



**An die
Mitglieder
des Ausschusses für Mobilität**

**Fachbereich Klimaschutz,
Nachhaltigkeit, Umwelt und
Mobilität**

Bereich 35
Am Ochsenmarkt 1

Auskunft erteilt

Herr Hagmaier

Telefon

309 – 3599

Email

Bastian.Hagmaier@stadt.lueneburg.de

Mein Zeichen

Datum

04.12.2024

PROTOKOLL

Anliegend erhalten Sie das Protokoll zur nachstehenden Sitzung:

▼ Gremium	▼ Sitzung vom:
Ausschuss für Mobilität	14.11.2024
▼ Sitzungsort	▼ Tatsächliche Sitzungsdauer
Ritterakademie, Am Graalwall 12, 21335 Lüneburg	16:03 - 20:20 Uhr

Den Öffentlichkeitsstatus der Sitzung entnehmen Sie bitte der beigefügten Tagesordnung.

Vorsitzende

Dezernent

Protokollführerin

Redenius

Moßmann

Richter



ANWESENHEITSLISTE

Anwesende Mitglieder

Vorsitz

Frau Pia Redenius

Herr Wolfgang Goralczyk

Vertretung für: Herrn Christian-Tobias Gerlach

Mitglieder des Gremiums

Frau Carmen Maria Bendorf

Herr Thomas Dißelmeyer

Vertretung für: Herrn Jörg Kohlstedt

Herr Keno Freund

Herr Ralf Gros

Vertretung für: Herrn Ulrich Blanck

Herr Burghard Heerbeck

Herr Martin Lühmann

Herr Dr. med. Michael Perschmann

Vertretung für: Frau Andrea Kabasci

Herr Jens-Peter Schultz

Grundmandat

Herr Dirk Neumann

Herr Frank Soldan

Beratende Mitglieder

Frau Josephine Beckfeld , AStA

Herr Timo Kniestädt , ver.di

Herr Jonas Korn , VCD

Herr Ulrich Mädge , Oberbürgermeister a.D.

Herr Cornelius Schnabel , LCM

Herr Martin Schwanitz

Vertretung für: Herrn Andreas Fündling , Polizeiinspektion Lüneburg

Herr Tobias Siewert , IHK

Herr Uwe Wenk , ADFC

Verwaltung

Herr Markus Moßmann Erster Stadtrat

Herr Jürgen Kipke FBL 3b

Herr Bastian Hagmaier BL 35

TAGESORDNUNG:

Öffentlicher Teil

- 1** Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2** Feststellung der Tagesordnung
- 3** Genehmigung des Protokolls vom 10.09.2024
- 4** Genehmigung des Protokolls vom 12.09.2024
- 5** Mitteilungen der Verwaltung im öffentlichen Teil
- 6** Einwohnendenfragen
- 7** Vorstellung Ergebnishaushalt / Investitionsprogramm im Ausschuss für Mobilität
Vorlage: VO/11550/24
- 8** Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) Wilschenbruch - Information zum Zwischenstand
Vorlage: VO/11287/24
- 9** Antrag des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. auf Erhöhung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen
Vorlage: VO/11433/24
- 10** Anfrage "Intelligente Ampelschaltung" (Anfrage der CDU-Fraktion vom 03.09.2024, eingegangen 03.09.2024)
Vorlage: VO/11454/24
- 11** Antrag "Prüfauftrag Markierung von Radstreifen" (Antrag der CDU-Fraktion vom 03.09.2024, eingegangen 03.09.2024)
Vorlage: VO/11456/24
- 12** Antrag "Geschwindigkeitsbegrenzung in Häcklingen" (Antrag der CDU-Fraktion und FDP-Fraktion vom 28.08.2024, eingegangen 11.09.2024)
Vorlage: VO/11476/24
- 13** Anfrage "Geschwindigkeitsbegrenzung an Schulwegen und Spielplätzen" (Anfrage der CDU-Fraktion vom 11.09.2024, eingegangen 11.09.2024)
Vorlage: VO/11477/24
- 14** Antrag "Prüfung und Bewertung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Lüneburger Wohngebieten am Beispiel Kaltenmoor" (gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der FDP-Fraktion vom 09.10.2024, eingegangen 10.10.2024)
Vorlage: VO/11531/24
- 15** Anfrage "Regelungen zur Befahrung der Salzstraße" (Anfrage des ADFC vom 26.10.2024, eingegangen 28.10.2024)
Vorlage: VO/11559/24
- 16** Antrag "Umwidmung des Amselwegs zur Fahrradstraße" (Antrag des ADFC vom 28.10.2024, eingegangen 28.10.2024)
Vorlage: VO/11562/24
- 17** Anfragen im öffentlichen Teil

PROTOKOLL:

Öffentlicher Teil

zu 1 Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Ausschussvorsitzende Redenius begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit mit neun stimmberechtigten Mitgliedern fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Ratsherr Schultz schlägt vor, den Tagesordnungspunkt 9 von der heutigen Tagesordnung zu streichen und im nächsten Ausschuss für Mobilität zu beraten, da der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. zur Sitzung eine Unterlage zu den Kosten eingebracht hat und sich die Sachlage dadurch noch ändern könnte.

Laut dem Ersten Stadtrat Moßmann spricht nichts gegen diese Verfahrensweise, weil im Fall der Notwendigkeit einer Satzungsänderung zum 01.01.2025 noch rechtzeitig eine Ratssitzung erreicht werden kann.

Der Ausschuss für Mobilität fasst einstimmig folgenden Beschluss: Der Tagesordnungspunkt 9 „Antrag des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. auf Erhöhung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen“ (Vorlage: VO/11433/24) wird zurückgestellt. Die Tagesordnung wird ohne den Tagesordnungspunkt 9 festgestellt.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 9
Nein-Stimmen: 0
Enthaltungen: 0

zu 3 Genehmigung des Protokolls vom 10.09.2024

Der Ausschuss für Mobilität fasst einstimmig folgenden Beschluss: Das Protokoll vom 10.09.2024 wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 6
Nein-Stimmen: 0
Enthaltungen: 3

zu 4 Genehmigung des Protokolls vom 12.09.2024

Der Ausschuss für Mobilität fasst einstimmig folgenden Beschluss: Das Protokoll vom 12.09.2024 wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 7
Nein-Stimmen: 0
Enthaltungen: 2

zu 5 Mitteilungen der Verwaltung im öffentlichen Teil

Erster Stadtrat Moßmann begrüßt die Anwesenden. Er informiert kurz zu der Baustelle in der Roten Straße. Eine Freigabe dieser Straße für den ÖPNV ist zum 24.11.2024 beabsichtigt. Sollten wider Erwarten weitere Straßenbauarbeiten erforderlich sein, würden diese im neuen Jahr durchgeführt.

Herr Hagmaier, Leitung des Bereiches 35 – Mobilität –, informiert zu den folgenden Punkten: Europäische Mobilitätswoche 2024, BAST-Forschungsprojekt zu Schulstraßen, Fahrradring Lüneburg, Adventsshuttle 2024 und Auswertung der Radfrequenzmessgeräte. Seine Präsentation ist als Anlage im digitalen Informationssystem hinterlegt (Folien 6-13).

Ratsherr Schultz bedankt sich für das erneute Angebot des Adventsshuttles und spricht sich für eine offensive Werbung hierfür aus.

Herr Siewert, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag der IHK, fragt nach der Taktfrequenz des Adventsshuttles. Herr Hagmaier antwortet, dass nach Rücksprache mit der KVG sich eine 30-Minuten-Taktung als die wirtschaftlichste Möglichkeit darstelle.

Ratsherr Goralczyk bittet um Auskunft, welchen Nutzen die ausgewerteten Daten der Radfrequenzmessgeräte haben. Herr Hagmaier erläutert die Funktionsweise dieser Geräte und erklärt, dass belastbare und aktuelle Daten eine wichtige Grundlage für eine angepasste und moderne Verkehrsplanung darstellen.

Herr Schnabel, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des LCM, möchte wissen, ob in Anbetracht der Linienführung des Adventsshuttles die 30-Minuten-Taktung realistisch sei. Herr Hagmaier gibt an, dass mit der Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes der Adventsshuttle mit dem Fahrplan des Metronoms abgestimmt sei. Nach Einschätzung der KVG sei diese Taktung gut zu schaffen. Selbstverständlich nehme das jeweils aktuelle Verkehrsgeschehen immer Einfluss.

Herr Wenk, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des ADFC, wünscht sich, dass die Daten aus der Radfrequenzmessung öffentlich zugänglich gemacht würden. Herr Hagmaier legt dar, dass der Verkehrsleitreechner, aus dem diese Daten abgelesen werden, vornehmlich ein Steuerungsinstrument für Lichtsignalanlagen sei. Er sei nicht darauf ausgelegt, Daten publik darzustellen. Der Bereich Mobilität arbeite momentan daran, eine Plattform zu schaffen, auf der verschiedenste Daten aus dem Verkehrsgeschehen öffentlich zugänglich seien.

