

Prüfung der etwaigen Ausweisung einer Bewohnerparkzone in der Weststadt

1. Einrichtung einer Bewohnerparkzone in der Weststadt

Zur Erhöhung der Parkchancen seitens der Bewohner der an den Obotritenring angrenzenden Straßen innerhalb der Weststadt wurde die Beschlussvorlage 00248/2020 (Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin) durch einen Ergänzungsantrag der Fraktion der Unabhängigen Bürger erweitert. Demnach sollte die Verwaltung die mögliche Ausweisung einer Bewohnerparkzone innerhalb der folgenden Straßenzüge evaluieren:

- Südliche Lessingstraße bis Einmündung Carl-Moltmann-Straße
- Südliche Schillerstraße bis zur Einmündung Erich-Weinert-Straße
- Südliche Erich-Weinert-Straße bis Einmündung Schillerstraße
- Richard-Wagner-Straße
- Sebastian-Bach-Straße
- Jean-Sibelius-Straße

Dieser Prüfauftrag wurde in der Stadtvertretersitzung zum 14.06.2021 beschlossen. Hierdurch versprach sich die Antragstellerin die Minderung des Parkdruckes, der unter anderem durch den Berufsverkehr aus anderen Stadtteilen sowie dem Umland aufgrund der kostenlosen Parkmöglichkeit verursacht würde. Als problematisch wurde dies erachtet, da die oben genannten Straßenzüge überwiegend durch Mehrfamilienhäuser ohne private Stellplätze bebaut seien.

Zur Erfüllung des Prüfauftrags muss zuallererst analysiert werden, ob eine Ausweisung dieser Straßen zur Bewohnerparkzone zulässig ist und darauf aufbauend, inwiefern diese Anordnung auch wirkmächtig zur Eindämmung der Parkraumbelastung durch gebietsfremde Parker ist.

Die rechtliche Grundlage der Sonderparkberechtigung für Bewohner wird innerhalb des § 45 Abs. 1 S. 1b Nr. 2a der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und den entsprechenden Textstellen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) geregelt. Demnach gilt generell, dass Bewohnerparken nur dort angeordnet werden darf, „wo **mangels privater Stellflächen und** auf Grund eines **erheblichen allgemeinen Parkdrucks** die **Bewohner** des **städtischen Quartiers regelmäßig keine** ausreichende **Möglichkeit** haben, in **ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung** von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“

Folglich muss eruiert werden, ob private Stellplätze nicht ausreichen, wie stark der allgemeine Parkdruck ist und ob dies dazu führt, dass die Bewohner in der Regel keinen Parkplatz in zumutbarer Entfernung finden können. Dies gilt es auf der Ebene des Quartiers zu beurteilen. Hierzu kann eine Analyse der Strukturdaten und der Parkraumbelastung dienen.

Letztlich muss definiert werden, was unter „ortsüblich fußläufig zumutbar“ zu verstehen ist. Hierfür existiert keine allgemeingültige Regelung.

Während Städte wie Stuttgart dies innerhalb einer Distanz von 1 km gegeben sehen, könnte – wenn diese für die Landeshauptstadt Schwerin niedriger angesetzt werden soll – auch eine Orientierung an der Bauordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgen. In den Handlungsempfehlungen zum Vollzug der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern wird zu § 49 LBauO M-V (Stellplätze) folgende Aussage getroffen: „Fußläufige Entfernungen von über 500 m liegen regelmäßig nicht im Rahmen des Zumutbaren.“ Demnach sind 500 m als „ortsüblich fußläufig zumutbar“ anzusehen.

2. Struktur des vorgeschlagenen Bereichs

Die aufgezählten Straßenabschnitte grenzen an den Obotritenring, auf dessen östlicher Seite die Parkzonen G und H liegen. Die Wohnhäuser der westlichen Seite des Obotritenrings sind südlich der Lübecker Str. nicht in eine Bewohnerparkzone integriert und verfügen lediglich über wenige private Stellplätze. Folglich sind die Bewohner auf Parkmöglichkeiten innerhalb der genannten Straßen angewiesen und müssen in die Prüfung miteinbezogen werden. Weiterhin müssen die Abschnitte der Wittenburger Str. und der Werner-Seelenbinder-Str. berücksichtigt werden, welche zwischen den beschriebenen Straßen liegen. Des Weiteren müssen etwaige Verdrängungseffekte auf die Von-Flotow-Str. eruiert werden, da diese bei einer Parkraumbeschränkung als letzte kostenlose Parkmöglichkeit in unmittelbarer Nähe des Obotritenrings verbleiben würde, sodass eine Prävention durch Miteinbeziehung in das Bewohnerparken ggfs. notwendig ist.

