

# Landeshauptstadt Schwerin

## Ortsbeirat - Altstadt / Feldstadt / Paulsstadt / Lewenberg



Stadtvertretung  
z.w.V. Frau Schulz

per Mail

Geschäftsstelle:  
Am Packhof 2-6  
Telefon: 0385-5451073  
19010 Schwerin

Vorsitzender:  
Steffen Wehner  
Wallstr. 64  
19053 Schwerin

(0176) 240 44 606  
steffen.wehner@o2online.de

12.01.2014

### **Betreff:**

#### **Anwohnerparken neu regeln**

Ersetzungsantrag zu Drucksache 01741/2013

### **Beschlussvorschlag:**

Die Oberbürgermeisterin:

- a) überprüft den Zuschnitt aller bestehenden Anwohnerparkzonen und setzt gegebenenfalls Änderungen um;
- b) weist entlang der Grenzen von Anwohnerparkzonen Straßen aus, in denen das wechselseitige zonenübergreifende Parken für bestimmte Inhaber von Parkausweisen, der jeweils angrenzenden Parkzonen erlaubt ist;
- c) erweitert die Geltungszeit des Anwohnerparkens auf mindestens 21 Uhr an 7 Tagen;
- d) stellt sicher, dass Anwohnerparkausweise für persönlich genutzte Dienstwagen nur noch für Fahrzeuge ausgegeben werden, deren Länge 5,20 Meter nicht überschreitet, sofern die Meldeanschrift des Fahrzeughalters nicht innerhalb der beantragten Parkzone liegt.

### **Begründung:**

In allen ausgewiesenen Parkzonen wurden mehr Parkausweise ausgegeben als es öffentliche Stellplätze gibt. Insofern bedarf es keiner Lösung für Großveranstaltungen und Baumaßnahmen, sondern die Zielrichtung von Maßnahmen kann lediglich darin bestehen, die angespannte Situation im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern.

Die Möglichkeit zonenübergreifend zu parken, sollte zur Abfederung des Parkdrucks innerhalb einzelner Zonen erlaubt werden. Um die Problemlage nicht zu verschieben, sollte der Zuschnitt aller bestehenden Zonen vorab überprüft werden. Das zonenübergreifende Parken muss Ausnahme bleiben, um den Parksuchverkehr nicht

Übergebühr anzuheizen. Aus diesem Grund sollte die Möglichkeit des zonenübergreifenden Parkens nicht jedem Nutzer eines Anwohnerparkausweises gewährt werden. Wer in Straßen wohnt, in denen ausschließlich Anwohner parken dürfen, sollte nicht zusätzlich profitieren. Grundsätzlich sollten lediglich die Anwohnerinnen und Anwohner der Straßen, die für zonenübergreifendes Parken ausgewiesen werden, dieses Angebot nutzen dürfen. Bei der Ausgabe der Parkausweise ist dies anhand der Meldeadresse zu prüfen. Zur Vereinfachung der Kontrolle für den kommunalen Ordnungsdienst sollten die betreffenden Parkausweise gesondert kenntlich gemacht werden.

Die Rückmeldungen aus den betroffenen Wohnquartieren sind eindeutig: mit Einführung der Anwohnerparkzonen hat sich die Lage verbessert, teilweise entspannt. Probleme schildern nach wie vor Anwohnerinnen und Anwohner, die auswärts arbeiten und erst nach 18 Uhr nach Hause kommen. Dann parken nach den berufstätigen Einpendelnden, die ab 16 Uhr die Stadt wieder verlassen, vermehrt wieder auswärtige Kfz, deren Insassen mutmaßlich kulturelle, gastronomische o.ä. Angebote in der Stadt nutzen. Bei dieser Problemlage lässt sich vermuten: Was am Tage hilft, wird auch am Abend helfen. Aus diesem Grund sind die Zeiten des Anwohnerparkens im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner auszuweiten.

Der Gesetzgeber hat bei der Schaffung privilegierter Parkregelungen für innerstädtische Anwohner eindeutig den zwischen dem Anwohner und dem Besucher bestehenden Wettlauf um den Parkraum zugunsten des Anwohners regeln wollen und zwar auch und gerade in den Abendstunden.