Ratsherr Schultz möchte wissen, ob es Radverkehrszahlen für den Radweg an der Ilmenau (unterhalb des Stadtrings) gebe. Herr Hagmaier entgegnet, dass die Radfrequenzmessgeräte ausschließlich auf der Ebene der Fahrbahn messen könnten. Da der angesprochene Radweg tiefer liege, gäbe es hierzu keine Radverkehrszahlen.

zu 6 Einwohnendenfragen

Es werden insgesamt zwei Einwohnendenfragen gestellt. Beide Fragestellenden sind der Verwaltung namentlich bekannt, möchten jedoch nicht, dass ihre Namen und Anschriften im Protokoll veröffentlicht werden.

Erste Frage:

„Im Anbetracht der Finanzlage der Stadt Lüneburg – hat die Verwaltung erwogen, die Versorgungsfunktion des Amselweges auf die Straße „An der Soltauer Bahn“ zu übertragen, diese entsprechend zu akzeptieren und lediglich eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Ilmenau als Amselbrücke einzurichten? Könnte die Verwaltung eine finanzielle Abwägung zwischen der Ertüchtigung der Straße An der Soltauer Bahn und dem Neubau der Amselbrücke treffen?“

Herr Silex, Leitung des Bereiches 72 – Straßen- und Brückenbau, Geodaten –, entgegnet, dass eine exakte Bezifferung der jeweiligen Kosten ad hoc nicht möglich sei. Selbst, wenn die Straße An der Soltauer Bahn ertüchtigt werden sollte, müsse die Amselbrücke ungeachtet der Nutzung dringend saniert werden. Er schätze, dass ein Ausbau der Straße An der Soltauer Bahn aufgrund der Bodenbelastung durch frühere Schwerindustrie und der sehr wahrscheinlich vorhandenen Kampfmittelbelastung aus dem zweiten Weltkrieg mindestens eine Million Euro kosten würde.

Herr Lauterschlag, Leitung des Bereiches 32 – Ordnung und Verkehr –, ergänzt, dass allein die Sondierung und Räumung der Kampfmittel geschätzt etwa eine Million Euro kosten könnte, Kosten für die Ertüchtigung der Straße kämen dazu.

Zweite Frage:

- a) Beruht die Ablehnung einer echten Fahrradstraße bzw. der Variante 3 auf belastbaren Annahmen?
- b) Wird die in Aussicht gestellte Planung einer unechten Fahrradstraße auch eine Anbindung an Innenstadt und Tiergarten durch das Rote Feld umfassen, wie in der VU empfohlen?

Herr Hagmaier, Leitung des Bereiches 35 – Mobilität –, verweist auf die bereits erfolgte schriftliche Antwort, die wie folgt lautet:

„Die Erschließung des Stadtteil Wilschenbruch ist für Rettungsdienste und Schwerverkehr lediglich über die Amselbrücke möglich. Der weitere Zugang über die Straße An der Soltauer Bahn gehört nicht zu Liegenschaft der Hansestadt Lüneburg und kann daher nicht für Schwerverkehr genutzt werden. Der Pirolweg bietet keine Alternativroute, da hier aufgrund der Eisenbahnbrücke eine Höhenbeschränkung von 3,4 Metern vorliegt.

Die Einrichtung einer echten Fahrradstraße im Amselweg im Stadtteil Wilschenbruch ist derzeit nicht möglich. Es gibt aktuell keine Alternativrouten für Rettungsdienste und Schwerverkehr.

Ein Bypass An der Soltauer Bahn wäre sonst notwendig, da er eine Alternative bietet, den Schwerverkehr zu ordnen, der aufgrund der Höhenbeschränkung nicht über den Pirolweg umgeleitet werden kann. Der Ausbau An der Soltauer Bahn und der dazugehörige Ausbau eines Bypasses bieten eine Möglichkeit, den Straußenraum zu ordnen und zu gewährleisten, dass Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sichere Wegefläche erhalten, ohne durch Schwerverkehr in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein.

Die Zufahrt von großen Rettungsfahrzeugen und Schwerverkehr des Stadtteils über den Pirolweg ist offiziell nicht erlaubt. Die Feuerwehr bestätigt, dass eine Nutzung des Weges weiterhin aus Gründen der Gefahrenabwehr unterbunden werden sollte. Die Hansestadt Lüneburg bemüht sich zeitnah, eine Alternativlösung für die Zufahrt von Rettungsdiensten und den Schwerverkehr zu finden.

Poller sind sehr störungsanfällig und daher für akute Notsituationen, wie sie bei Rettungseinsätzen vorliegt, keine geeignete Alternative. Für Poller werden aktuell andere Standorte im Stadtgebiet priorisiert.

Die Errichtung einer unechten Fahrradstraße sowie die Machbarkeit einer Verbindung zur Innenstadt wird intern von Seiten der Hansestadt Lüneburg geprüft. (siehe Top 16).“

**zu 7 Vorstellung Ergebnishaushalt / Investitionsprogramm im Ausschuss für
Mobilität
Vorlage: VO/11550/24**

Herr Rink, Stadtrat für Finanzen und innere Verwaltung, trägt zum Haushaltsplanentwurf 2025-2026 im Allgemeinen vor. Seine Präsentation ist als Anlage im digitalen Informationssystem hinterlegt (Folien 15-23).

Herr Hagmaier, Leitung des Bereiches 35 – Mobilität –, berichtet zum Haushaltsplanentwurf 2025-2026 für den Bereich Mobilität. Seine Präsentation ist als Anlage im digitalen Informationssystem hinterlegt (Folien 24-35).

Ratsherr Schultz möchte wissen, wann die Maßnahmen aus der beschlossenen Radverkehrsstrategie 2025 umgesetzt sein werden. Weiter fragt er, ob die beim Heideshuttle beteiligten Landkreise eine Fortsetzung für das nächste Jahr signalisiert hätten.

Herr Hagmaier führt aus, dass die Maßnahmen zur Beschilderung für den Radverkehr im Zeitplan der Radverkehrsstrategie 2025 lägen. Zeitliche Verzögerungen betrafen die baulichen Lückenschlüsse zwischen einzelnen Radwegabschnitten. Die Radverkehrsstrategie 2025 werde 2025/2026 nicht vollständig umgesetzt sein.

Erster Stadtrat Moßmann fügt hinzu, dass sich insbesondere der Umbau der Knotenpunkte, die in der Radverkehrsstrategie 2025 vorgesehen sei, auch noch nach 2026 hinziehen werde, insbesondere aufgrund der finanziellen Gegebenheiten.

Bezüglich des Heideshuttles seien trotz erwartbarer Kostensteigerungen der Haushaltsansatz in 2025 und 2026 gleichgeblieben, da die Hansestadt Lüneburg aufgrund der hohen touristischen Attraktivität für die gesamte Heideregion sich für eine stärkere Kostenbeteiligung des Landkreises Lüneburg und der angrenzenden Landkreise einsetze.

Herr Mädge, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des Seniorenbeirates, begehrt eine bessere Taktung des Adventsshuttles, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es an den Sülzwiesen keine überdachte Wartemöglichkeit gebe. Weiter fordert er ein verbilligtes ÖPNV-Ticket für Senioren.

Erster Stadtrat Moßmann verweist zum Thema eines Seniorentickets auf den Sozialausschuss, der nächste Woche stattfindet. Aus den Haushaltsansätzen des Bereiches Mobilität ließen sich keine Zuschüsse an Privatpersonen finanzieren. Das Tarifsystem des ÖPNV in Stadt und Landkreis werde durch den HVV verantwortet, die Stadt sei damals gegen die Abschaffung des sog. Seniorentarifes gewesen.

Herr Mädge fragt, ob das Fahrradverleihsystem StadtRAD zu 100% aus dem städtischen Haushalt finanziert werde. Erster Stadtrat Moßmann stellt dar, dass einige der StadtRAD-Stationen vollständig städtisch finanziert würden und dass die Kosten einiger anderer Stationen durch andere Beteiligte (u.a. Klinikum, Landkreis, angrenzende Gemeinden) komplett refinanziert würden.

Ratsherr Soldan hält die Subventionierung eines ÖPNV-Tickets für Senioren für ein Thema des Sozialausschusses, nicht des Mobilitätsausschusses. Er möchte wissen, warum die erwarteten Kostensteigerungen beim Heideshuttle nicht im Haushaltsansatz zu finden seien und ob der Adventsshuttle mit der Lüneburg Marketing GmbH (LMG) abgestimmt sei.