Der genannte Bereich zeichnet sich durch eine heterogene Wohnbebauung aus. Verschiedene Strukturdaten, welche unterschiedliche Grade der Deckung der benötigten Parkplätze durch öffentliche und private Stellplätze erkennen lassen, sind anhand der Strukturdatentabelle abzulesen (s. u.). Der vorgeschlagene Bereich dient überwiegend dem Wohnen, vereinzelt sitzen jedoch in einigen der freistehenden Wohnhäusern verschiedene Dienstleister (v. a. niedergelassene Arztpraxen, Rechtsanwälte, Steuerberater, Immobilienvermittlung, etc.). Letztere verfügen teilweise über private Stellplätze für ihre Kunden. Während die freistehenden Wohnhäuser in der Von-Flotow-Str., der S.-Bach-Str., R.-Wagner-Str. und der östlichen Schillerstr. zum Großteil über private Stellplätze auf ihren Grundstücken verfügen, sind nur wenigen der Mehrfamilienhäuser geschlossener Bauweise private Stellplätze zugeordnet, sodass deren Bewohner hauptsächlich auf die öffentlichen Parkplätze im Straßenraum angewiesen sind, die mitunter auch durch Besucher der Sport und Kongresshalle und der anliegenden Sportanlagen nachgefragt werden.

Obwohl mehrere der Gebäude des Obotritenrings über private Stellplätze, welche über die E.-Weinert-Str. erschlossen sind, verfügen, lässt sich dort eine Unterversorgung an Stellplätzen erkennen. Aufgrund dessen stehen 1237 registrierte Kfz in etwa 1030 Stellplätzen gegenüber (siehe Tabelle S. 3). Demnach **herrscht innerhalb des vorgeschlagenen Bereich unter Einbeziehung des Obotritenrings ein Mangel an privaten Stellplätzen sowie an Stellplätzen insgesamt**. Erwähnt werden muss, dass in westlicher Richtung der Wittenburger Str. in Höhe der Kongresshalle weitestgehend anbaufrei etwa 160 Senkrechtparkplätze vorhanden sind, die dieses Defizit unter Umständen begrenzen können.

Weiterhin existieren innerhalb und in der unmittelbaren Nähe der vorgeschlagenen Parkzone mehrere Garagenkomplexe, welche sich im Besitz der LHS befinden und durch das ZGM verwaltet bzw. vermietet werden. Insgesamt handelt es sich hier um ca. 180 Garagen, welche jedoch nicht auf Anwohner der Weststadt oder dem Unterstellen eines Pkw beschränkt sind. Demnach spielen diese Komplexe allenfalls eine untergeordnete Rolle im Zusammenhang mit der Deckung der Parkraumnachfrage innerhalb der Weststadt.

