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 m² (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 Änderung¹ 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-

¹ 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 Tagestarif 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) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
- Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr
und/oder
- Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ _____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
- Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 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