Herr Hagmaier berichtet, dass er zuversichtlich sei, dies im Budgetrahmen in den nächsten zwei Haushaltsjahren auch halten zu können. Zu dem Adventsshuttle habe es sowohl letztes Jahr als auch dieses Jahr Gespräche mit der LMG gegeben, diese wurde bezüglich Route und Werbung einbezogen. Alternativen zu der jetzt gewählten Variante wären deutlich teurer als die veranschlagten 5.000,00 €.

Erster Stadtrat Moßmann führt aus, dass ein Innenstadtshuttle in der bereitgestellten Form nicht dem ÖPNV zuzurechnen und daher durch den städtischen Haushalt zu finanzieren sei.

Ratsherr Schultz erbittet eine Übersicht der Lüneburger Unfallhäufungsstellen mit der Auskunft, ob

und wann diese entsprechend baulich so umgestaltet werden, dass diese eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bieten.

Herr Hagmaier weist auf die am 18.11.2024 stattfindende Sitzung der Unfallkommission hin, an der die Bereiche Verkehr und Ordnung, Mobilität und Tiefbau teilnahmen. Er erwähnt u. a. die bereits vorgestellten Planungen an den Unfallhäufungsstellen Pulverweg und Sternkreuzung. Die Verwaltung plant für das nächste Jahr, die Arbeit der Unfallkommission in einer Sitzung des Mobilitätsausschusses vorzustellen.

Herr Lauterschlag, Leitung des Bereiches 32 – Ordnung und Verkehr –, berichtet zum Haushaltsplannentwurf 2025-2026 für den Bereich Ordnung und Verkehr mit Bezügen zum Bereich Mobilität. Seine Präsentation ist als Anlage im digitalen Informationssystem hinterlegt (Folien 36-38).

Ratsherr Soldan bittet um Erläuterung der Differenzen bei den Beträgen beim Bewohnerparken.

Herr Lauterschlag erläutert, dass die Bewohnerparkausweise je nach Restlaufzeit (entspricht max. drei Jahre) sukzessive ausgetauscht würden, so dass die kürzlich beschlossene Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken ebenfalls erst nach und nach zum Tragen käme.

Ratsherr Schultz fragt, ob die Anbieter von E-Ladesäulen in Parkhäusern Miete für ihre Standorte zahlen. Bezüglich der Poller wolle er anmerken, dass er ein schrittweises Einführen dieser für sinnvoll erachte, um jeweils Erfahrungen mit den Standorten zu machen. Hier sollte auch eine Bürgerbeteiligung stattfinden.

Herr Lauterschlag antwortet, dass die Mieteinnahmen für die E-Ladesäulen in den Parkhäusern im Bereich 8, Gebäudewirtschaft, veranschlagt werden.

Erster Stadtrat Moßmann stellt klar, dass die Poller zur Unterbindung des unberechtigten Durchgangsverkehres geplant seien und daher, wie in der letzten Ratssitzung von ihm ausgeführt, auch so in den Haushalt eingebracht würden. Die Kosten für die Poller seien im Haushaltsentwurf grob geschätzt, da die Verwaltung sich noch in der Phase der Markterkundung befände. Eine Bürgerbeteiligung halte er für entbehrlich, da es sich bei den geplanten Pollern nicht um Einschränkungen für berechnigte Nutzerinnen und Nutzer, sondern um die Durchsetzung bestehender Regeln handele.

Ratsherr Dißelmeyer bittet um eine kurze Erläuterung zu dem Thema „Austausch von Bewohnerparkausweisen“.

Erster Stadtrat Moßmann erklärt, dass die Laufzeiten der vorhandenen Bewohnerparkausweise regulär beendet würden, bevor ein neuer Bewohnerparkausweis zu den neuen Konditionen beantragt würde. Eine andere Verfahrensweise, nämlich die Einziehung aller bestehenden Bewohnerparkausweise zum 01.01.2025 mit der Möglichkeit zur Neubeantragung, sei rechtlich angreifbar.

Auf eine Rückfrage des Ratsherrn Dißelmeyer teilt Erster Stadtrat Moßmann mit, dass aufgrund des derzeitigen Übergangs neue Parkausweise aktuell nur für ein Jahr ausgegeben würden.

Ratsherr Heerbeck spricht sich dafür aus, die geplanten Poller nach und nach einzubauen, um so jeweils Erfahrungen sammeln zu können. Er bittet um Erläuterung, wie sich die Wartung- und Instandsetzungskosten zusammensetzen.

Erster Stadtrat Moßmann führt aus, dass die Kosten nur geschätzt veranschlagt wurden, da es weder logischerweise noch kein konkretes Angebot oder gar einen Vertrag für diese Poller geben kann. Der Haushaltsentwurf beschreibe nicht den Zeitpunkt der Umsetzung, auch aus praktischen Erwägungen sollten die Poller nach und nach eingebaut werden.

Ratsherr Lühmann spricht sich für die Pollerlösung aus, um die Verkehrssicherheit für alle in der Innenstadt zu erhöhen.

Ratsherr Soldan spricht einige seiner Fragen, die er der Verwaltung vor dieser Sitzung schriftlich zukommenließ, an. Herr Hagmaier sichert eine ausführliche Beantwortung zu Protokoll zu.

Herr Korn, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des VCD, spricht sich für die Poller aus.

Ratsherr Goralczyk äußert sich kritisch zu den Kosten des Systems StadtRAD.

Herr Silex, Leitung des Bereiches 72 – Straßen- und Brückenbau, Geodaten –, berichtet zum Haushaltsplanentwurf 2025-2026 für seinen Bereich hinsichtlich der mobilitätsbezogenen Maßnahmen. Seine Präsentation ist als Anlage im digitalen Informationssystem hinterlegt (Folien 39-51).

Sich daran anschließende Redebeiträge der Ratsherrn Soldan, Herrn Mädge, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des Seniorenbeirates, Herrn Siewert, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag der IHK, Ratsherrn Goralczyk und Ratsherrn Heerbeck beschäftigen sich vor allem kritisch mit verschiedenen Aspekten der vorgestellten Planungen, insbesondere zu den geplanten Vollsperrungen in der Bleckeder Landstraße und der Dahlenburger Landstraße.

Herr Silex führt aus, dass es bei allen Baustellen im Vorfeld eine umfangreiche Abstimmung mit allen Beteiligten (u.a. Landkreis Lüneburg, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Autobahn GmbH, Wasserbeschaffungsverband) gebe und dass bei allen Baumaßnahmen die Umleitungsverkehre nach Rücksprache mit dem Bereich Ordnung sorgfältig geplant werden.

Erster Stadtrat Moßmann verweist hinsichtlich des Bauabschnittes Dahlenburger Landstraße/ Pulverweg auf den städtebaulichen Vertrag, der die Stadt zu einer verkehrlichen Erschließung verpflichtete.

Herr Silex erklärt auf Nachfragen von Ratsherrn Soldan, dass der Bau der Radwegebrücke Lüner Rennbahn aufgrund eines Vertrages mit dem Landkreis Lüneburg erfolge und dass die Hindenburgstraße wegen ihres schlechten Zustands dringend saniert werden müsse.

Nachtrag zu Protokoll zum Thema Reichenbachkreuzung:

Die Reichenbachkreuzung ist im städtischen Investitionsprogramm für 2027 vorgesehen. Die Kreuzung ist Bestandteil des 5-Jahresplans und somit ist nur die Erneuerung der Asphalttragschichten ohne bauliche Veränderung und/oder Anpassung geplant.

Erster Stadtrat Moßmann kündigt für einen der Mobilitätsausschüsse in 2025 die Behandlung mit der Arbeit der Unfallkommission an. In diesem Zusammenhang würden dann auch die Unfallhäufungsstellen mit einbezogen.

Ratsfrau Redenius vermisst Haushaltsansätze für den Umbau der Sternkreuzung, entsprechende Pläne seien schon im Mobilitätsausschuss vorgestellt worden. Erster Stadtrat Moßmann erklärt, dass es hierzu bisher nur einen Planungsstand gebe, entsprechende finanzielle Mittel seien noch nicht bewilligt. Er erinnert daran, dass die Vorstellung der Planung im Mobilitätsausschuss sehr deutliche und mehrheitliche Kritik der Ausschussmitglieder erfahren habe.

Herr Korn fragt, ob im Haushaltsentwurf schon die Kosten für die ersten Maßnahmen aus dem NUMP veranschlagt seien. Herr Hagmaier entgegnet, dass keine direkte Abhängigkeit zwischen der übergeordneten Planung des NUMP (Zeithorizont 5-15 Jahre) und einzelner Haushaltsposten, die sich ja auf bestimmte Maßnahmen bezögen, bestehe.