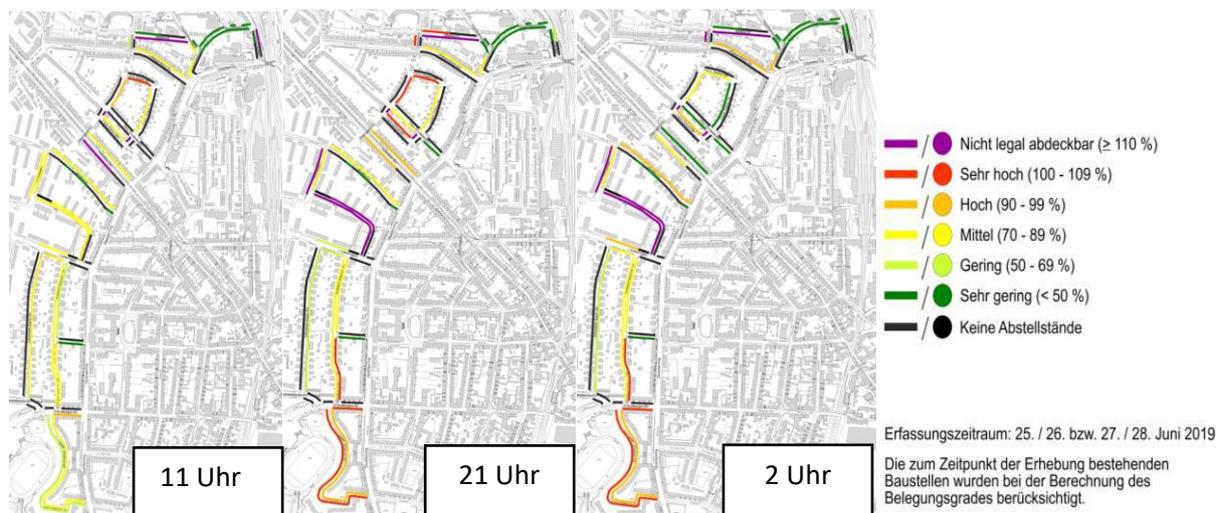
Name (Abschnitt)	Bebauung	Einwohner	Registrierte Kfz	Öffentl. Stellplätze	Private Stellplätze (Schätzung: Luftbild und Begehung)
Schillerstr. (1 – 25, ungerade; 2 – 36, gerade)	1 – 11 und 2 – 12: offene Bebauung freistehende Einzelhäuser 13 – 25 und 14 – 36: geschlossene Bebauung, Mehrfamilienhäuser „(Zeilen“)	216	120	49	57
Erich-Weinert-Str. (6 – 36)	Geschlossene Bebauung, Mehrfamilienhäuser („Zeilen“)	362	151	94	42
Lessingstr. (1 – 5a, ungerade; 2 – 24, gerade)	1 – 5a: offene Bebauung, Einzelhäuser / Kiosk 2 – 24: geschlossene Bebauung, Mehrfamilienhäuser („Zeilen“)	235	72	75	28
Sebastian-Bach-Str.	Freistehende Einzelhäuser	145	110	70	50
Richard-Wagner-Str.	Freistehende Einzelhäuser ; am südlichen Ende: höhere Bebauungsdichte	218	151	120	75
Jean-Sibelius-Str.	Geschlossene Bebauung, Mehrfamilienhäuser („Block“)	253	173	155	50
Von-Flotow-Str.	Offene Bebauung, überwiegend Einzelhäuser , am westlichen Ende höhere Bebauungsdichte	179	82	56	64
Obotritenring (105 – 243, ungerade)	Heterogen, überwiegend geschlossen	608	304	0	30
Wittenburger Str. (99 – 105, ungerade; 106 – 114, gerade)	Geschlossene Bebauung, Mehrfamilienhäuser („Zeilen“ / „Block“)	93	45	15	0
Werner-Seelenbinder-Str. (1 – 23, ungerade)	Geschlossene Bebauung, Häusergruppe (Reihenhäuser)	70	29	0	0
Insgesamt		2379	1237	634	394

Tabelle: Strukturdaten des vorgeschlagenen Bereichs

3. Parkraumbelastung

Der Tatbestand des „erheblichen allgemeinen Parkdrucks“ ist weder in der VwV-StVO noch in den Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) genauer bestimmt. Zur Präzisierung der Begrifflichkeit können bestenfalls die innerhalb der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) genannten Kategorien („> 90 % Auslastung = sehr hoch“; „80 – 90 % Auslastung = hoch“) dienen bzw. die herangezogenen Unterteilungen des Gutachters für das Parkkonzept („90 – 99 % = hoch“). Demnach bildet entweder 80 % (jeder 5 Parkplatz frei) oder 90 % (jeder 10 Parkplatz frei) einen geeigneten Schwellenwert für einen erheblichen allgemeinen Parkdruck. In Stuttgart beispielsweise liegt dieser Schwellenwert bei 100%.

