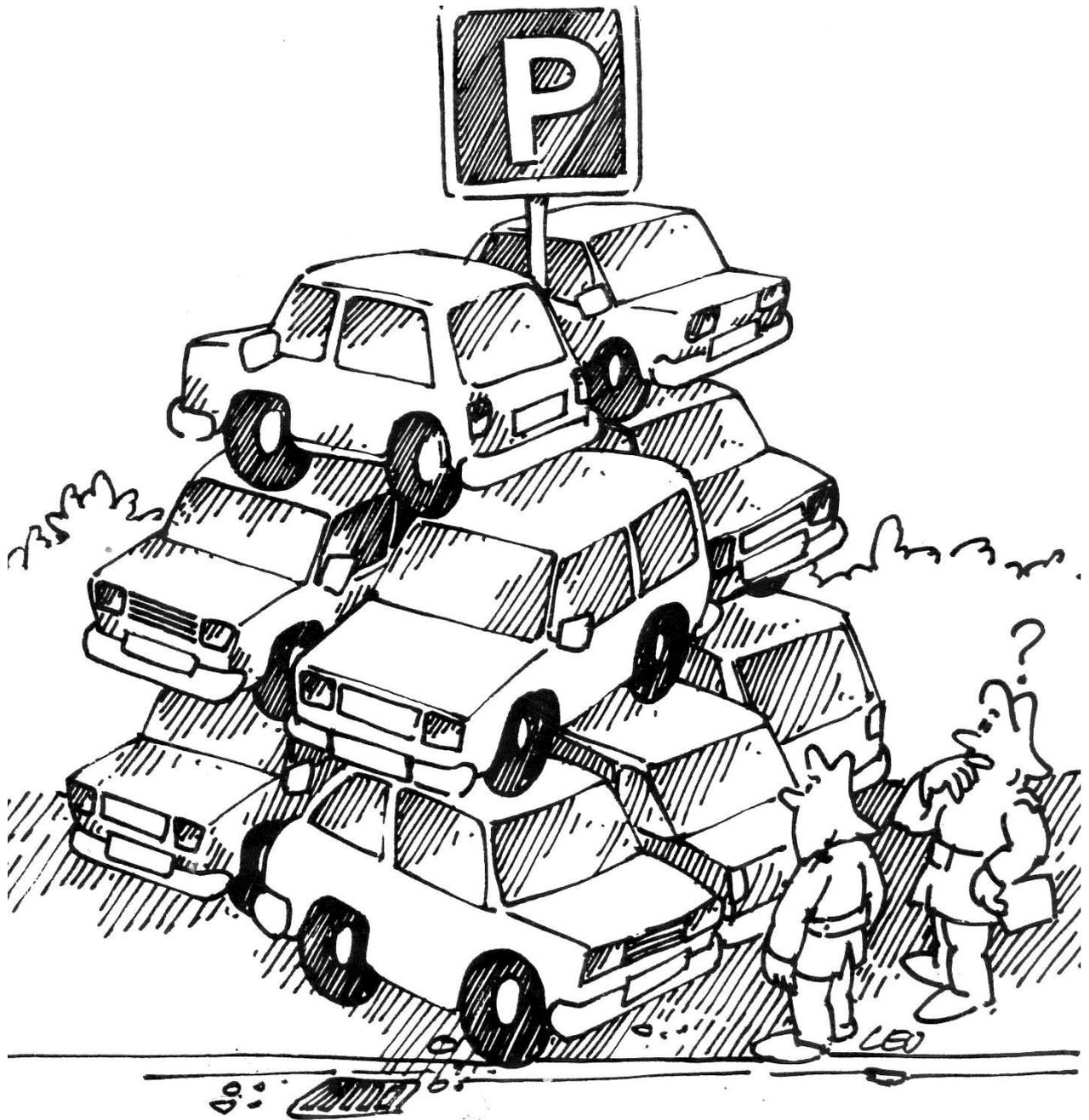


Parkkonzept Weststadt



Januar 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Beschreibung der Weststadt	5
3. Prüfkriterien und Potenziale	7
3.1 Brach- und Freiflächen (Deponie Finkenkamp)	7
3.2 Wohnungsgenossenschaften /- Gesellschaften.....	8
3.3 Erweiterung des Parkplatzes an der Sport- und Kongresshalle.....	8
3.4 Sonstige Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum	9
4 Zusammenfassung / Fazit	18

1. Einleitung

Die Stadtverwaltung soll nach Beschluss der Stadtvertretung Nr. 01779/2014 die Parkplatzsituation im Stadtteil Weststadt untersuchen und Maßnahmen zur Schaffung und Optimierung von Pkw-Stellflächen in der Weststadt ergreifen.

Gemäß Beschlussvorlage soll dabei das Ziel sein, für Anwohner und Besucher von Veranstaltungen die Parkraumkapazität deutlich zu erhöhen. Dabei sind vorhandene Frei- oder Brachflächen im kommunalen Eigentum als auch im Eigentum Dritter zu prüfen bzw. einzubinden. Des Weiteren sind Gespräche mit Vertretern der kommunalen, der genossenschaftlichen und der privaten Wohnungswirtschaft und den Betreibern von Sportanlagen und Veranstaltungsflächen zu führen.

Bei Neubauvorhaben kann die ausreichende Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen auf den privaten Grundstücken gefordert werden.

Die Stadtverwaltung ist nur verpflichtet, den Bedarf an öffentlichen Stellplätzen zu planen, zu finanzieren und zu bauen. Dazu gibt es Ideen, durch Neuordnung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zusätzliche Stellplätze zu schaffen.