Nach einer Rückfrage von Herrn Siewert zu möglichen Bestandssanierungen und gesetzten Prioritäten sichert Herr Silex zu, hierzu in einem der nächsten Mobilitätsausschüsse zu informieren.

Nachtrag zu Protokoll:

Fragen der FDP-Fraktion zum Haushaltsplanentwurf

Teilergebnishaushalt 35000 Mobilität

2.01 Personalaufwendungen:

Gegenüber 2024 ergibt sich für 2025 eine Steigerung von +27,5 %, gegenüber dem Ergebnis von 2023 sogar von fast 51 %. Wie viele Personalstellen kommen hinzu? Welche Tätigkeiten üben diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus und Projekte sollen sie bearbeiten?

Investitionen Teilhaushalt/Budget 35000 Mobilität

541-029 Lichtsignalanlagen:

Welche Anlagen werden neu- bzw. umgebaut?

547-003 Mobile Elemente im Verkehrsraum 0352010 Geschwindigkeitsmessgeräte:

Wie viele und welche Messgeräte werden in 2025, 2027, und geplant in 2027 ff. angeschafft? Wo sollen diese zum Einsatz kommen?

547-321 Rad- und Busbeschleunigung:

Wofür sind die Investitionszuschüsse gedacht?

Produkt 541002 Förderung des Radverkehrs

2.01 Personalaufwendungen

Steigerung gegenüber dem Ansatz 2024 um 79,5 %, gegenüber dem Ergebnis 2023 um 123,5 %. Wie viele Stellen kommen hinzu? Für welche konkreten Maßnahmen ist diese Stellenvermehrung notwendig?

Alle anderen Ausgaben in diesem Produkt sind gleichgeblieben. Warum dann die Stellenvermehrung?

Produkt 547001 Förderung ÖPNV/Mobilität

1.02 (3142) Zuweisungen für lfd. Zwecke vom LK Lüneburg:

Wofür zahlt der LK diese jährliche Zuweisung in Höhe von 80.000 €?

1.06 (3411) Erträge aus Mieten und Pachten FB 8:

Wofür werden hier erstmals ab 2025 jährlich 37.500 € gezahlt?

1.07 (3482) Erstattungen von Gemeinden und Gemeindeverbänden:

1.07 (3482) Erstattungen vom LK Lüneburg:

Wofür und warum werden hier ab 2025 gleichbleibend 45.000 € bzw. 56.000 € gezahlt?

2.01 Personalaufwendungen:

Gegenüber 2024 steigen die Aufwendungen um +30 % und gegenüber dem Ergebnis 2023 um +54 %. Wie viele Stellen kommen hinzu? Welche neuen Aufgaben machen diese Personalaufstockung notwendig? Sind das Pflichtaufgaben?

2.03 (4231) Mieten und Pachten:

Nach dem mehr als deutlichen Anstieg von 2023 auf 2024 (+32,5 %) fällt der Betrag in 2025, um dann wieder deutlich (+24 %) in 2026 anzusteigen. Danach ergibt sich eine jährliche zusätzliche Steigerung um +4 %.

Was wird gemietet oder gepachtet? Warum die deutliche Steigerung in 2026 und die nachfolgende kontinuierliche Steigerung?

2.04 (4711) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen:

Nach der mehr als Verdopplung des Betrags von 2023 auf 2024, ergibt sich nach der Senkung in 2025 ab 2026 ein jährlicher Anstieg von ca. 10.000 €. Was wird hier abgeschrieben? Was kommt neu hinzu?

Produkt 122007 Straßenverkehr

2.01 Personalaufwendungen:

Hier ergibt sich von 2024 auf 2025 eine Steigerung von 18 %. Wieso ist das so? Kommen neue Aufgaben hinzu?

2.03 (4271) Sonst. Verwaltungs- u. Betriebsaufwendungen:

Nach dem Ergebnis in Höhe von 476,00 € in 2023 stehen in 2024 keine Mittel im Plan. In 2025 sind es 20.000 €, in 2026 sind es 100.000 €. Ab 2027 gleichbleibend 125.000 €.

Wofür sind diese Mittel? Welche Pflichtaufgabe liegt hier zugrunde? Gibt es hierfür Ratsbeschlüsse?

Produkt 122014 Sonst. Bürgerangelegenheiten

Laut Vorlage sollen sich hier die Einnahmen aus dem Bewohnerparken befinden.

Die Verwaltung erwartet 165.000 € in 2025 und 2026.

In der Vorlage VO/11281/24 steht noch folgende Angabe: „... bei einem fortgeschriebenen Fallzahlenaufkommen von 1.869 erteilten Bewohnerparkausweisen – jährliche Einnahmen in Höhe von rund 224.000 € erwartet.“ Dabei sind die auszudehnenden Bewohnerparkbereiche noch nicht berücksichtigt. Das entspräche bei gleichbleibender Fallzahl einem Preis von ca. 88 € pro Bewohnerparkausweis. Oder einer Reduzierung der Anzahl der Bewohnerparkausweise von mehr als einem Viertel. Wie kommt diese Differenz zustande?

Bei den Kennzahlen steht unter „Anzahl Ausstellung/Änderung Bewohnerparkausweise“ nach 11.500 in 2024, für 2025 die Zahl 11.000. Was ist damit gemeint? Aktuell gibt es 1869 Bewohnerparkausweise.

Produkt 122018 Verwarnverf.; Verkehrsordnungswidrigkeiten

2.01 Personalaufwendungen:

Gleichbleibenden Erträgen aus Buß-, Verwarn-, Zwangsgelder, Säumniszuschläge etc. steht bei den Personalaufwendungen eine Erhöhung von +15 % im HH-Entwurf 2025. Wird eine zusätzliche Stelle benötigt? Wenn ja, für was?

Produkt 546001 Parkhäuser und öffentliche Parkplätze

Wo befinden sich die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten? Wie hoch sind diese?

Wo befinden sich die Einnahmen aus den städtischen Parkhäusern? Wie hoch sind diese?

2.01 Personalaufwendungen:

Steigerung von 2024 auf 2025 um +19 % (= 68.200 €). Kommt eine Stelle hinzu? Wofür?

2.03 (4231) Mieten und Pachten:

Wofür sind die 150.000 €? Was ist in 2024 dazugekommen?

2.04 (4711) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen:

Nach der Steigerung von 2024 auf 2025 um 217.000 € sinkt der Wert in 2026 wieder um ca. 200.000 €. Wie kommt das?

2.06 (4317) Zuschüsse an private Unternehmen:

Was für Unternehmen sind das?

2.07 (4431) Geschäftsaufwendungen durch FB 8:

Wofür ist das?

Zusätzliche Fragen:

Wo finden sich folgende Haushaltsansätze:

- Innenstadtshuttle an Adventssamstagen (55.500 €)
- StadtRAD (2025: 370.500 €, 2026: 460.500 €, 2027: 480.500 €, 2028: 500.500 €, 2029: 520.500 €)
- Heide- und Elbshuttle (25.000 €)
- ASM (55.500 €)
- Europäische Mobilitätswoche (5.000 €)

Weitere Frage:

Der Teilhaushalt 35000 - Mobilität - umfasst die Produkte 541002 Förderung des Radverkehrs und 547001 Förderung des ÖPNV/Mobilität.

Warum entspricht die Summe der Personalaufwendungen der beiden Produkte nicht den im Teilhaushalt angegebenen Personalaufwendungen?

Die Summe in den Produkten ist höher als die Angabe im Teilhaushalt.

Beantwortung durch die Verwaltung:

Teilergebnishaushalt 35000 Mobilität

2.01 Personalaufwendungen:

Gegenüber 2024 ergibt sich für 2025 eine Steigerung von +27,5 %, gegenüber dem Ergebnis von 2023 sogar von fast 51 %. Wie viele Personalstellen kommen hinzu? Welche Tätigkeiten üben diese

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus und Projekte sollen sie bearbeiten?

Grundsätzlich gliedert sich der Haushalt nach den Produkten Förderung des Radverkehrs und Förderung des ÖPNV/Mobilität. Hierunter fallen dann folgende Projekte wie die Förderung des StadtRads, ganzheitliche Verkehrskonzepte, die Mobilitätszentrale, Lichtsignalanlagen, die Bahnhofsentwicklung, Verkehrssteuerung und –überwachung, touristische Verkehre sowie die Förderung des Stadtbusverkehrs.

Da stets nur besetzte Stellen hochgerechnet werden, hat die Steigerung nicht mit der Einrichtung neuer Planstellen zu tun. Die Differenz ist darauf zurückzuführen, dass freie Stellen besetzt worden sind. Im Laufe des Jahres 2024 sind glücklicherweise mehrere Stellen besetzt worden, die sich nun in der Haushaltsplanung 2025 wiederfinden.