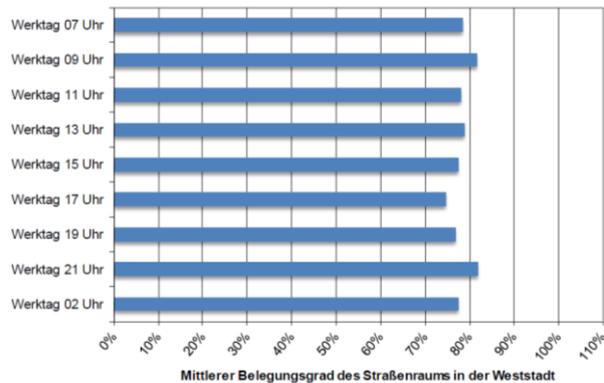
Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wurde am 25./26. bzw. 27./28.06.2019 die Auslastung der öffentlichen Parkplätze in diesem Bereich der Weststadt erhoben. **Die Belegung des Parkraumes differenzierte sich räumlich stark**, sodass einige Bereiche stark ausgelastet waren, andere Gebiete nur eine schwache Parknachfrage aufwiesen. Generell war die Nachfrage nach Parkplätzen zu den Abendstunden und nachts am höchsten, sodass ausschließlich innerhalb dieses Zeitkorridors kritische Belegungszustände anfielen. Lediglich die Lübecker Straße bildete hier eine Ausnahme mit dem Maximum um 11 Uhr. Hier wies vor allem die Fahrbahn stadteinwärts eine Auslastung über dem Parkraumangebot auf. Die Nachfragespitzen in den Abend- und Nachtstunden sind typisch für Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung und weisen auch daraufhin, dass nicht die gebietsfremden Parker problematisch sind, da diese die Stellplätze nachts nicht frequentieren.



Während die Gebiete, welche mit freistehenden Wohnhäusern bebaut sind und häufig über private Stellplätze verfügen, einen deutlich geringen Parkdruck aufwiesen, war die Belastung in den mit geschlossenen Mehrfamilienhäusern gesäumten Straßen deutlich höher (sehr hoher Belegungsgrad in der Jean-Sibelius-Str. bzw. „nicht legal abdeckbar“ in der Erich-Weinert-Str. in den Nacht- und Abendstunden).

Aus diesen Gründen (lokale Maxima in den Abend- und Nachtstunden) erscheinen im benannten Bereich **nicht die gebietsfremden Berufspendler ursächlich** für Schwierigkeiten beim Auffinden eines Parkplatzes, sondern es handelt sich vor allem **um ein Verteilungsproblem hinsichtlich des Parkraumangebots**. So würden beispielsweise Anwohner der E.-Weinert-Str. problemlos – auch in den Abendstunden – Stellplätze in der S.-Bach-Str. auffinden können. Mindestens die Hälfte der S.-Bach-Str. liegt innerhalb einer Entfernung von 500 m (siehe Anhang I) des Großteils der Wohngebäude. Dies entspräche einer „ortsüblich fußläufig zumutbaren“ Distanz. Dass die Ausweisung einer Bewohnerparkzone jedoch zu einer besseren Verteilung der Parkraumnutzung beitragen kann, ist anzuzweifeln.

Eine besondere Betrachtung verdienen in diesem Zusammenhang die hochausgelasteten Straßen, welche aufgrund mangelnden bzw. ungünstig gelegenen alternativen Parkoptionen eine erschwerte Verteilungsmöglichkeit aufweisen. Dies trifft auf die **Jean-Sibelius-Straße** aufgrund ihrer Lage zwischen den Obotritenring und der Wittenburger Straße zu. Sowohl der Obotritenring als auch die Wittenburger Straße stellen für die Fußgänger und den Pkw-Verkehr eine Barriere dar.



Für den gesamten Bereich der östlichen Weststadt wurde **ein mittelhoher Belegungsgrad** festgestellt, **welcher in der Regel knapp unterhalb des unteren Schwellenwerts von 80 % lag** – lediglich um 9 Uhr morgens und abends wurde dieser geringfügig überschritten. Demnach kann auf **Quartiersebene nicht allgemein von einem erheblichen Parkdruck ausgegangen** werden.

Inwiefern im Zuge der Erhöhung der Parkgebühren am 01.08.2021 vermehrt auf die kostenfreie Möglichkeit des Parkens in der Weststadt durch Gebietsfremde zurückgegriffen wird, lässt sich nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht beurteilen und muss ggfs. in Zukunft beobachtet werden. Ferner könnte das sich in Bau befindlichen Justizzentrums weitere Parknachfrage innerhalb dieses Bereiches erzeugen, welche den Parkdruck in der Weststadt ggfs. erhöhen könnte.

