

DEZERNAT III
Herr Hagmaier

Datum:
10.09.2024

Antrag

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Antrag "Parkleitsystem" (Antrag der FDP-Fraktion vom 09.09.2024, eingegangen am 09.09.2024 um 22:30 Uhr)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
N	29.10.2024	Verwaltungsausschuss
Ö	30.10.2024	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

Die Verwaltung nimmt zu dem beigefügten Antrag wie folgt Stellung:

1. Behebung technischer Mängel an den dynamischen Anzeigetafeln

Die Verwaltung ist sich der technischen Herausforderungen bewusst und steht in engem Austausch mit dem zuständigen Dienstleister, um die fehlerhafte Anzeige der dynamischen Tafeln zu beheben. Aktuell sind lediglich zwei von 29 Anzeigestandorten außer Betrieb:

- An der Uelzener Straße: Hier liegt ein Mastschaden nach Baumaßnahmen durch einen Dritten vor, der durch eine Fachfirma behoben werden muss. Anschließend kann die Anzeigetafel wieder in Betrieb genommen werden.
- An der Schießgrabenstraße: Es liegt eine Kommunikationsstörung zwischen der Anzeige und dem Verkehrsrechner vor, die momentan untersucht wird. Mögliche Ursachen sind ein defektes Kabel (wie es z.B. nach Baumaßnahmen von Glasfaserfirmen vorkommt) oder ein fehlgeleitetes Signal.

Zu Ausfällen in geringem Umfang, wie etwa Pixelfehler, hatte die Verwaltung bereits auf die Anfrage vom 14.09.2023 in Ihrer Stellungnahme vom 03.11.2023 dargestellt (vgl. VO/10833/23, Antwort auf Frage 2). Während die Pixelfehler in der Zwischenzeit behoben werden konnten, bestehen aktuell die oben beschriebenen, technischen Defekte.

Alle anderen Anzeigetafeln funktionieren einwandfrei und liefern präzise Informationen. Die Genauigkeit der angezeigten Daten hängt jedoch von der Art der Erfassung ab. Parkhäuser mit Schranken liefern zuverlässige Zahlen, während offene Parkflächen ohne Schranken keine sehr verlässliche Angabe der Stellplatzverfügbarkeit ermöglichen. Dies liegt an den fehleranfälligen Induktionsschleifen, die bei „falschem“ Überfahren die Daten verfälschen können. Präzisere Daten können mit einem entsprechenden Budget für die technische Auf-

wertung durch Schrankenanlagen vor den Parkflächen erreicht werden (z.B. Sülzwiesen, Theaterparkplatz, Hinter der Saline). Schätzungsweise kann es sich hier je nach Standort und technischer Ausprägung um rd. 100.000 Euro inkl. Tiefbauarbeiten handeln.

Das zugrundeliegende System (der Verkehrsrechner) ist technisch auf dem neuesten Stand und wird regelmäßig mit Software-Updates versorgt, was die langfristige Funktionalität sicherstellt.

2. Ausbau des Parkleitsystems an strategisch wichtigen Einfahrtsstraßen

Derzeit ist kein grundsätzlicher Ausbau des Parkleitsystems an weiteren Standorten geplant. Eine Erweiterung würde erhebliche Kosten verursachen, die sich auf rd. 50.000 Euro pro Standort mit zwei Schildern und den notwendigen Tiefbauarbeiten belaufen können. Eine sorgfältige Kosten-Nutzen-Abwägung ist daher erforderlich, um festzustellen, ob der zusätzliche Nutzen eines solchen Ausbaus die hohen Investitionskosten rechtfertigt.

Eine detaillierte Kostenabschätzung sowie eine Einordnung der zu erwartenden Auswirkungen auf das städtische Verkehrsaufkommen wären vor einer möglichen Entscheidung durchzuführen. Auch die Frage, inwieweit Fördermittel für eine solche Maßnahme zur Verfügung stehen könnten, müsste vorab geprüft werden. Beides zusammen würde erheblichen zusätzlichem Personalaufwand sowie die Einbindung entsprechender Dienstleister bedeuten.

3. Implementierung einer Webanwendung zur Echtzeit-Anzeige der Parkplatzbelegung

Die Verwaltung arbeitet bereits intensiv an der Einbindung der Parkleitsystem-Daten in eine Web-Anwendung, die es Nutzer:innen ermöglichen soll, die Belegung von Parkplätzen in Echtzeit abzurufen. Hierzu wird eng mit dem IT-Bereich zusammengearbeitet, um die technischen Voraussetzungen zu schaffen und gleichzeitig hohe IT-Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Es ist von großer Bedeutung, dass der Verkehrsrechner, der sowohl die Parkleitsysteme als auch die Lichtsignalanlagen steuert, vor unberechtigten externen Zugriffen geschützt wird.

Die Einführung dieser Webanwendung wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2025 umgesetzt, abhängig von der Fertigstellung der nötigen IT-Infrastruktur. Die Verwaltung wird hierzu rechtzeitig weitere Details und einen Zeitplan kommunizieren.

Kosten und Personalaufwand

Die Modernisierung und Erweiterung des Parkleitsystems bringt sowohl finanzielle als auch personelle Herausforderungen mit sich:

- Kosten: Neben den bereits erwähnten rd. 50.000 Euro pro Standort für einen Ausbau, sind weitere Mittel für die IT-Integration und die fortlaufende Wartung des Systems einzuplanen. Ein höheres investives Budget im Bereich Mobilität für die Jahre 2025 und 2026 wäre daher erforderlich.
- Personalaufwand: Für die kontinuierliche Betreuung des Systems und die Implementierung der Webanwendung wird zusätzlicher Personalaufwand benötigt, der insbesondere im Bereich Mobilität im Rahmen der Verkehrssteuerung anfällt. Die vorhandene Stelle ist bereits mit den weiteren Aufgaben im Rahmen der Verkehrssteuerung sowie der Schaffung einer entsprechenden Webanwendung ausgelastet, daher wäre eine Umsetzung auch mit einem Personalmehrbedarf verbunden.

Zusammenfassung

Die Verwaltung erkennt den Bedarf an einer Modernisierung und Erweiterung des Parkleitsystems an. Die bereits laufenden Maßnahmen zur Behebung technischer Mängel sowie die geplante Implementierung einer Webanwendung tragen dazu bei, den Parksuchverkehr zu

reduzieren und die Attraktivität der Innenstadt zu steigern.

Ein Ausbau des Systems an den Stadtgrenzen ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten abzuwägen. Hierzu müssen die Gesamtkosten und der Nutzen für die Verkehrssteuerung umfassend abgewogen werden.

Die Verwaltung befürwortet die Modernisierung des bestehenden Parkleitsystems und die Einführung einer Webanwendung, weist jedoch darauf hin, dass ein Ausbau der Infrastruktur mit hohen Kosten und Personalaufwendungen verbunden ist und sorgfältig abgewogen werden muss.

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)	-	Entsprechende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im erweiterten Innenstadtbereich auf ohnehin überlasteter Infrastruktur erwartet.
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)	+	Steigerung der Attraktivität mit dem PKW in die Stadt zu fahren, daher ggf. Vorteil für Gewerbetreibende.
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
- X 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: 344,00 Euro
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: siehe Vorlagentext
- c) an Folgekosten: siehe Vorlagentext
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
Nein
- e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Antrag Parkleitsystem

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Bereich 35 - Mobilität

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität