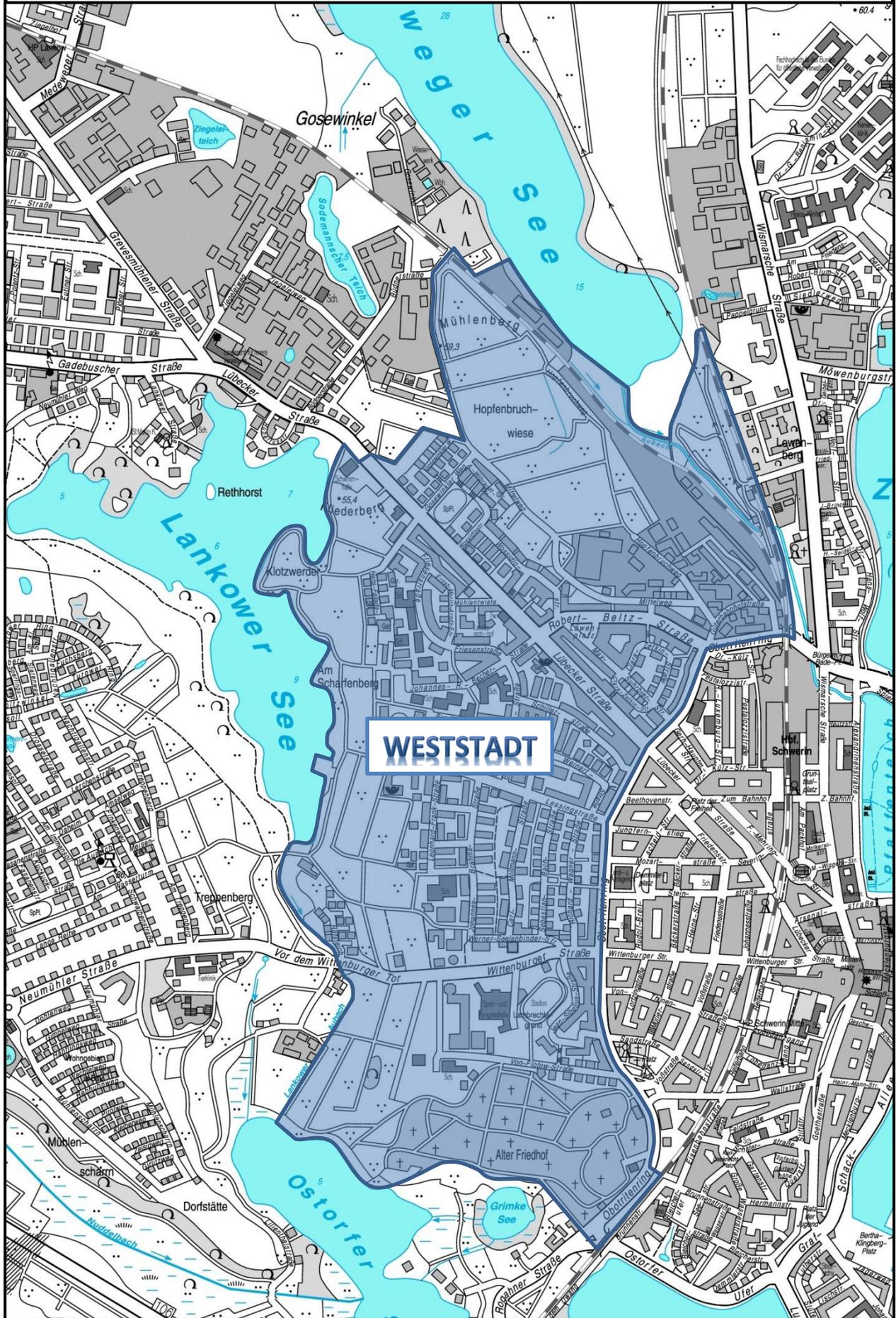
Es muss jedoch auch klargestellt werden, dass die Abdeckung des Stellplatzbedarfes eines Gebäudes, sei es nun ein Wohngebäude oder eine gewerbliche Anlage, durch den Eigentümer der verkehrserzeugenden Einrichtung auf den privaten Grundstücken zu erfolgen hat.

Die Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Straßenräume durch Einrichtung von Bewohnerparkzonen als freiwillige Aufgabe der Verwaltung auf Grundlage eines entsprechenden Beschlusses der Stadtvertretung schafft keine zusätzlichen Stellplätze. Durch die Verdrängung von Fremdverkehr (Langparkern) werden aber freie Kapazitäten geschaffen.

Im Stadtteil Weststadt gibt es derzeit noch keine ausgewiesenen Bewohnerparkzonen.

Eine vollständige Freihaltung der Stellplätze im Straßenraum z.B. nur für die Bewohner des Gebietes nach § 45 Straßenverkehrsordnung und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift ist aber selbst bei einer solchen Zoneneinführung nicht zulässig.

Abb. 1: Untersuchungsgebiet



2. Beschreibung der Weststadt

Derzeit leben nahezu 11.800 Einwohner in der Weststadt, was etwa 12 % der gesamten Schweriner Wohnbevölkerung entspricht. Sie ist somit der bevölkerungsreichste Stadtteil Schwerins. Die Weststadt wird dabei gerade von älteren Menschen als Wohnort geschätzt. Etwa 41 % der Weststädter haben ein Alter von mindestens 60 Jahren erreicht, für die gesamte Stadt beträgt dieser Anteil 31 %.

Ende 2014 waren in der Weststadt insgesamt 4.597 private Personenkraftwagen zugelassen. Dies ergibt einen Wert von 391 Privat-Pkw pro 1.000 Einwohner, womit die Motorisierung der Weststadt im Schweriner Durchschnitt liegt (siehe Tab. 1). Aufgrund der Altersstruktur ist nicht davon auszugehen, dass die Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge in den kommenden Jahren deutlich steigen wird. Stattdessen wird vielmehr mit einem Rückgang des Pkw-Bestands in der Weststadt zu rechnen sein.

Tab. 1: Kfz-Bestand in den Schweriner Stadtteilen (Auswahl, Stand 1.1.2015)

Stadtteil	Kfz-Bestand pro 1.000 Einwohner
Mueßer Holz	237
Schelfstadt	347
Paulsstadt	357
Altstadt	372
Weststadt	391
Werdervorstadt	428
Neumühle	545
Mueß	618
Schwerin gesamt	384

Der Kfz-Bestand erlaubt nur eine Einschätzung der Parkraumnachfrage, die von der Wohnbevölkerung der Weststadt ausgeht. Die Funktionen dieses Stadtteils sind jedoch deutlich vielfältiger und werden auch von Gebietsfremden genutzt. Die aus diesen von der Wohnnutzung abweichenden Funktionen entstehende Parkraumnachfrage und die damit verbundene Konkurrenz zwischen Weststädtern und Auswärtigen werden in Tab. 2 (Anhang 1) dargestellt. Demnach fällt die Rivalität zwischen diesen beiden Gruppen größtenteils gering aus. Viele Unternehmen oder Einrichtungen (z. B. Discounter, Schulen) verfügen über eigene, ausreichend dimensionierte Stellplatzanlagen. Ferner werden sie größtenteils nur tagsüber und somit in einem Zeitraum genutzt, in dem ein ohnehin vergleichsweise geringer Parkdruck auf dem öffentlichen Straßenraum lastet.

Schwerwiegender sind hingegen die Auswirkungen der Einrichtungen südlich der Wittenburger Straße. Hierzu gehören u. a. die Sport- und Kongresshalle, die Volleyball-Arena und das Stadion am Lambrechtsgrund. Zwar verfügt die Sport- und Kongresshalle über einen eigenen Großparkplatz mit 600 gebührenpflichtigen Stellplätzen und an der Wittenburger Straße sind in unmittelbarer Nähe zur Halle etwa 150 öffentliche Parkplätze vorhanden. Dennoch übersteigt die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten vor allem an Tagen mit Großveranstaltungen das Angebot deutlich. Dadurch weichen Besucher auf nahe der Sport- und Kongresshalle gelegene Straßen aus, in denen wegen der hohen Bevölkerungsdichte gerade ab abends ein ohnehin schon hoher Parkdruck vorherrscht. Allerdings bewegt sich die Zahl der Großveranstaltungen pro Jahr in der Sport- und Kongresshalle im einstelligen Bereich. Zudem werden die größeren Veranstaltungen in den wärmeren Monaten meist auf der Freilichtbühne statt in der Sport- und Kongresshalle abgehalten. Zusätzlich greift bei Veranstaltungen mit über 4.000 Besuchern das „Verkehrskonzept Sport- und Kongresshalle“, welches einen Shuttle-Bus zwischen größeren Parkplätzen und der Sport- und Kongresshalle umfasst. Als Großparkplätze dienen dabei das Schloßparkcenter mit einem Bushalt am Marienplatz oder der Parkplatz am Finanzministerium in

der Nähe der Freilichtbühne mit Bushaltes an der Freilichtbühne und am Marienplatz. Das Verkehrskonzept beinhaltet ebenfalls eine Sperrung der Anliegerstraßen um den Veranstaltungsort ab zwei Stunden vor Veranstaltungsbeginn. Dies wird durch Ordnungskräfte der Stadtverwaltung und der Polizei abgesichert. Das Verkehrskonzept kommt ca. 4- bis 6-mal im Jahr zum Tragen.

Gleichwohl muss die Weststadt im Zusammenhang mit dem übrigen Stadtgebiet – und hierbei insbesondere mit der Innenstadt – betrachtet werden. Im Osten grenzt die Weststadt an die Paulsstadt. Dieser innerstädtische Stadtteil besteht ausnahmslos aus Bewohnerparkzonen, in denen Gebietsfremde den Großteil des öffentlichen Parkraums nur mit Parkscheinen oder Parkscheiben nutzen dürfen. Für Berufspendler und Kunden innerstädtischer Betriebe können die öffentlichen Parkmöglichkeiten in der Weststadt somit eine attraktive, weil kostenlose Alternative darstellen. Es handelt sich hierbei jedoch um ein vor allem tagsüber auftretendes Phänomen, das zudem aufgrund der Lage und Ausdehnung der Weststadt nur für deren östliche Bereiche von Bedeutung ist.

Innerhalb der Weststadt gibt es derzeit drei B-Plan-Gebiete. In den Geltungsbereichen zweier Bebauungspläne – „Am Seehang / Friesenstraße“ und „Lankower Aubach-Nord“ – wurde die Entwicklung bereits vollständig bzw. größtenteils abgeschlossen. Bei beiden Gebieten handelt es sich um fast ausschließlich aus Einfamilien- und Reihenhäusern bestehende Quartiere suburbaner Prägung. Wie bei Neubauvorhaben auf Grundlage von B-Plänen üblich, kamen Stellplatzschlüssel zum Einsatz, um die ausreichende Bereitstellung von privaten und öffentlichen Pkw-Stellplätzen in den jeweiligen Plangebietern zu garantieren. Aufgrund ihrer relativ abgeschiedenen Lage sind die Auswirkungen dieser neu entstandenen Quartiere auf den ruhenden Verkehr in der übrigen Weststadt aber ohnehin vernachlässigbar.

Positive Effekte auf die Parkraumangebote sind hingegen durch die Entwicklung des B-Plan-Gebietes „Weststadt/Leonhard-Frank-Straße“ zu erwarten, in dem die Schweriner Wohnungsbaugenossenschaft eG den Bau von 3- bis 4-geschossigen Mehrfamilienhäusern mit zusammen etwa 50 Wohneinheiten beabsichtigt. Die verbindliche Bauleitplanung fordert auch für dieses Vorhaben eine ausreichende Bereitstellung von Stellplätzen auf privaten Grundstücken. Zusätzlich zu diesen privaten Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen sollen hier aber auch 50 öffentliche Parkstände realisiert werden, um den Wegfall der Garagenanlagen zu kompensieren, die sich im südlichen Bereich des B-Plans befanden und zugunsten des Wohnungsbaus weichen mussten.

Das Parkkonzept Weststadt fokussiert sich auf den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum. Daneben gibt es in der Weststadt aber auch zahlreiche private, für Bewohner reservierte Stellplatzanlagen, die nicht näher behandelt werden. Hierzu zählen beispielsweise die privaten Stellplätze zwischen den Zeilenbebauungen in der J.-Brahms-, der Schiller-, der A.-Wilbrandt- und der Wossidlostraße sowie die Garagenkomplexe zwischen der Schiller- und der Lübecker Straße. Hinzu kommen diverse Stellplatzansammlungen unterschiedlicher Größe in Blockinnenhöfen und auf sonstigen Privatgrundstücken.

Im Zuge der Entwicklung des Parkkonzeptes Weststadt wurden die Parkanordnungen, die Anzahl der Stellplätze und die Anzahl der Behindertenstellplätze in mehreren Begehungen aufgenommen. Im überwiegenden Teil der Weststadt sind die Längsaufstellung am Fahrbahnrand und die Senkrechtaufstellung vorhanden. Vereinzelt gibt es Parkstände in Schrägaufstellung. Eine Übersicht für die gesamte Weststadt ist in Anlage 2 dargestellt.

Im Stadtteil Weststadt sind derzeit insgesamt 29 Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte Personen (Behindertenstellplätze) vorhanden.

3. Prüfkriterien und Potenziale

3.1 Brach- und Freiflächen (Deponie Finkenkamp)

Dem für dieses Konzept grundlegenden StV-Beschluss 01779/2014 (Parkraumkonzeption Weststadt) zufolge sollen sich mögliche Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Parkraumkapazitäten nicht nur auf die Weststadt selbst konzentrieren. Auch Frei- und Brachflächen angrenzender Stadtteile sollen für die Nutzung durch den ruhenden Verkehr in Betracht gezogen werden. Eine solche Brachfläche in kommunalem Besitz ist die von den 1930er bis 1960er Jahren genutzte Hausmülldeponie Finkenkamp im Südosten des Stadtteils Neumühle (siehe Abb. 2). Die Sanierung der Deponie wurde durch die Stadtvertretung mit der Vorlage 01583/2013 (Sicherung der Deponie Finkenkamp) beschlossen und befindet sich derzeit in der Umsetzungsphase. Zu den Maßnahmen gehört dabei auch die Abdeckung von Teilen des Deponiekörpers, sodass eine Nachnutzung der Fläche möglich ist. Aus diesem Grund wurde durch den Fachdienst Verkehrsmanagement gesondert untersucht, inwiefern sich das Deponiegelände für eine Nachnutzung als Ausweichparkplatz der Sport- und Kongresshalle eignet und welche Maßnahmen für eine solche Nutzung notwendig sind.

Abb. 2: Lage der Deponie Finkenkamp



Die besagte Untersuchung kam zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die Herstellung eines Ausweichparkplatzes mit bis zu 490 Stellplätzen auf dem Gelände der Deponie Finkenkamp zwar grundsätzlich möglich ist, allerdings mit einem enormen Aufwand für die Landeshauptstadt Schwerin verbunden wäre. Dies lässt sich auf die folgenden Kernaussagen der Untersuchung zurückführen:

Die Geländebeschaffenheit großer Teile der Deponie ist für die Errichtung eines Großparkplatzes bislang vollkommen ungeeignet. Insbesondere der nördliche Teil der Deponiefläche weist ein deutliches Nord-Süd-Gefälle auf und wird von steilen Böschungen durchzogen. Vor dem eigentlichen Bau des Parkplatzes – dessen Befestigung allein bereits mindestens 650.000 Euro erfordern würde – wären somit umfangreiche Erdmassenbewegungen notwendig. Zudem müsste die Zufahrtsstraße zwischen dem Parkplatz und der Neumühler Straße grundhaft ausgebaut werden, wofür voraussichtlich weitere 450.000 Euro zu veranschlagen wären. Hinzu käme der Aufwand für die Ausstattung des Parkplatzes und der Zufahrtsstraße mit Lichtmasten und raumbildenden Grünflächen sowie für die Umgestaltung der Einmündung Zufahrtsstraße/Neumühler Straße. Darüber hinaus wäre die Einrichtung eines Busshuttleverkehrs unerlässlich, da das Deponiegelände etwa 1,2 km von der Sport- und Kongresshalle entfernt liegt. Gerade bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit wäre der Fußweg

somit für viele Personen zu lang. Dementsprechend würden laufende Folgekosten durch den Busshuttleverkehr anfallen.

Da die prognostizierten Kosten durch den städtischen Haushalt gegenwärtig nicht finanzierbar sind, wird die Nachnutzung der Deponie Finkenkamp als Ausweichparkplatz für die Sport- und Kongresshalle nicht weiter verfolgt.

3.2 Wohnungsgenossenschaften /- Gesellschaften

Gemäß dem StV-Beschluss 01779/2014 –Parkraumkonzept Weststadt sollen vorhandene Frei- oder Brachflächen im kommunalen als auch im Eigentum Dritter auf Parkkapazitäten geprüft werden. Dazu wurden Gespräche mit Vertretern der kommunalen, der genossenschaftlichen und der privaten Wohnungswirtschaft geführt. An den Gesprächen nahmen Vertreter der Schweriner Wohnungsbaugenossenschaft eG (SWG), der Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH (WGS) und der Norddeutschen Baugenossenschaft eG Neue Lübecker teil. In diesen Beratungen ging es primär darum, die dauerhafte Bereitstellung von zusätzlichen Stellplätzen für die Mieter zu sichern, so dass der öffentliche Straßenraum entlastet wird.

Das Ergebnis der Prüfung der drei oben genannten Vertreter stellt sich wie folgt dar:

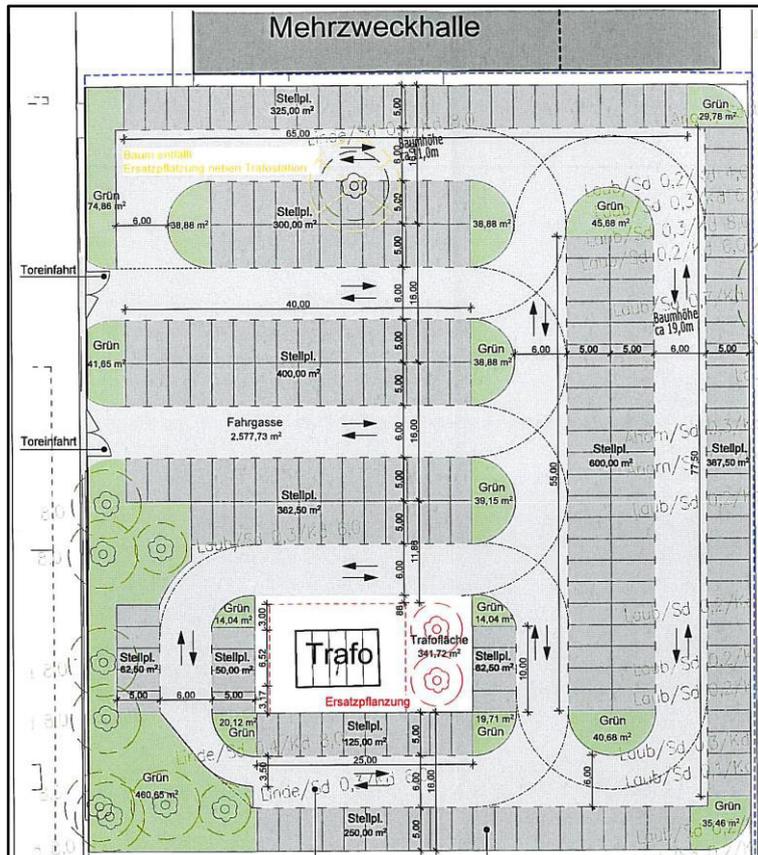
- Die Flächen der SWG sind gemäß interner Prüfung bereits ausgereizt. Bei Gestaltung und Optimierung der vorhandenen Stellplätze in den kommenden Jahren wird der ein oder andere Stellplatz entstehen können, allerdings nicht in nennenswerten Größenordnungen. Die SWG hat für ihre Mieter bereits 417 Stellplätze im Stadtteil Weststadt in den letzten 20 Jahren geschaffen und hat damit die bestehenden Potentiale weitestgehend ausgeschöpft.
- Die WGS besitzt im Stadtteil Weststadt 75 vermietete Parkplätze. Weitere Flächen, die für den Bau von Pkw-Stellplätzen geeignet wären, befinden sich nicht im Besitz der WGS. Ein weiterer Bedarf an Stellplätzen wurde durch die Mieter bisher auch nicht angezeigt.
- Die Neue Lübecker sieht ebenfalls keine Möglichkeiten zusätzliche Stellplätze auf ihren Flächen zu schaffen, um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten. Allerdings werden im Zuge eines Neubauprojektes in der Lübecker Straße bei 62 Wohnungen 90 Stellplätze geplant, so dass auch Mietern aus angrenzenden Straßen Stellplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Somit können keine Frei- und Brachflächen der oben genannten Vertreter als zusätzliche Stellplätze für Veranstaltungen zur Verfügung gestellt bzw. realisiert werden. Die Prüfung ergab auch keine Entlastung des öffentlichen Straßenraumes durch Schaffung von Stellplätzen für die eigenen Mieter. Von geringfügigen Ausnahmen abgesehen, sind die Möglichkeiten für alle bereits ausgeschöpft.

3.3 Erweiterung des Parkplatzes an der Sport- und Kongresshalle (Potenzial A)

Die Lambrechtsgrund Betriebsgesellschaft mbH beabsichtigt, auf dem Gelände der ehemaligen Laufhalle östlich des bestehenden Großparkplatzes der Sport- und Kongresshalle einen Behelfsparkplatz mit etwa 230 Stellplätzen zu errichten (siehe Abb. 3), um Spitzenbedarfe bei Großveranstaltungen abzudecken. Die Fertigstellung des neuen Parkplatzes ist für das Jahr 2016 vorgesehen. Da das Stellplatzangebot auf dem Gelände der Lambrechtsgrund Betriebsgesellschaft mbH damit um fast 40 % erhöht wird, kann die während größerer Veranstaltungen bislang besonders ausgeprägte Konkurrenz um Stellplätze in den nahe gelegenen Wohngebieten der Weststadt wesentlich entschärft werden.

Abb. 3: Neu zu errichtender Behelfsparkplatz an der Sport- und Kongresshalle



3.4 Sonstige Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum

Zusätzlich zu den bereits untersuchten Möglichkeiten zur Erhöhung der Parkraumkapazität in den Punkten 3.1 bis 3.3 wurden die öffentlichen Flächen, wie Straßen oder Freiflächen auf ihre Potentiale untersucht. In der Analyse stellten sich dabei insgesamt sieben Straßenabschnitte bzw. -bereiche heraus, welche für der Schaffung bzw. Optimierung von Pkw-Stellflächen in der Weststadt geeignet sind. Zusätzlich wurde die Weststadt auf das Potenzial zum Bau einer Parkpalette bzw. eines Parkhauses untersucht. Die Potentiale werden im Folgenden näher erläutert:

3.4.1 Bau zusätzlicher Stellplätze in der Robert-Beltz-Straße (2.BA) (Potenzial B)

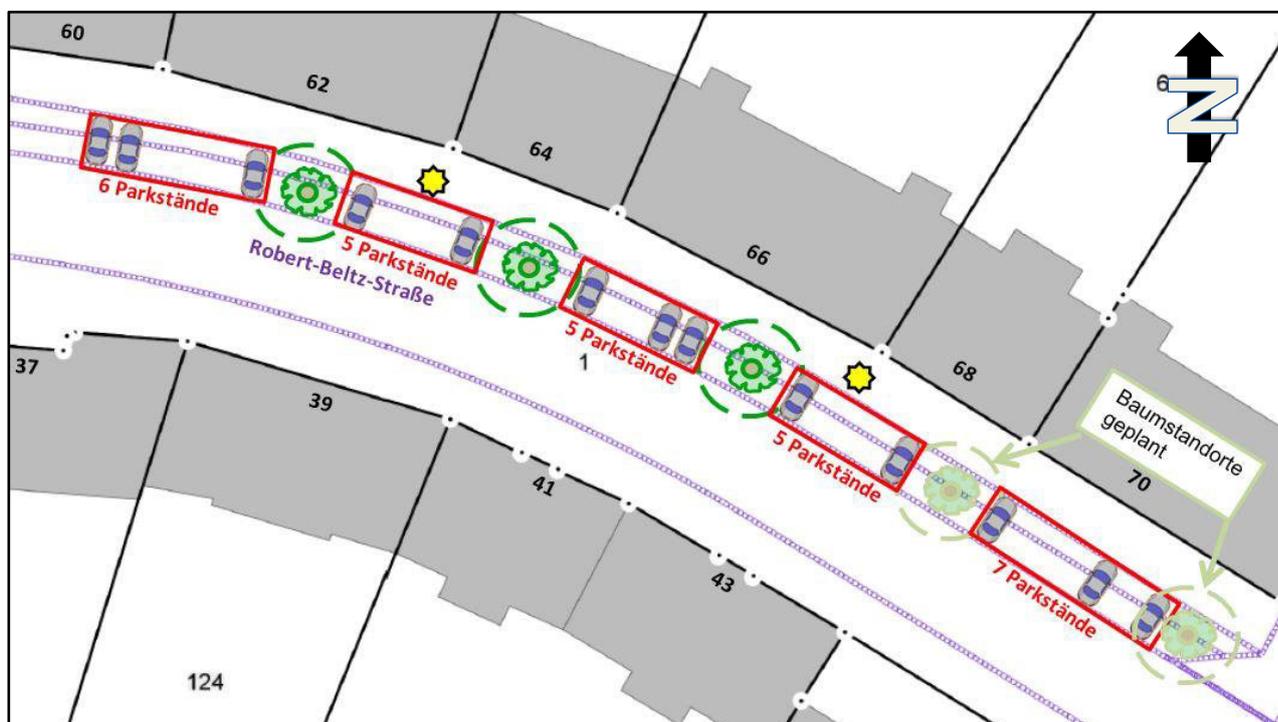
Die Robert-Beltz-Straße teilt sich in Bezug auf die Parkflächen in 2 Teilabschnitte. Der erste Abschnitt, auf dem das beidseitige Senkrechtparken möglich ist, verläuft von der Wossidlostraße bis zum Mittelweg. Im zweiten Abschnitt vom Mittelweg bis zum Obotritenring ist das einseitige Längsparken möglich. In der Robert-Beltz-Straße wurden im ersten Abschnitt zwischen Mittelweg und Wossidlostraße in einem 1. Bauabschnitt (1.BA) umfangreiche Maßnahmen zur Erhöhung und Optimierung der Stellflächen umgesetzt. Es wurden in diesem Bereich in den vergangenen Jahren zahlreiche Senkrechstellplätze gebaut. Im zweiten Abschnitt zwischen Mittelweg und Obotritenring sind bisher nur Längsstellplätze auf einem unbefestigten Untergrund angelegt (siehe Foto 1).