4. Prüfungsergebnis und Handlungsempfehlungen

Eine Bewohnerparkzone für den gesamten vorgeschlagenen Bereich kann derzeit nicht rechtsicher angeordnet werden und wird demnach zunächst nur bedingt empfohlen. Für eine ausdrückliche Empfehlung müsste zeitgleich ein struktureller Mangel an privaten Stellplätzen und ein erheblicher allgemeiner Parkdruck herrschen. Letzteres ließ sich jedoch für den vorgeschlagenen Bereich in seiner Gesamtheit nicht aus den quantitativen Daten ablesen.

Während die erhobene Parkauslastung lediglich in einigen Straßenabschnitten (E.-Weinert-Str. und J.-Sibelius-Str.) als äußerst problematisch zu erachten ist und dies ausschließlich auf den Abend- und Nachtzeitraum begrenzt ist, kann aus den Strukturdaten eine bedenkliche Unterversorgung an Stellplätzen für die angrenzenden Bewohner des Obotritenrings (10 Stellplätze auf 100 registrierte Kfz) erfasst werden. Dennoch zeigen die Erhebungsdaten keinen „erheblichen allgemeinen Parkdruck“, sondern verweisen vielmehr auf eine problematische Verteilung innerhalb des vorgeschlagenen Bereichs. Dieser Umstand kann nicht zweckmäßig durch die Ausweisung einer Bewohnerparkzone allein behoben werden, da hierdurch keine zusätzlichen Parkplätze entstehen. Zwar vermag diese die Anzahl der gebietsfremden Einpendler deutlich zu reduzieren, diese weisen jedoch keinen kritischen Wert auf. Vielmehr werden nicht alle Anwohner dicht besiedelter Straßen (z.B. E.-Weinert-Str.) einen Parkplatz unmittelbar vor ihrer Haustür finden, sondern müssen in die mit freistehenden Wohnhäusern bebauten Straßen (R.-Wagner-, S.-Bach-Str.) ausweichen – unabhängig von einer Bewohnerparkzone oder nicht. Lediglich unter den Umständen, dass dieses Ausweichen auf weitere

Straßen einen erheblichen Aufwand darstellt, kann die Ausweisung einer räumlich stark beschränkten Bewohnerparkzone erfolgen.

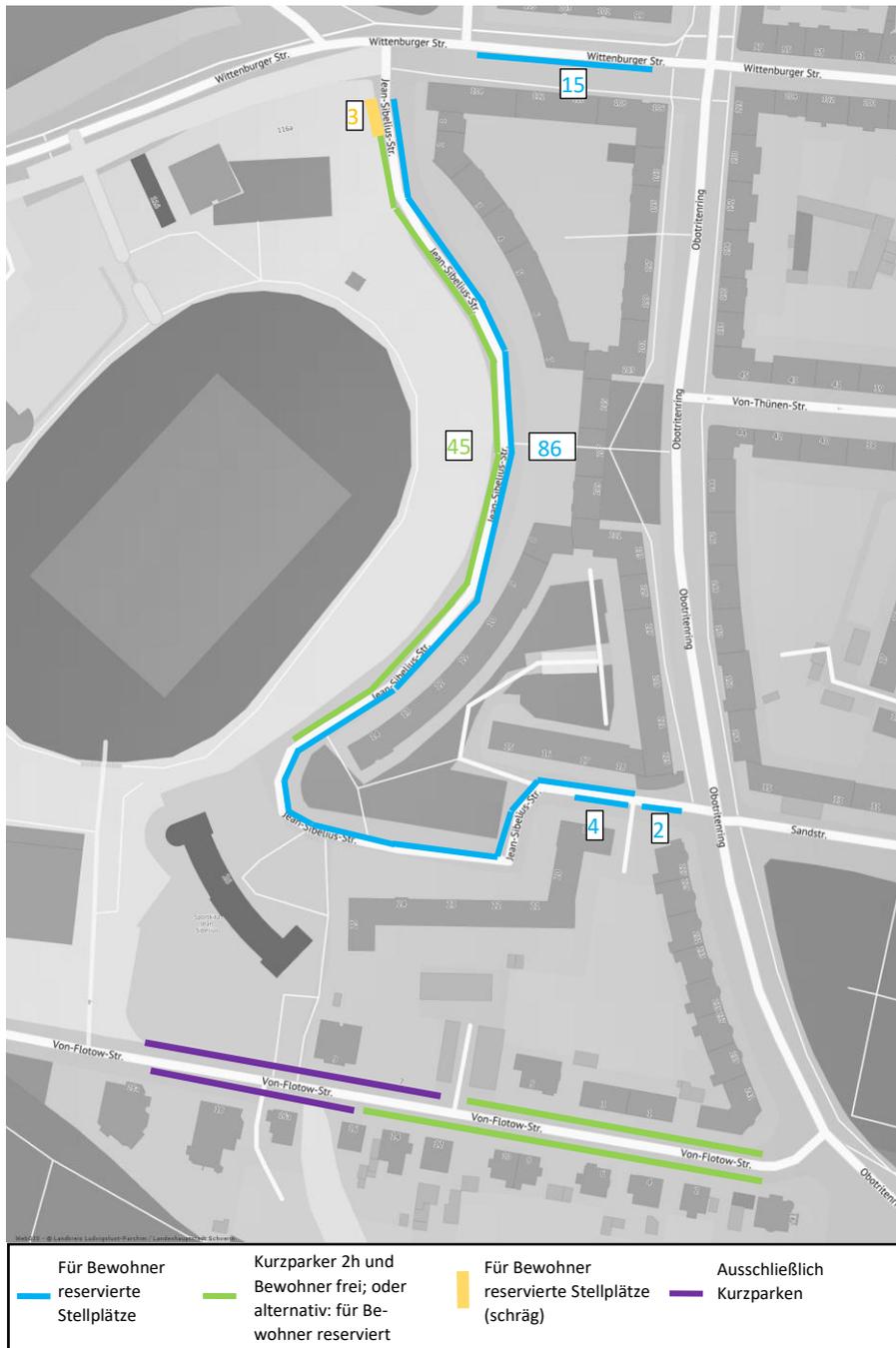
Maßgeblich neben der Parkraumbelastung ist demnach, inwiefern zumutbare alternative Möglichkeiten zum Parken bestehen. Hierbei gilt es sowohl den Aufwand für die Bewohner als auch die Auswirkungen auf die Allgemeinheit zu berücksichtigen.