Investitionen Teilhaushalt/Budget 35000 Mobilität

541-029 Lichtsignalanlagen:

Welche Anlagen werden neu- bzw. umgebaut?

Zu erwartende Um- bzw. Neubaumaßnahmen betreffen eine Lichtsignalanlage (LSA) an der neuen Feuerwache Ost, welche für das Jahr 2026 eingeplant ist, die Abschaffung von Bedarfsampeln (vgl. Antrag im MobA im September) sowie die Erweiterung um eine Furt an der LSA Am Weißen Turm.

Die verwendete Investitionsnummer umfasst alle LSA bezogenen Maßnahmen zur Hochrüstung und Modernisierung wie z. B. die Umrüstung auf LED-Technik und Blindenakustik, da die Nachfrage stetig steigt.

547-003 Mobile Elemente im Verkehrsraum 0352010 Geschwindigkeitsmessgeräte:

Wie viele und welche Messgeräte werden in 2025, 2027, und geplant in 2027 ff. angeschafft? Wo sollen diese zum Einsatz kommen?

Die Hansestadt Lüneburg verwendet verschiedene Verkehrsmessgeräte für verschiedene Zwecke. Die Messungen folgen einer Vormerkliste, in welcher Bedarfsstellen kontinuierlich erfasst und schrittweise abgearbeitet werden. Zum einen dienen die Verkehrsmessgeräte der Identifikation von Stellen an denen die Geschwindigkeitsbegrenzungen überschritten werden. Hierzu werden Geräte für verdeckte Messungen (Seitenradar Messgeräte) verwendet, die nicht sofort erkannt werden. Zum anderen dienen die Verkehrsmessgeräte der aktiven Verkehrsberuhigung. Für diesen Zweck werden DSD-Geräte (auch als Smiley-Geräte bezeichnet) verwendet, die darauf abzielen das Bewusstsein der Autofahrenden für eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu erhöhen und den Verkehr abzubremsen. Darüber hinaus werden mit allen Geräten Kfz-Verkehrsmengen erhoben, die für Planungen relevant sein können. Die Hansestadt erarbeitet ein Konzept für Verkehrsmessungen und –Zählungen, welches den Einsatz der Geräte regelt. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei die Erhebung von allen Verkehrsträgern (also auch dem Fuß- und Radverkehr) dar. Dies ermöglichen aktuell nur zwei Geräte, welche an Querschnitten eine Zählung aller Verkehrsteilnehmer*innen erlauben.

Insbesondere die bestehenden DSD-Geräte sind teilweise veraltet und müssen in den nächsten Jahren voraussichtlich ausgetauscht werden. Eine ergänzende Anschaffung von Solar Paneelen für die Geräte ermöglicht einen flexibleren und autarken Einsatz der Geräte und soll daher in Zukunft bevorzugt werden. Auch die Akkus der Geräte müssen regelmäßig ausgetauscht werden. Da diese mit der Zeit an Kapazität verlieren. Die DSD-Geräte können auch als Mittel zur Schulwegsicherung eingesetzt werden. Dieser Einsatz ist dem Bereich Mobilität ein besonderes Anliegen und soll daher weiter ausgebaut werden.

Darüber hinaus laufen über die Investitionsnummer Maßnahmen die Umsetzung von Fahrradreparaturstationen und die Neuschaffung von mobilen Verkehrsinseln.

547-321 Rad- und Busbeschleunigung:

Wofür sind die Investitionszuschüsse gedacht?

Die Investitionszuschüsse sind für die Vorbereitung der Busbeschleunigung (Anpassung der Software an den einzelnen LSA) sowie den Start in 2026 mit der MOIN geplant. Die Anpassung der LSA im

Zuge des Umbaus an der Dahlenburger Landstr./LUCIA steht ebenfalls im Fokus des Bereichs Mobilität. Insgesamt sollen mit angepassten Straßen- und Wegemarkierungen sowie automatisierten LSA-Schaltungen der Rad- und Busverkehr beschleunigt werden. Hierzu zählt auch die Erweiterung und Ausbau der bestehenden Anlagen. Zum weiteren Mittelbedarf für die Busbeschleunigung im Stadtgebiet zählt auch die Beschaffung von sogenannten On-Board-Units. Bereits im Rahmen der Modernisierung/Hochrüstung des Verkehrsrechners (VSR) im Jahre 2022 wurde die Möglichkeit geschaffen, den Busverkehr durch sog. On-Board-Units (OBUs) zu beschleunigen. Eine Sendeeinheit im Fahrzeug kann dann mit der Ampel kommunizieren und eine Grün-Schaltung anfordern. Nach der Beschaffung von fünf OBUs im Jahre 2023 wurde gemeinsam mit der KVG eine Testphase durchgeführt.

Produkt 541002 Förderung des Radverkehrs

2.01 Personalaufwendungen

Steigerung gegenüber dem Ansatz 2024 um 79,5 %, gegenüber dem Ergebnis 2023 um 123,5 %. Wie viele Stellen kommen hinzu? Für welche konkreten Maßnahmen ist diese Stellenvermehrung notwendig?

Alle anderen Ausgaben in diesem Produkt sind gleichgeblieben. Warum dann die Stellenvermehrung?

Siehe Antwort zu 2.01 Personalaufwendungen.

Produkt 547001 Förderung ÖPNV/Mobilität

1.02 (3142) Zuweisungen für lfd. Zwecke vom LK Lüneburg:

Wofür zahlt der LK diese jährliche Zuweisung in Höhe von 80.000 €?

Hintergrund ist der Finanzvertrag zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg.

Die angesprochenen 80.000 EUR werden von der Gebäudewirtschaft als Ertrag veranschlagt. Gemäß dem Finanzvertrag zwischen der Hansestadt Lüneburg und dem Landkreis werden 50 % der angefallenen Kosten für die Mobilitätszentrale vom Landkreis übernommen (u. a. Gebäudeunterhaltung und Räume, Umbauarbeiten, Miete, Strom, Gas, Wasser, Nebenkosten).

1.06 (3411) Erträge aus Mieten und Pachten FB 8:

Wofür werden hier erstmals ab 2025 jährlich 37.500 € gezahlt?

Hierzu zählt die Mobilitätszentrale nach Inbetriebnahme sowie die Erträge aus der Vermietung von Geschäftsräumen (Budget Gebäudewirtschaft).

1.07 (3482) Erstattungen von Gemeinden und Gemeindeverbänden:

1.07 (3482) Erstattungen vom LK Lüneburg:

Wofür und warum werden hier ab 2025 gleichbleibend 45.000 € bzw. 56.000 € gezahlt?

Im Budget 35 stecken folgende Posten:

1. 3482010 Erstattungen vom LK Lüneburg, Abrechnung StadtRAD Stationen, 18.000 EUR,
2. 3482040 Sonst. Erst. v. Gemeinden und GV, Abrechnung StadtRAD Stationen mit Umlandgemeinden Adendorf, Reppenstedt, Bardowick u. zukünftig auch Scharnebeck, 45.000 EUR,
3. 3485020 Erstattungen v.verbd.Unternehmen, S-Verm.u.Bet., Abrechnung StadtRAD Stationen Gesundheitsholding u. weitere private Unternehmen, 45.000 EUR,
4. 3482010 Erstattungen vom LK Lüneburg, Abrechnung 50 % der Kosten für die Mobi-Zentrale mit dem LK -> nur Öffentlichkeitsarbeit bei B35

Im Budget 35 – Personal:

1. 3482011, Erstattung Landkreis Lüneburg – Personalaufwand, 50 % Stelle für Aufgabenwahrnehmung ÖPNV, 35.000 EUR lt. Protokollnotiz zum Finanzvertrag vom 18.12.2020

2.01 Personalaufwendungen:

Gegenüber 2024 steigen die Aufwendungen um +30 % und gegenüber dem Ergebnis 2023 um +54

% . Wie viele Stellen kommen hinzu? Welche neuen Aufgaben machen diese Personalaufstockung notwendig? Sind das Pflichtaufgaben?

Siehe Antwort zu 2.01 Personalaufwendungen.

2.03 (4231) Mieten und Pachten:

Nach dem mehr als deutlichen Anstieg von 2023 auf 2024 (+32,5 %) fällt der Betrag in 2025, um dann wieder deutlich (+24 %) in 2026 anzusteigen. Danach ergibt sich eine jährliche zusätzliche Steigerung um +4 %.

Was wird gemietet oder gepachtet? Warum die deutliche Steigerung in 2026 und die nachfolgende kontinuierliche Steigerung?