Foto 1: Längsstellplätze in der Robert-Beltz-Straße



In diesem Abschnitt sollen, wie im ersten Abschnitt (Wossidlostraße bis Mittelweg) Senkrechtstellplätze geschaffen werden. Derzeit können ca. 12 Pkw in diesem Bereich parken. Es ist geplant, die Stellplatzanzahl von derzeit 12 auf 28 zu erhöhen. Zusätzlich werden zwei neue Baumstandorte zwischen den neu befestigten Stellplätzen angeordnet (siehe Abb. 4). Die Stellplätze werden entsprechend den Richtlinien mit einer Breite von 2,50 m und einer Länge von 4,3 m mit einem Überhangstreifen von 0,7 m errichtet und sollen, wie im 1.BA mit Pflaster befestigt werden.

Abb. 4: Skizze möglicher zusätzlicher Senkrechtstellplätze in der Robert-Beltz-Straße



Kosten:

Für eine grobe Abschätzung der Kosten sollen folgende Grunddaten dienen:

Tab. 2: Grunddaten Kostenschätzung

Anzahl Stellplätze	28
Abmaße	2,50 m x 5,00 m
Fläche pro Stellplatz	12,50 m ²
Kosten Herstellung Stellplätze pro m ²	40 €/m ²

- *Gesamtkosten zur Herstellung: ca. 14.000€ (ohne Planungskosten)*

3.4.2 Beleuchtung einer Fläche am Friedhof in der Von-Flotow-Straße (Potenzial C)

Ein weiterer Bereich zur Optimierung von Pkw-Stellplätzen stellt die unbefestigte Fläche am Friedhof in der Von-Flotow-Straße (siehe Foto 2) dar. Sie wird derzeit hauptsächlich am Tage durch Besucher des Friedhofes genutzt.

Diese Fläche ist nicht beleuchtet, so dass ihre Attraktivität zur Nutzung in den Abendstunden z. B. zu Veranstaltungen in der Sport- und Kongresshalle sehr gering ist.

Als Maßnahme wird der Bau einer Beleuchtungsanlage vorgeschlagen, welche an das vorhandene Straßenbeleuchtungsnetz angeschlossen werden kann.

Foto 2: Fläche am Friedhof



Kosten:

- *Gesamtkosten zur Herstellung: ca. 7.000€ (ohne Planungskosten)*

3.4.3 Errichtung von Senkrechtstellplätze in der Carl-Moltmann-Straße (Potenzial D)

Auf der östlichen Straßenseite der Carl-Moltmann-Straße können vor den Eingängen der Hausnummern 18 bis 22 gegenwärtig 19 Kraftfahrzeuge senkrecht abgestellt werden. Unmittelbar nördlich der Stellplätze befindet sich eine Grünfläche im Eigentum der Landeshauptstadt Schwerin (siehe Foto 4). Vor den Hausnummern 12 bis 16 ist diese Grünfläche mehr als 5 m breit und somit geeignet, um dort weitere Senkrechtstellplätze mit einer Breite von jeweils 2,5 m und einer Tiefe von 5 m inklusive eines zwischen Parkbucht und Fahrbahn gelegenen Zwischenstreifens zu errichten (siehe Abb. 5). Auch unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Überhangstreifens würde der ruhende Verkehr somit nicht in den angrenzenden Gehwegbereich hineinragen.

Foto 4: Grünfläche in der Carl-Moltmann-Straße



Der verfügbare Raum auf der Grünfläche wird durch einige Bäume begrenzt, die unangetastet bleiben sollen. Bei der Planung und Umsetzung sind die Baumscheiben der vorhandenen Bäume zu beachten. Mehrere ebenfalls auf der Grünfläche befindliche Metallbügel müssten hingegen entfernt werden, damit die Fläche für maximal neun zusätzliche Senkrechtstellplätze genutzt werden kann. Die bislang wegen der geringen Fahrbahnbreite ausschließlich auf der westlichen Straßenseite vorhandenen Längsstellplätze könnten dabei erhalten bleiben.

Abb. 5: Skizze möglicher zusätzlicher Senkrechtstellplätze in der Carl-Moltmann-Straße



Kosten:

Für eine grobe Abschätzung der Kosten sollen folgende Grunddaten dienen:

Tab. 3: Grunddaten Kostenschätzung

Anzahl Stellplätze	9
Abmaße	2,50 m x 5,00 m
Fläche pro Stellplatz	12,50 m ²
Kosten Herstellung Stellplätze pro m ²	40 €/m ²

➤ Gesamtkosten zur Herstellung: ca. 4.500€ (ohne Planungskosten)