Anhand dieser Kriterien können die stark belasteten Straßen mit Mangel an privaten Stellplätzen – namentlich die E.-Weinert- und die Jean-Sibelius-Straße – beurteilt werden:

Während die an die E.-Weinert-Straße angrenzenden Häuser des Obotritenrings über private Stellplätze und Garagen verfügen, sind für die an die J.-Sibelius-Straße angrenzenden Häuser des Obotritenrings nur eine geringe Anzahl an privaten Stellplätzen vorhanden, sodass deren Bewohner auf die Parkplätze der J.-Sibelius-Straße zurückgreifen müssen. Gleichfalls stellt sich die Situation der J.-Sibelius-Straße prekärer dar, da die Bewohner der E.-Weinert-Straße in Richtung Norden, Westen und Süden ohne die Behinderung für Pkw und Fußgänger durch eine stark befahrene Straße Parkplätze aufsuchen können, Bewohner der J.-Sibelius-Straße hingegen lediglich in der Von-Flotow-Straße einen zumutbaren Ausweichstandort vorfinden. Zum Erreichen weiterer Parkstandorte müssen Fußgänger oder Pkw entweder den Obotritenring oder die Wittenburger Straße überqueren, welche aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen und den langen Ampelumlafzeiten Barrieren darstellen. Aus diesen Gründen erscheint es sinnvoll, den Straßenbereich der Jean-Sibelius-Straße zur Erhöhung der Parkchancen der regelmäßig parkenden Anwohner vor gebietsfremden Parkern zu schützen. Dies kann durch die Ausweisung einer neuen, in ihrer Ausdehnung stark eingeschränkten, Bewohnerparkzone westlich der verkehrlichen Barriere Obotritenring erfolgen. Da die Von-Flotow-Straße als einziger Bereich ohne explizite Parkregelung verbleiben würde, sollte diese in die Bewohnerparkzone integriert werden, um Verdrängung vorzubeugen, damit sie weiterhin größtenteils für die Bewohner des Gebiets als Parkmöglichkeit zur Verfügung bleibt bzw. deren Parkchancen zusätzlich erhöht.

Infolgedessen kann den Bewohnern der Jean-Sibelius-Straße, denen der Wittenburger Str. 106 – 114 (gerade) und des Obotritenrings 193 – 243 (ungerade) sowie der Von-Flotow-Str. die Möglichkeit gegeben werden, einen Parkausweis für diese Zone zu erwerben.

