ér Ticket</b>
<i>70,00€ für 10 Vergütungskarten / Bezahlkarten Der Tagesarif wird somit von 10,00€/Tag auf 7,00€/Tag reduziert (von 12,50€/Tag auf 10,00€/Tag) wird</i>		
<b>Lünebon (Einzelhändler Gewerbetarif)</b>	<b>1€-Wert wählbar</b>	
<i>Rabatte durch „Lünebon“ für die Innenstadt / Geschäfte Hotels etc. Verkauf in großen Mengen (100er) Rabatt 10% pro Einkauf für den Kunden (Lünebon mit entsprechender Werbung auf dem Ticketrücken; wird je nach Bestellung gedruckt - Bon Wert vom Kunden individuell wählbar)</i>		

<b>Rabattstaffeln für Firmenkunden / Großkunden</b>	Jahrestarif	Rabattstaffel 5-9 Stellplätze	Rabattstaffel 10-19 Stellplätze	Rabattstaffel 20-49 Stellplätze	Rabattstaffel 50-999 Stellplätze
<i>Jahreskarten für Großkunden: bei frühzeitiger Kündigung wird der Jahresvertrag in einen Monatsvertrag umgewandelt / die Differenz berechnet</i>	Bis 4 Parkplätze kein Rabatt	5%	10%	15%	20%



HANSESTADT LÜNEBURG

Änderungsantrag: ①

Die Musikschule soll tagsüber vom  
Anwohnerparken ~~ausgeschlossen~~  
ausgeschlossen werden, d. h.

Während der Bewirtschaftungs-  
zeiten.

Burghard Heerbeck, 12.09.24



Stadtratsfraktion

im Rat der Hansestadt Lüneburg



Frau Oberbürgermeisterin  
Claudia Kalisch  
Rathaus  
21335 Lüneburg

Lüneburg, den 19. Sept. 2024

### Heranziehungsbeschluss zum Zuschnitt der Bewohnerparkbereiche

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

zur Sitzung des Rates der Hansestadt Lüneburg am 19.9.2024 stellen die Fraktion der FDP und SPD den folgenden Änderungsantrag zur Vorlage VO/11281/24:

Zum Zuschnitt der Bewohnerparkbereiche in der Hansestadt Lüneburg behält sich der Rat der Hansestadt Lüneburg die Entscheidung gemäß § 58 (3), Satz 1, NKomVG vor.

#### **Begründung:**

Beim Zuschnitt der Bewohnerparkplätze in der Hansestadt Lüneburg handelt es sich um eine Entscheidung, die einen nicht unerheblichen Einfluss auf das direkte Lebensumfeld einer Vielzahl von Bewohnerinnen und Bewohner in Lüneburg hat. Diese Entscheidung soll nicht im nichtöffentlich tagenden Verwaltungsausschuss fallen, sondern öffentlich im Rat der Hansestadt Lüneburg diskutiert und abgestimmt werden.

Die Bewohnerparkplätze stehen in der Regel im Mischprinzip (gleichzeitige Nutzung als gebührenpflichtige Straßenrandparkplätze) den Bewohnern zur Verfügung. Wer wo als Bewohner genau parken darf, muss erst recht bei der angedachten Erhöhung der Gebühren öffentlich diskutiert werden.

Den Änderungsantrag stellen wir hier, da die Verwaltung in der Vorlage schreibt: "Wegen der Änderung des Zuschnitts der Bewohnerparkbereiche sieht die Verwaltung die Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses im Sinne dessen Lückenzuständigkeit für die Änderung der Bewohnerparkbereich als gegeben an."

Mit freundlichen Grüßen

Frank Soldan

Hiltrud Lotze

Uwe Nehring