Die Kostensteigerung ist auf die Verlängerung, bzw. Neuvergabe des Fahrradvermietsystems zurückzuführen. Der Aufwand für das Fahrradvermietsystem im Budget des Bereichs Mobilität umfasst eine deutliche Steigerung aufgrund einer möglichen Anpassung bzw. Neuvergabe StadtRAD in 2026:

2025: 370.000 EUR

2026: 460.000 EUR (24 %), Steigerung aufgrund Verlängerung/Neuvergabe

2027: 480.000 EUR (4 %)

2028: 500.000 EUR (4 %)

2029: 520.000 EUR (4 %)

2.04 (4711) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen:

Nach der mehr als Verdopplung des Betrags von 2023 auf 2024, ergibt sich nach der Senkung in 2025 ab 2026 ein jährlicher Anstieg von ca. 10.000 €. Was wird hier abgeschrieben? Was kommt neu hinzu?

Der Ansatz setzt sich zusammen aus der Bestands-AfA (die Maßnahme wurde umgesetzt, ein Produkt beschafft und aktiviert, die jeweilige Abschreibung läuft) und der Plan-AfA (die der Frage folgt, welche Maßnahmen geplant werden). Bei einer Absenkung wurden Maßnahmen komplett abgeschrieben (entfallen folglich abschreibungstechnisch). Der Anstieg ist mit einer erhöhten Abschreibung aufgrund von Beschaffungen und deren Aktivierung sowie aufgrund der Umsetzung von Maßnahmen (Gründerneuerung von Bushaltestellen) zurückzuführen.

In dem Produkt sind u. a. enthalten:

Abschreibung für die Gründerneuerung von Bushaltestellen (größter Posten im Bereich Tiefbau), Mobilitätsstationen, Fahrradreparaturstationen, Geschwindigkeitsmessgeräte, On-Board-Units und weitere.

Produkt 122007 Straßenverkehr

2.01 Personalaufwendungen:

Hier ergibt sich von 2024 auf 2025 eine Steigerung von 18 %. Wieso ist das so? Kommen neue Aufgaben hinzu?

Da stets nur besetzte Stellen hochgerechnet werden, hat die Steigerung nicht mit der Einrichtung neuer Planstellen zu tun. Die Differenz ist darauf zurückzuführen, dass eine freie Stelle im Jahr 2024 besetzt worden ist. Diese findet sich nun in der Haushaltsplanung 2025 wieder.

Die Stelle wurde im Wesentlichen aufgrund der Zunahme von Aufgaben durch die politisch mitgetragene und umzusetzende Verkehrs- und Klimawende sowie gesetzliche Pflichtaufgaben geschaffen. Dies betrifft

- Zunahme Einzelfallprüfungen, notwendige Ortstermine und Anhörungen des Straßenbaulast-trägers und der Polizei durch politisch umzusetzende Beschlüsse (Radverkehrsförderung, Freigabe Einbahnstraßen und Sackgassen, Tempo 30, Bevorrechtigung Radverkehr, Schaffung Radabstellanlagen, Lärm- und Luftaktionsplanung, Schulwegsicherheit etc.)*
- Umsetzung der zu erwartenden Anpassung der gesetzlichen Regelung/Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h;*
- Durchführung von Verkehrsversuchen (experimentelle Herangehensweise an geänderte Verkehrsführungen)*
- Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur (verkehrsrechtliche Betrachtung je nach Standort + verkehrsrechtliche Anordnung)*
- Betrachtung und Anpassung des Parkraummanagements*
- Mitwirken und Beteiligung am Prozess und Umsetzung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP)*

- Zunahme der Entsiegelung von Flächen und somit auch Verkehrsflächen
- Durchführung von Verkehrs- und Bahnübergangsschauen

Zu 2.03

2.03 (4271) Sonst. Verwaltungs- u. Betriebsaufwendungen:

Nach dem Ergebnis in Höhe von 476,00 € in 2023 stehen in 2024 keine Mittel im Plan. In 2025 sind es 20.000 €, in 2026 sind es 100.000 €. Ab 2027 gleichbleibend 125.000 €. Wofür sind diese Mittel? Welche Pflichtaufgabe liegt hier zugrunde? Gibt es hierfür Ratsbeschlüsse?

Hierbei handelt es sich um die Einrichtung von 5 Straßenpollern zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Die Maßnahme ist Inhalt des NUMP und auch Wunsch der LCM in der Broschüre „Maßnahmen zur Stärkung der Innenstadt“. Folgende Maßnahmen werden für die kommenden Jahre geplant:

Finanzhaushalt:

2025: Kauf und Einrichtung von 2 Poller, Kosten 200.000 €

2026: Kauf und Einrichtung von 2 Poller, Kosten 200.000 €

2027: Kauf und Einrichtung von 1 Poller, Kosten 100.000 €

Für den Betrieb der Poller werden Kosten u. a. für den Service, die Wartung, Kamera, Kosten für die Leitstelle inklusive Personalaufwendungen, IT-Kosten für den Server und die Glasfaserunterhaltung anfallen. Da mit der Errichtung der ersten Poller erst zum Jahresende gerechnet wird, werden zunächst für das Jahr 2025 20.000 € an Betriebskosten eingeplant.

Für das Jahr 2026 werden voraussichtlich 4 Poller installiert sein. Hierfür werden Wartungs- und Betriebskosten in Höhe von 100.000 € erwartet. Im Jahr 2025 sollen alle 5 Poller installiert sein, so dass hierfür Aufwendungen in Höhe von 125.000 € eingeplant werden.

Produkt 122014 Sonst. Bürgerangelegenheiten

Laut Vorlage sollen sich hier die Einnahmen aus dem Bewohnerparken befinden. Die Verwaltung erwartet 165.000 € in 2025 und 2026. In der Vorlage VO/11281/24 steht noch folgende Angabe: „... bei einem fortgeschriebenen Fallzahlenaufkommen von 1.869 erteilten Bewohnerparkausweisen – jährliche Einnahmen in Höhe von rund 224.000 € erwartet.“ Dabei sind die auszuweidenden Bewohnerparkbereiche noch nicht berücksichtigt. Das entspräche bei gleichbleibender Fallzahl einem Preis von ca. 88 € pro Bewohnerparkausweis. Oder einer Reduzierung der Anzahl der Bewohnerparkausweise von mehr als einem Viertel. Wie kommt diese Differenz zustande?

Mit dem „Parkraumbewirtschaftungskonzept“ werden die Kosten je Bewohnerparkausweis auf 120 € aufgesetzt. Nach derzeitiger Regelung haben die derzeit gültigen 1.869 Parkausweise eine Laufzeit von 6 Monaten bis zu 3 Jahren. Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten werden jedoch nicht alle Parkausweise im Jahr 2025 erneut beantragt. Die Verwaltung geht davon aus, dass insgesamt ca. 750 Bewohnerparkausweise in 2025 auslaufen und ggf. neu beantragt werden. Aufgrund der zusätzlich eingerichteten Bewohnerparkbereiche werden zudem einige weitere Anträge hinzukommen. Insgesamt wird mit einer Einnahme in Höhe von 100.000 € zu rechnen sein. Die Haushaltsansätze werden entsprechend korrigiert. Dieser Ansatz wird auch für die Folgejahre gelten. Erst nach Ablauf aller jetzt gültigen Parkausweise ist mit einer Gesamteinnahme von 224.000 € zu rechnen.

Bei den Kennzahlen steht unter „Anzahl Ausstellung/Änderung Bewohnerparkausweise“ nach 11.500 in 2024, für 2025 die Zahl 11.000. Was ist damit gemeint? Aktuell gibt es 1869 Bewohnerparkausweise

Die Kennzahl unter „Anzahl Ausstellung/Änderung Bewohnerparkausweise“ bezieht sich nur auf die Anzahl der internen Arbeitsvorgänge.

Produkt 122018 Verwarnverf.; Verkehrsordnungswidrigkeiten

2.01 Personalaufwendungen:

Gleichbleibenden Erträgen aus Buß-, Verwarn-, Zwangsgelder, Säumniszuschläge etc. steht bei den Personalaufwendungen eine Erhöhung von +15 % im HH-Entwurf 2025. Wird eine zusätzliche Stelle benötigt? Wenn ja, für was?

Aufgrund der längerfristigen Erkrankung wurde eine Person als Krankheitsvertretung im Verkehrsaufendienst eingestellt. Die Personalkosten für das Jahr 2024 waren durch die Erkrankung geringer geplant. Die Personalkosten sind aufgeteilt auf die Produkte 122018 und 546001.

Da stets nur besetzte Stellen hochgerechnet werden dürfen, hat die Steigerung nicht mit der Einrichtung neuer Planstellen zu tun. Die Differenz ist darauf zurückzuführen, dass eine freie Stelle im Jahr 2024 besetzt worden ist. Diese findet sich nun in der Haushaltsplanung 2025 wieder.

Produkt 546001 Parkhäuser und öffentliche Plätze

Wo befinden sich die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten? Wie hoch sind diese?