Um optimale Parkchancen für die Anwohner zu gewährleisten, sollten die durch die Bewohner nutzbaren Parkstände nicht reduziert werden. Aufgrund der geringfügigen Ausdehnung besteht laut VwV-StVO die Möglichkeit, ausnahmslos alle Parkstände für Bewohner zu reservieren. Alternativ kann auch eine Anzahl der Parkplätze durch Kurzparker mit Parkscheibe für 2 Stunden belegt werden und die Bewohner von dieser Pflicht befreit werden, um Besuchenden eine nahe Parkmöglichkeit zu geben (Mischprinzip, s. u.). Weiterhin könnte ebenfalls eine geringe Anzahl an Parkständen im westlichen Bereich der Von-Flotow-Straße allein für das Kurzzeitparken zwischen 8 und 20 Uhr reserviert werden, damit die Besucher nicht in Konkurrenz mit den Bewohnern treten müssen.



Vorschlag zur Parkregelung einer Bewohnerparkzone in der Jean-Sibeliuss-Straße / Von-Flotow-Str.

Da etwaige Auswirkungen verschiedener Vorhaben (Justizzentrum, Gebührenanpassungen für den Bewohnerparkausweis) jedoch derzeit nicht konkret absehbar sind, empfiehlt sich eine Reevaluation über die Notwendigkeit einer vergrößerten (bzw. zweiten, nördlichen) Bewohnerparkzone in Zukunft. Eine **abgestufte Vorgehensweise** in mehreren Schritten ist somit denkbar: Als erster Schritt kann die Ausweisung einer Bewohnerparkzone in dem besonders prekären Bereich (J.-Sibeliuss-Str., etc.) mit eingeschränkter Möglichkeit zur Verteilung umgesetzt werden und anschließend, sollte sich die Parksituation für die Bewohner der übrigen Weststadt akut verschlechtern, könnte eine Ausweitung dieser Zone bzw. eine zweite Bewohnerparkzone angestrebt werden.

Alternativ kann unter dem Risiko verwaltungsrechtlicher Einsprüche zur Vorbeugung der oben erwähnten etwaigen negativen Auswirkungen zeitgleich die Ausweisung des übrigen Bereichs aus dem Ergänzungsantrag als Bewohnerparkzone beschlossen werden.

Sollte trotz des Fehlens eines „erheblichen allgemeinen Parkdrucks“ auf Ebene des städtischen Quartiers auf dieser Grundlage das Ausweisen der Bewohnerparkzone anvisiert werden, um die Parkchancen der Bewohner einzelner Straßen (Obotritenring, Schillerstr., E.-Weinert-Str.) durch Reduzierung gebietsfremder Parker zu erhöhen, so müsste eine Grenzziehung erfolgen, die keine negativen Auswirkungen auf weitere Straßen der Weststadt folgt.

4.1 Abgrenzung bei Ausweisung des gesamten Gebiets als Bewohnerparkzone (Anhang II)

Gemäß der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung sollen Bewohnerparkzonen eine maximale Ausdehnung von 1.000 m aufweisen. Der zu prüfende Bereich liegt mit circa 1,1 km Distanz zwischen dem nordwestlichen Ende und dem südöstlichen Ende knapp über diesen Wert. Demnach muss eine Aufteilung in zwei eigenständige Bereiche in Erwägung gezogen werden. Als Grenze hierfür würde sich hauptsächlich die Lessing- oder die Wittenburger Str. eignen. Während sich jenseits der Lessingstr. jeweils die Art der Bebauung ändert (von Zeilenbebauung zu offener Bauweise), bildet die Wittenburger Str. aufgrund ihrer Verkehrsbelastung eine räumliche Barriere, da die Querung für Fußgänger trotz Lichtsignalanlage zeitintensiv ist. Ferner verblieben bei der zweiten Option (Grenze: Wittenburger Str.) die weniger stark ausgelasteten Straßen (R.-Wagner und S.-Bach-Str.) als mögliche Parkoption für die Bewohner der überlasteten Erich-Weinert-Str. Als weitere Möglichkeit bei einer Unterteilung der Anwohnerparkzone könnte der „mittlere“ Bereich (Sebastian-Bach- und Richard-Wagner-Str.) zum Parken für beide Zonen freigegeben werden.