3.4.4 Errichtung von Senkrechtstellplätzen in der Schillerstraße/Erich-Weinert-Straße (Potenzial E)

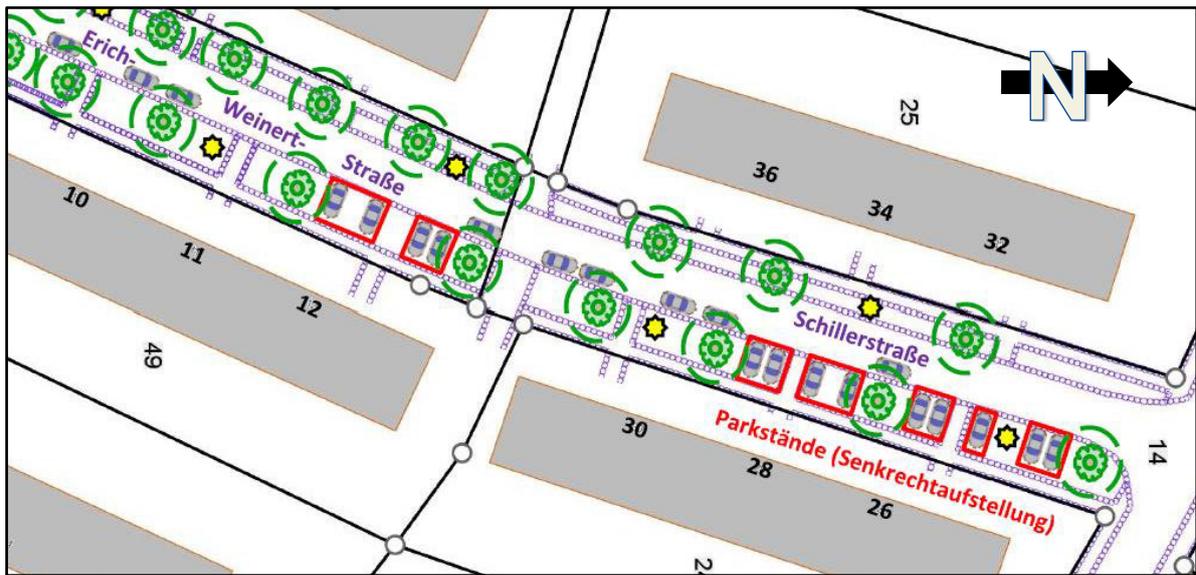
Auf der östlichen Straßenseite der Schillerstraße und der Erich-Weinert-Straße befindet sich zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg eine Grünfläche in städtischem Besitz (siehe Foto 5). Vor der Schillerstraße 26 bis 28 und der Erich-Weinert-Straße 12 weist diese Grünfläche eine Breite von knapp 5 m auf, wodurch auf ihr senkrecht angeordnete Stellplätze im Maß von jeweils 4,3 x 2,5 m befestigt werden können (siehe Abb. 6). Weitere 70 cm wären für den Überhangstreifen einzuplanen, sodass auf einen in der Regel zweckmäßigen Zwischenstreifen zwischen den Parkbuchten und der Fahrbahn verzichtet werden müsste. Erschwerend kommt hinzu, dass die Grünfläche vor den Hauseingängen durch Wegstücke durchschnitten wird, welche die Fahrbahn mit dem eigentlichen Gehweg verbinden. Zudem befinden sich auf der Grünfläche selbst einige Bäume sowie Lichtmasten. Die tatsächlich nutzbare Fläche wird somit deutlich verringert. Sofern sämtliche Lichtmasten, Bäume und Wege an ihren aktuellen Positionen bestehen bleiben, reicht der übrige Raum für die Errichtung von maximal 15 Senkrechtstellplätzen. Zugleich würde damit aber etwa die Hälfte der bislang 20 nur einseitig auf der westlichen Straßenseite angeordneten Längsstellplätze entfallen, wodurch insgesamt nur ein geringer Zuwachs an Parkraumkapazität erreicht werden könnte. Bei der Detailplanung muss aufgrund der Geländeneigung die Entwässerung einbezogen werden. Bei der Planung und Umsetzung sind die Baumscheiben der vorhandenen Bäume zu beachten.

Foto 5: Grünfläche am Übergang Schillerstraße / Erich-Weinert-Straße



Alternativ dazu wäre es zumindest denkbar, das Parken in Längsaufstellung ausschließlich auf die gegenüberliegende Straßenseite zu verlegen, sodass mit der Errichtung der möglichen Senkrechtstellplätze keine Längsstellplätze entfallen müssten. Auf der westlichen Straßenseite befinden sich jedoch zahlreiche Bäume, Masten und Absperrbügel sehr nah an der Fahrbahn, was das Aussteigen auf der Beifahrerseite erschweren würde. Zudem könnten die neu geschaffenen Senkrechtstellplätze, denen Längsstellplätze gegenüberliegen, wegen der beengten Verhältnisse durch größere Pkw nur rückwärts befahren werden.

Abb. 6: Skizze möglicher Senkrechtstellplätze in der Schillerstraße / Erich-Weinert-Straße



Kosten:

Für eine grobe Abschätzung der Kosten sollen folgende Grunddaten dienen:

Tab. 4: Grunddaten Kostenschätzung

Anzahl Stellplätze	15
Abmaße	2,50 m x 5,00 m
Fläche pro Stellplatz	12,50 m ²
Kosten Herstellung Stellplätze pro m ²	40 €/m ²

- Gesamtkosten zur Herstellung: ca. 7.500€ (ohne Planungskosten) plus ca. 5.000€ für Entwässerung der Stellplätze

**3.4.5 Errichtung von Senkrechtstellplätzen in der Ernst-Moritz-Arndt-Straße
(Potenzial F)**

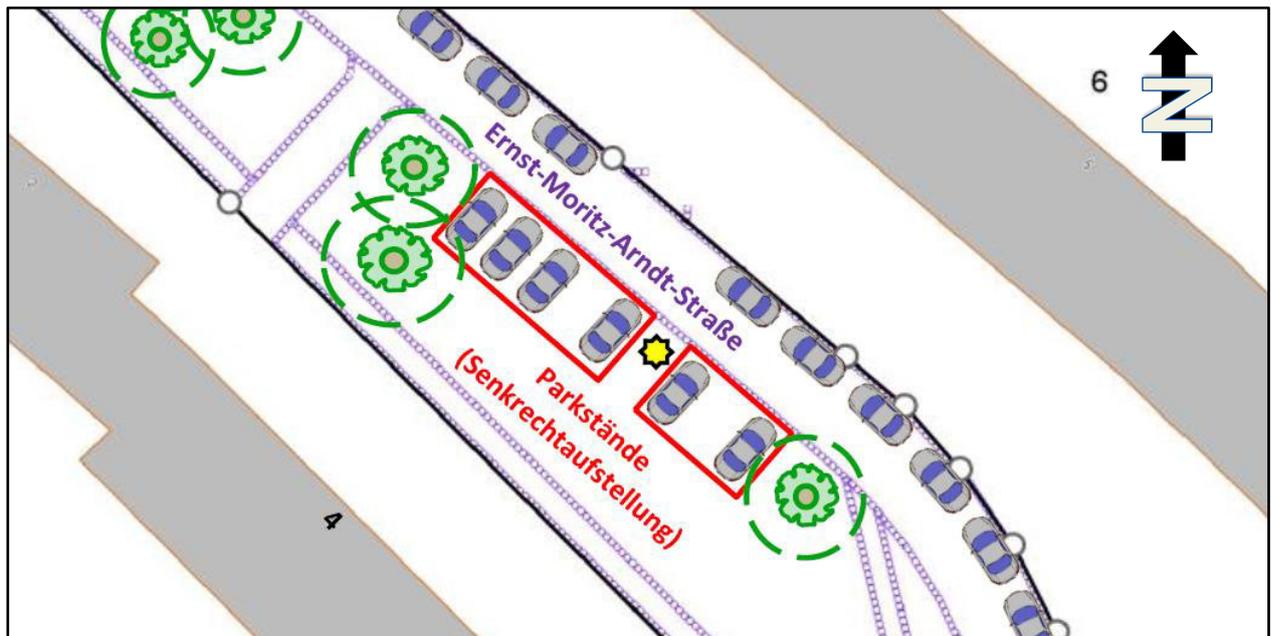
Im nördlichen Bereich der Ernst-Moritz-Arndt-Straße befindet sich vor den Hausnummern 4 bis 6 eine größere Grünfläche in Besitz der Landeshauptstadt Schwerin (siehe Foto 6). Es ist denkbar, einen Teil davon für die Errichtung von senkrecht ausgerichteten Stellflächen zu nutzen. Da auf der fraglichen Grünfläche gegenwärtig ein Lichtmast am Fahrbahnrand steht, müssten die Senkrechtstellplätze beiderseits dieses Mastes errichtet werden (siehe Abb. 7). Es bliebe somit Platz für voraussichtlich acht Pkw-Stellplätze mit je 2,5 m Breite und einer Tiefe von 5 m inklusive Zwischenstreifen. Ein Überhangstreifen muss an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden, da der Gehweg mehr als 10 m von der Fahrbahn abgesetzt ist und durch die Senkrechtstellplätze nicht beeinträchtigt werden könnte. Bei der Planung und Umsetzung sind die Baumscheiben der vorhandenen Bäume und der Lichtmast zu beachten.