Die Höhe der Einnahmen aus den Parkscheinautomaten beträgt voraussichtlich 1.450.000 €. Durchschnittlich beträgt die Gebührenhöhe je Fall 1,55 €. Ob sich diese Gebührenerhöhung auf die

Gesamteinnahme auswirkt, ist nicht planbar. Die Einnahmen werden im Bereich 32 „Benutzungsgebühren und ähnliche Entgelte“ vereinnahmt.

Wo befinden sich die Einnahmen aus den städtischen Parkhäusern? Wie hoch sind diese?

Zur **Höhe der Einnahmen aus den Parkhäusern** Lüneparken der Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH:

Die Höhe der jährlichen Einnahmen sind im Teilergebnishaushalt unter Nr. 1.05 -3321- und 1.06 -3461- ersichtlich, für die Vorjahre in den jeweiligen Haushaltsplänen. Verbucht werden die Einnahmen im Ergebnishaushalt des Fachbereichs 8.

Teilergebnishaushalt Produkt 546001 Parkhäuser und öffentliche Parkplätze								
Hansestadt Lüneburg								
Nr.	Bezeichnung	Ergebnis 2023	Ansatz 2024	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Planung 2027	Planung 2028	Planung 2029
1.	Ordentliche Erträge							
1.03	Auflösungserträge aus Sonderposten	233.037,49	229.700	223.300	223.300	223.300	223.300	221.500
3161	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuwendungen	232.173,58	228.800	222.400	222.400	222.400	222.400	220.600
3371	Erträge Auflösung Sonderposten aus Beiträgen und ähnl. Entgelten	863,91	900	900	900	900	900	900
1.05	öffentlich-rechtliche Entgelte	1.716.144,10	2.043.500	2.025.500	2.025.500	2.025.500	2.025.500	2.025.500
3321	Benutzungsgebühren u. ähnl. Entgelte	1.210.278,06	1.450.000	1.450.000	1.450.000	1.450.000	1.450.000	1.450.000
3321	Erträge aus Benutzungsgebühren u.ä. durch FB8	505.866,04	593.500	575.500	575.500	575.500	575.500	575.500
1.06	privatrechtliche Entgelte	1.078.454,85	1.080.700	1.100.900	1.100.900	1.100.900	1.100.900	1.100.900
3411	Erträge aus Mieten und Pachten durch FB 8	36.922,19	52.700	39.700	39.700	39.700	39.700	39.700
3461	Sonst. privatrechtl. Leistungsentgelte	365,00						
3461	Sonst. privatrechtl. Leistungsentgelte FB 8	1.041.167,66	1.028.000	1.061.200	1.061.200	1.061.200	1.061.200	1.061.200

2.01 Personalaufwendungen:

Steigerung von 2024 auf 2025 um +19 % (= 68.200 €). Kommt eine Stelle hinzu? Wofür?

Aufgrund der längerfristigen Erkrankung wurde eine Person als Krankheitsvertretung im Verkehrsaußendienst eingestellt. Die Personalkosten für das Jahr 2024 waren durch die Erkrankung geringer geplant. Die Personalkosten sind aufgeteilt auf die Produkte 122018 und 546001.

Da stets nur besetzte Stellen hochgerechnet werden dürfen, hat die Steigerung nicht mit der Einrichtung neuer Planstellen zu tun. Die Differenz ist darauf zurückzuführen, dass eine freie Stelle im Jahr 2024 besetzt worden ist. Diese findet sich nun in der Haushaltsplanung 2025 wieder.

2.03 (4231) Mieten und Pachten:

Wofür sind die 150.000 €? Was ist in 2024 dazugekommen?

Der Ansatz wurde erhöht, da das Handyparken (über Parkster) ab einer bestimmten Nutzung per Gebühren finanziert wird. Der Vertrag mit der LVT Deutschland GmbH bzgl. der Parkautomaten wurde im Jahr 2023 angepasst.

2.04 (4711) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen:

Nach der Steigerung von 2024 auf 2025 um 217.000 € sinkt der Wert in 2026 wieder um ca. 200.000 €. Wie kommt das?

Im Jahr 2023 wurde durch die HLG das Parkhaus Lünepark erworben. Durch den Ankauf sind in 2024 ebenfalls Abschreibungen zu buchen. Diese wurden nicht veranschlagt und belaufen sich auf ca. 400.000 €. Für das Haushaltsjahr 2025 betragen die Abschreibungskosten letztmalig 217.200 €.

2.06 (4317) Zuschüsse an private Unternehmen:

Was für Unternehmen sind das?

Die Zuschüsse an private Unternehmen betreffen Verlustausgleichszahlungen an das Rad am Bahnhof.

2.07 (4431) Geschäftsaufwendungen durch FB 8:

Wofür ist das?

Die Geschäftsaufwendungen durch den Bereich 8 betreffen zum Großteil eine erfolgsabhängige Zahlung für den Betrieb der städtischen Parkhäuser an die Lüneparken (Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH).

Die zusätzliche Frage, wo sich folgende Haushaltsansätze finden lassen:

- Innenstadtshuttle an Adventssamstagen (55.500 €)
- StadtRAD (2025: 370.500 €, 2026: 460.500 €, 2027: 480.500 €, 2028: 500.500 €, 2029:

- 520.500 €)
- Heide- und Elbshuttle (25.000 €)
- ASM (55.500 €)
- Europäische Mobilitätswoche (5.000 €)

wird von der Verwaltung wie folgt beantwortet:

Bei der in Allris hochgeladenen Präsentation handelte es sich um einen Arbeitsstand. Der Adventsshuttle nimmt lediglich Haushaltsansätze in Höhe von 5.000 € in Anspruch, wobei das ASM mit 75.000 € berücksichtigt werden muss. Die genannten Maßnahmen sind freiwillige Leistungen und werden den im Teilergebnishaushalt genannten Kostenträgern (Projekten) zugeordnet. StadtRad fällt unter die Förderung des StadtRads. Das ASM unter Förderung des Stadtbusverkehrs, Heide- und Elbshuttle unter Touristische Verkehre und der Adventsshuttle und die EMW in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit.

**zu 8 Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) Wilschenbruch - Information zum Zwischenstand
Vorlage: VO/11287/24**

Herr Hagmaier, Leitung des Bereiches 35 – Mobilität –, berichtet über den aktuellen Sachstand der verkehrstechnischen Untersuchung und die Änderungen, die sich seit dem ersten Einbringen der Vorlage im Juni 2024 ergeben hätten.

Herr Wenk, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des ADFC, stellt verschiedene Aussagen der Verwaltung und der VTU zur Amselbrücke dar und bittet um Aufklärung bezüglich einiger Widersprüchlichkeiten.

Herr Hagmaier erörtert die Grenzen einer beauftragten VTU und verweist auf die ausführliche schriftliche Stellungnahme der Verwaltung zum Tagesordnungspunkt 16.

Erster Stadtrat Moßmann ergänzt, dass es durchaus Überlegungen des Landkreises zur ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Wilschenbruch gebe. Nur über eine Brücke ohne Gewichtsbegrenzung könne Busverkehr abgewickelt werden.

**zu 9 Antrag des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. auf Erhöhung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen
Vorlage: VO/11433/24**

Der Tagesordnungspunkt wird zurückgestellt, siehe auch Tagesordnungspunkt 2.

**zu 10 Anfrage "Intelligente Ampelschaltung" (Anfrage der CDU-Fraktion vom 03.09.2024, eingegangen 03.09.2024)
Vorlage: VO/11454/24**

Hierzu liegt eine Stellungnahme der Verwaltung vor. Nachfragen hierzu werden nicht gestellt.

**zu 11 Antrag "Prüfauftrag Markierung von Radstreifen" (Antrag der CDU-Fraktion vom 03.09.2024, eingegangen 03.09.2024)
Vorlage: VO/11456/24**

Ratsherr Heerbeck erläutert seinen Antrag. Er konkretisiert ihn dahingehend, dass zunächst das Gewerbegebiet am Hafen, dann weitere Gewerbegebiete und die Verbindungsstraßen in die Nachbargemeinden geprüft werden sollen.

Ratsherr Heerbeck zeigt sich nicht einverstanden mit dem Vorschlag der Ratsfrau Redenius, den Antrag zurückzunehmen und unter Benennung konkreter Straßen erneut einzubringen.

Herr Hagmaier erläutert, dass die Prüfung von Rad(schutz)streifen innerhalb des Stadtgebietes gut erfolgen könne. Bei der Prüfung der Verbindungen in die angrenzenden Gemeinden seien auch Abstimmungen mit diesen erforderlich, was den Prüfaufwand deutlich erhöhe.