Alternativ zum Vorschlag der Antragstellerin kann eine Ausweitung des nördlichen Bereichs der Zone in Richtung Westen vorgenommen werden, sodass Schiller- und E.-Weinert-Str. komplett in die Bewohnerparkzone aufgenommen werden. Die dortige Zeilenbebauung verfügt überwiegend über private Stellplätze in unmittelbarer Umgebung zum Gebäude, sodass der dortige Parkdruck tendenziell gemindert wird. Da jedoch auf eine Zeile mit 32 Wohnungen im Schnitt ca. 12 private Stellplätze zur Verfügung stehen, somit nicht von einer ausreichenden Deckung auszugehen ist, kann eine Einbeziehung dieses Bereiches in Erwägung gezogen werden.

Ferner stellt sich die Frage, in welcher Form die Anwohner der Lübecker Str. berücksichtigt werden sollen. Zumindest der Parkstreifen an der Fahrbahn in Richtung stadteinwärts könnte aufgrund potentieller Verlagerung und der daraus folgenden Minderungen der Parkchancen für Bewohner in die zukünftige Bewirtschaftung/Bewohnerparkzone miteinbezogen werden. Dementsprechend müssten in diesem Falle die Anwohner der südlichen Fahrbahn der Lübecker Str. ebenfalls in die Bewohnerzone eingegliedert werden. Hier gilt es jedoch die Auswirkung auf weitere Bereiche der Lübecker Str. zu beachten und eventuell im Verlauf der Etablierung der Bewohnerparkzone – nachdem erste Folgen auf die umliegenden Bereiche erkennbar sind – die dortige Parkregelung zu justieren.

5. Fazit

Der innerhalb des Ergänzungsantrages der Fraktion Unabhängige Bürger vorgeschlagene Bereich weist in seiner Gesamtheit generell keinen erheblichen allgemeinen Parkdruck aus. Lediglich innerhalb einzelner Straßen ist dieser Sachverhalt gegeben. Für Bewohner dieser Straßen unterscheidet sich jedoch aufgrund größerer Straßen, welche als Barriere fungieren, und Abbiegeeinschränkungen, die Zumutbarkeit alternative Parkmöglichkeiten zu erreichen. Vor allem für die J.-Sibeliuss-Straße stellt sich die Situation prekär dar. Aus diesem Grund kann dort die Anordnung einer Bewohnerparkzone angestrebt werden.

Für den restlichen Bereich verbleiben zwei Alternativen:

- 1) Eine abgestufte Vorgehensweise, innerhalb derer diese Bereiche nach erneuerter Prüfung aufgrund potentieller negativer Folgen mehrerer Aspekte (Justizzentrum, weitere Verdrängung aufgrund erhöhter Parkgebühren, Gebührenhöhe für den Bewohnerparkausweis, etc.) als eine weitere Bewohnerparkzone ausgewiesen werden kann.
- 2) Zeitgleiche Ausweisung des Bereichs bei erhöhter Rechtsunsicherheit und weiterem Abstimmungsbedarf zur konkreten Abgrenzung.

Ungeachtet, welche Option umgesetzt werden sollte, müssen noch weitere Aspekte beachtet werden:

- Erfahrungsgemäß sind die Erwartungen an und die Befürchtung über eine neue Bewohnerparkzone relativ hoch, sodass ein stetiger kommunikativer Austausch mit den Betroffenen in und nach der Planung erfolgen muss.
- Ferner müssen zu Beginn der Sonderregelung für Bewohnerparken Auswirkungen eingeschätzt und Anmerkungen seitens der Betroffenen berücksichtigt werden, da häufig punktuelle Nachjustierungen erforderlich sind.
- Weiterhin muss gewährleistet werden, dass eine Parkraumüberwachung durch den KOD stattfindet, damit die Regelung auch eingehalten wird.
- Aufgrund von Planungen nördlich des Mittelwegs ist zukünftig eine Veränderung der Parkraumnutzung vor allem im Zusammenhang mit der Berufsschule Wirtschaft und Verwaltung innerhalb der nächsten zehn Jahre denkbar. Hier muss ggfs. zukünftig eine weitere Bewohnerparkzone geschaffen werden.

Anhang I: Fußläufiger Einzugsbereich 500 m Radius von gewählten Punkten



Anhang II: Abgrenzung bei Ausweisung des gesamten Gebiets als Bewohnerparkzone