In der Gesetzesbegründung zur Änderung des § 45 StVO heißt es hierzu: *„Infolge dieses unerfreulichen Wettlaufs um die wenigen Parkflächen am Straßenrand laufen die Anwohner Gefahr, bis zum Abend keinen Parkplatz mehr in der Nähe ihrer Wohnung zu finden. Diese Situation kann je nach Örtlichkeit sogar bis weit in die Abendstunden bestehen, wenn der Innenstadtbereich eine besondere Attraktion für abendliche Besucher darstellt. Damit wird für diese Anwohner der Gebrauch des Kraftfahrzeuges, der heute selbstverständlich Voraussetzung durchschnittlichen Lebensstandards ist, gegenüber den sonstigen Bevölkerungsgruppen erheblich erschwert“*

Ein weiteres großes Ärgernis für Anwohnerinnen und Anwohner sind Kleintransporter, die aufgrund ihrer Länge 2 Stellplätze beanspruchen. Diesem Phänomen lässt sich ebenfalls begegnen, indem das Anwohnerparken zeitlich ausgedehnt wird. Zusätzlich dürfen Nutzerinnen und Nutzer solcher Transporter keine Anwohnerparkausweise erhalten, sofern der Betrieb, der als Fahrzeughalter auftritt, seinen Sitz nicht in der betreffenden Anwohnerparkzone hat.

Die Schweriner Innenstadt ist allem voran attraktiver Wohnraum. Die Innenstadt ist auch Ausflugsziel und beherbergt kulturelle, usw. Angebote. Zur Wahrnehmung dieser Angebote ist lokal unterschiedlich ausreichend ausgeprägt öffentlicher Parkraum jenseits des Straßenrands vorhanden. Es kann partielles Ziel sein, weiteren öffentlichen Parkraum zu schaffen und muss grundsätzliches Ziel sein, dafür Sorge zu tragen, dass Einpendler diesen öffentlichen Parkraum jenseits des Straßenrands nutzen. Nur mit dem rigideren Schutz der Anwohnerparkflächen entsteht der notwendige Druck, der Einpendler vorhandene öffentliche Angebote nutzen lässt.

## Stellungnahme der Verwaltung zu o.g. Beschlussvorschlag

Zua) Unabhängig davon, dass der Zuschnitt der Bewohnerparkzonen in Schwerin entsprechend den einschlägigen Richtlinien, die auch in Anlage 11 zum Parkkonzept Innenstadt von Dezember 2009 beigefügt sind, festgelegt wurde, sind der Verwaltung folgende Probleme bekannt:

1. Die Bewohnerparkzone B besitzt ein besonders hohes Defizit im Bereich der vorhandenen Stellplätze zu den ausgegebenen Bewohnerparkkarten. Deshalb sind die Parkzonen B und C bereits so ausgeschildert worden, dass sie von den Parkkarteninhabern beider Zonen gemeinsam genutzt werden können.
2. Innerhalb der Bewohnerparkzone E gibt es aufgrund der Trennwirkung des Marienplatzes, Einbahnstraßenführungen und Abbiegeverbots besonders nach Einfahrt in den Bereich Totendamm Probleme, beim Fehlen eines freien Stellplatzes in den anderen Teilbereich der Zone E zu gelangen.
3. In der Bewohnerparkzone D gibt es Reserven.
4. Im unmittelbaren Zentrumsbereich (Marienplatz und anliegende Straßen) gibt es abends massive Probleme mit Besuchern des Gastgewerbes und der kulturellen Einrichtungen.

Insgesamt ist das Verhältnis Parkkarte zu Stellplätzen jedoch relativ gut ausgeglichen. (Siehe Tab. Überblick) Bis zu einem Faktor von ca. 1,6 wird das System als funktionsfähig erachtet.