Herr Wenk, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des ADFC, schlägt den Brockwinkler Weg zur Prüfung vor. Erster Stadtrat Moßmann verweist auf den gerade fertiggestellten, gut ausgebauten Radweg Richtung Reppenstedt hin, so dass er keine Priorität erkenne, den Brockwinkler Weg hinsichtlich einer Markierung für den Radverkehr zu prüfen.

Der *Ausschuss für Mobilität* fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, in welchen Bereichen der Stadt Lüneburg durch die Markierung von Radstreifen auf der Fahrbahn das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Radfahrern und Autofahrern, verbessert werden kann. Die Prüfung soll nur dort stattfinden, wo kein Fahrradweg vorhanden ist. Dabei sind zunächst das Gewerbegebiet am Hafen, dann weitere Gewerbegebiete und ebenfalls die Verbindungsstraßen in die Nachbargemeinden zu prüfen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 6
Nein-Stimmen: 0
Enthaltungen: 3

**zu 12 Antrag "Geschwindigkeitsbegrenzung in Häcklingen" (Antrag der CDU-Fraktion und FDP-Fraktion vom 28.08.2024, eingegangen 11.09.2024)
Vorlage: VO/11476/24**

Ratsherr Goralczyk führt zum Antrag aus. Insbesondere die Sanierung des Alten Hessenweges habe dazu geführt, dass der Kraftfahrzeugverkehr in Häcklingen nun wieder schneller fahre und Schülerinnen und Schüler und sonstige Radfahrende teils sehr dicht überhole, was eine Gefahr und eine Beeinträchtigung der Sicherheit darstelle.

Erster Stadtrat Moßmann führt aus, dass auf der Hauptstraße als Hauptsammelstraße nicht in der gesamten Länge Tempo 30 angeordnet werden könne. Eine Möglichkeit sei evtl. eine abschnittsweise Anordnung von Tempo 30 aufgrund des Tatbestandes „Schulweg“.

Ratsherr Schultz unterstützt das Anliegen des Antrags, Tempo 30 in Häcklingen einzurichten. Den Rückbau der Fahrbahneinengung in der Hauptstraße befürworte er allerdings nicht, da diese insgesamt die Geschwindigkeit auf der Hauptstraße reduzieren.

Ratsfrau Redenius spricht sich dafür aus, die Möglichkeiten der aktuell geänderten StVO voll auszuschöpfen und bittet um Auskunft, wann in Lüneburg erste Ergebnisse dieser Gesetzesänderung zu sehen sein werden. Außerdem könne man in Bezug auf Tempo 30 auch die Maßnahmen aus der

Lärmaktionsplanung hinzudenken. An die Antragstellenden gerichtet schlägt Ratsfrau Redenius vor, Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung aus dem NUMP in Häcklingen quasi zu erproben.

Erster Stadtrat Moßmann sichert im Hinblick auf die Änderung der StVO zu, dass sich die Straßenverkehrsbehörde mit den neu dazugekommenen Tatbeständen (Schulwege, Fußgängerüberwege, Spielplätze) auseinandersetze und entsprechend sukzessive prüfe.

Ratsherr Soldan weist darauf hin, dass der Rückbau der Fahrbahneinengungen nur dann erfolgen könne, wenn Tempo 30 angeordnet würde. Gerade Straßen verleiteten Kfz-Fahrende zu überhöhter Geschwindigkeit.

Ratsherr Goralcyk nimmt nach den Ausführungen und Erläuterungen den Antrag auf Rückbau der Fahrbahneinengungen zurück. Den Antrag auf Tempo 30 im gesamten Stadtteil Häcklingen als Tempo-30-Zone bzw. Pilotprojekt modifiziert er dahingehend, dass Tempo 30 in Häcklingen abschnittsweise geprüft werden solle.

Beschluss:

Der *Ausschuss für Mobilität* fasst einstimmig folgenden Beschluss: Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten für die Anordnung von Tempo 30 auf möglichst vielen Abschnitten im Stadtteil Häcklingen zu prüfen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 9
Nein-Stimmen: 0
Enthaltungen: 0

zu 13 Anfrage "Geschwindigkeitsbegrenzung an Schulwegen und Spielplätzen" (Anfrage der CDU-Fraktion vom 11.09.2024, eingegangen 11.09.2024) Vorlage: VO/11477/24

Ratsherr Heerbeck fragt bei der Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an Schulwegen und Spielplätzen nach einem Zeithorizont.

Herr Lauterschlag, Leitung des Bereiches 32 – Ordnung und Verkehr –, führt aus, dass die Verwaltungsvorschrift zur StVO, die bindend für die Arbeit der Verwaltung ist, für März 2025 angekündigt ist. Vorbereitende Arbeiten würde die Straßenverkehrsbehörde zeitnah erledigen.

zu 14 Antrag "Prüfung und Bewertung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Lüneburger Wohngebieten am Beispiel Kaltenmoor" (gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der FDP-Fraktion vom 09.10.2024, eingegangen 10.10.2024) Vorlage: VO/11531/24

Der Tagesordnungspunkt wird aus Zeitgründen zurückgestellt.

zu 15 Anfrage "Regelungen zur Befahrung der Salzstraße" (Anfrage des ADFC vom 26.10.2024, eingegangen 28.10.2024)

Vorlage: VO/11559/24

Der Tagesordnungspunkt wird aus Zeitgründen zurückgestellt.

zu 16 Antrag "Umwidmung des Amselwegs zur Fahrradstraße" (Antrag des ADFC vom 28.10.2024, eingegangen 28.10.2024) Vorlage: VO/11562/24

Der Tagesordnungspunkt wird aus Zeitgründen zurückgestellt.

zu 17 Anfragen im öffentlichen Teil

Ratsherr Soldan fragt, wo im Stadtteil Kreideberg neue Bushaltestellen gebaut werden und wie diese im Haushalt hinterlegt sind.

Erster Stadtrat Moßmann weist daraufhin, dass die neuen Bushaltestellen in den Planungen des Landkreises enthalten sind. Er stellt eine Präsentation zur neuen Linienkonzeption für den Mobilitätsausschuss am 04.12.2024 in Aussicht. Ob und wann eine Unterlage zur Verfügung gestellt werde, liege aber in der Hand des Landkreises. Dieser sehe derzeit vergaberechtliche Probleme, weswegen Unterlagen jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Herr Mädge, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des Seniorenbeirates, bittet um Auskunft über die Baustelle an der Heiligengeiststraße. Er möchte wissen, warum nach der Beendigung der Baumaßnahme kein geschnittenes (barriereärmeres) Pflaster verbaut wurde. Weiter fragt er, wann die provisorischen Bushaltestellen in Kaltenmoor beendet werden.

Herr Silex, Leitung des Bereiches 72 – Straßen- und Brückenbau, Geodaten –, erklärt, dass die Verkehrsfreigabe nach Beendigung der Baumaßnahmen in Kaltenmoor zu 02.11.2024 erfolgt sei. Die provisorischen Bushaltestellen seien damit erledigt.

Zur Heiligengeiststraße erklärt er, dass zunächst das alte Pflaster verbaut wurde, damit es keine Einschränkungen während der Zeit des Weihnachtsmarktes gebe. Sobald der IHK-Umbau beginne, werde das alte Pflaster in diesem Abschnitt der Heiligengeiststraße herausgenommen. Die Stadt befinde sich bezüglich des Einbaus von geschnittenem Pflaster nach Beendigung des Umbaus in Abstimmung mit der IHK.

Ratsherr Lühmann gibt die Frage eines Gewerbetreibenden wieder, ob auf den Sülzwiesen eine StadtRAD-Station eingerichtet werden könne, wenn das Parken dort kostenpflichtig werde.

Erster Stadtrat Moßmann führt aus, dass nach Vorgabe des Rates zur Bewirtschaftung der Sülzwiesen der Mobilitätsausschuss und der Wirtschaftsausschuss zu beteiligen seien. Eine Befassung sei für das erste Quartal 2025 vorgesehen. Er verweist hinsichtlich der Zukunft des StadtRADs auf den Tagesordnungspunkt 20.

Ratsherr Gros bittet, die Pläne für den Umbau der Heiligengeiststraße im Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung vorzustellen.

Herr Wenk, stellvertretendes beratendes Mitglied auf Vorschlag des ADFC fragt, warum nach Abschluss der Bauarbeiten in der Wilhelm-Leuschner-Straße der dortige Radweg nur 1,60 m breit sei.

Antwort zum Protokoll:

Im Rahmen der Planungen zur Wilhelm-Leuschner-Straße wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit einer Anwohnendenversammlung durchgeführt. Dort wurde sehr deutlich der Wunsch geäußert, dass die Parkplätze nicht vollständig entfallen. Auf Grund dessen verblieb für den Radweg die Mindestbreite von 1,60 m. Die Planungen für die Wilhelm-Leuschner-Straße wurden vor Erscheinen der „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ abgeschlossen.