### Überblick

Bewohnerparkzone	Anzahl der Einwohner	Pkw priv. (k*E)	Anz. Stp. Straßenraum	Bewohnerparkkarten 02-2013	Bewohnerparkkarten 12-2013	Stellplatz pro Pkw	Parkkarte zu Stp. 02-2013	Parkkarte zu Stp. 12-2013
Zone A - Östliche Altstadt	1836	860	593	627	660	0,69	1,06	1,11
Zone B - Südliche Schelfstadt	1649	642	356	508	509	0,55	1,43	1,43
Zone C - Nördliche Schelfstadt	2459	958	612	719	747	0,64	1,17	1,22
Zone D - Bahnhofsquartier	1391	605	464	370	373	0,77	0,80	0,80
Zone E - Westliche Altstadt	1315	587	328	384	385	0,56	1,17	1,17
Zone F - Feldstadt	3804	1557	929	1049	1028	0,60	1,13	1,11
Zone G - Südliche Paulsstadt	2230	916	593	710	707	0,65	1,20	1,19
Zone H - Mittlere Paulsstadt	3596	1477	1036	1115	1114	0,70	1,08	1,08
Zone J - Nördliche Paulsstadt	1405	576	326	328	340	0,57	1,01	1,04
<b>Summe Innenstadt</b>	<b>19685</b>	<b>8178</b>	<b>5237</b>	<b>5810</b>		0,64		
						Mittelwert		
Zone L- Lutherstr./Lischstr.				130				
Summe Bewohnerparken ges.				5940				

Zu b) Dieser Vorschlag wird bereits so praktiziert (unter Punkt a bei 1., im Bereich Feldstadt in den Randbereichen von E und F)

Zu c) Eine generelle pauschale Erweiterung des Zeitfensters der Parkraumbewirtschaftung muss nicht allein schon aus Kostengründen abgelehnt werden. Eine effiziente Parkraumbewirtschaftung ist sehr personalintensiv. Schon heute reicht die Anzahl der Kontrollgänge in den vorhandenen Bewohnerparkzonen nicht aus. Es gibt Forderungen von Parkkarteninhabern nach häufigeren Kontrollen, die mit den vorhandenen Kräften nicht realisierbar sind. Eine Erweiterung der Bewirtschaftungszeit auf 21 Uhr liegt z.Zt. außerhalb der Dienstzeiten des KOD.

Dennoch wird geprüft, welche Parkscheinautomaten im zentralen Bereich durchgängig zu betreiben wären, um die kostenfreien Angebote in Straßen wie Fritz-Reuter-Straße, Wittenburger Straße, Lübecker Str., Arsenalstr.u.ä. Straßen zu minimieren und die Besucher in die Parkhäuser zu leiten.

In den dezentralen Bereichen der Innenstadt gibt es kaum nächtliche Besucher, die durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu verdrängen wären. Die Vorher-Nachher-Untersuchungen bei der Einrichtung der verschiedenen Bewohnerparkzonen haben ergeben, dass in einigen Straßen aufgrund eines geringeren Angebotes an öffentlichen Stellplätzen Defizite auftreten, die jedoch durch die freien Parkplätze in anderen Straßen der gleichen Zone kompensiert werden.

Die Annahme, dass alle Fahrzeuge mit Umlandkennzeichen keine Berechtigung zum Parken in den Bewohnerparkbereichen besitzen, muss relativiert werden, da ca. ein Fünftel aller Bewohnerparkkarten an Fahrzeuge mit anderen Kennzeichen als SN ausgegeben wurden.

Aufgrund der unter a) benannten Probleme in der Bewohnerparkzone E und in Auswertung der Erkenntnisse mit der Einführung der Zone F, wird untersucht, ob die Zone E langfristig aufgelöst werden sollte und in Ergänzung zu den Zonen A und F fortgesetzt wird.

Langfristig scheint auch die Zusammenlegung der Zonen B und C zu einer Gesamtzone für die Schelfstadt sinnvoll zu sein.

Zu d) Die rechtliche Beschränkung der Ausgabe von Bewohnerparkkarten auf Pkw mit gewissen Kriterien wie max. Länge bzw. Höchstgewicht ist nicht bekannt, sodass hierzu ohne intensive Bewertung keine abschließende Aussage getroffen werden kann.