Foto 6: Grünfläche in der Ernst-Moritz-Arndt-Straße



Beachtet werden muss hingegen, dass entlang der Ernst-Moritz-Arndt Straße – und auch gegenüber der besagten Grünfläche – einseitig in Längsaufstellung geparkt werden darf. Die durch den fließenden Verkehr nutzbare Fahrbahnbreite sinkt damit auf etwa 3,5 m, sodass gerade größere Kraftfahrzeuge auf den möglichen Senkrechtstellplätzen nur rückwärts eingeparkt werden könnten. Bei der Ausweisung eines Haltverbots gegenüber der neu zu errichtenden Parkmöglichkeiten würden allerdings vier bis fünf bislang vorhandenen Stellplätze in Längsaufstellung entfallen, sodass die Erhöhung der Parkraumkapazität nur noch minimal ausfallen würde.

Abb. 7: Skizze möglicher Senkrechtstellplätze in der Ernst-Moritz-Arndt-Straße



Kosten:

Für eine grobe Abschätzung der Kosten sollen folgende Grunddaten dienen:

Tab. 5: Grunddaten Kostenschätzung

Anzahl Stellplätze	8
Abmaße	2,50 m x 5,00 m
Fläche pro Stellplatz	12,50 m ²
Kosten Herstellung Stellplätze pro m ²	40 €/m ²

- *Gesamtkosten zur Herstellung: ca. 4.000€ (ohne Planungskosten)*

3.4.6 Markierung von Stellplätzen in der J.-R.- Becher-Straße (Potenzial G)

In der Johannes-R.-Becher-Straße befindet sich ein Garagenkomplex auf städtischen Grundstücken. Die Fläche vor den Garagen ist mit Asphalt befestigt. Derzeit ist keine einheitliche Parkanordnung beschildert.

Zur Optimierung und Nutzung dieser Fläche kann durch das Aufbringen einer Markierung und somit einer einheitlichen Parkanordnung die Attraktivität zur Nutzung dieser Stellplätze erhöht werden.

Foto 7: Fläche vor den Garagen in der Johannes-R.-Becher-Straße



Kosten:

Als Kosten dieser Maßnahmen werden lediglich Markierungsarbeiten durch eine Fachfirma notwendig.

- *Gesamtkosten zur Herstellung: ca. 500€*

3.4.7 Vereinheitlichung der Schrägaufstellung im Gosewinkler Weg (Potenzial H)

Entlang des Gosewinkler Weges westlich des Friesensportplatzes können Kraftfahrzeuge auf etwa 60 m Straßenlänge schräg ausgerichtet abgestellt werden. Da es hier momentan jedoch keine Vorgaben für die Richtung und den Winkel der Schrägaufstellung gibt, wird mitunter ungleichmäßig geparkt (siehe Foto 8), sodass der Parkraum bei hoher Auslastung unter Umständen nicht effizient genutzt wird. Indem die Ausrichtung der Stellplätze an dieser Stelle durch Farbe oder Markierungsnägel vorgegeben wird, lässt sich die Aufstellung des ruhenden Verkehrs vereinheitlichen. Dabei sollte unter Berücksichtigung der Fahrbahnrestbreite ein möglichst großer Winkel gewählt werden. Sinnvoll wäre es zudem, die markierten Stellplätze so auszurichten, dass sie von den aus der angrenzenden Lübecker Straße in den Gosewinkler Weg abbiegenden Kraftfahrzeugen ohne vorheriges Wenden direkt genutzt werden können.

Foto 8: Schrägaufstellung im Gosewinkler Weg



Kosten:

Für die Vorgabe der Stellplatzanordnung mit Markierungsnägeln werden bei 20 Stellplätzen ca. 200 Markierungsnägel benötigt. Für das Material und die Einbaukosten kann man mit ca. 10€ pro Markierungsnagel rechnen.

- *Gesamtkosten zur Herstellung: ca.2.000€*

3.4.8 Untersuchung Parkpalette / Parkhaus

Für den Stadtteil Weststadt wurden die Potenziale für das Bauen einer Parkpalette bzw. eines Parkhauses geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Nachfrage bzw. das ausreichende Potenzial zur Nutzung einer solchen Abstellmöglichkeit im Stadtteil nicht vorhanden ist. Der einzige Standort für eine solche Abstellmöglichkeit wird im Bereich der Sport- und Kongresshalle gesehen. Dies obliegt allerdings der Lambrechtsgrund Betriebsgesellschaft mbH.

4 Zusammenfassung / Fazit

Im vorliegenden Parkkonzept für die Weststadt wurden verschiedene Prüfkriterien und Potentiale auf eine Erhöhung der Parkplatzkapazität hin untersucht.

Als erstes Prüfkriterium stellte dabei die Untersuchung von Brach- und Freiflächen zur Nutzung als Parkplätze dar. Im Speziellen wurde die Freifläche Finkenkamp untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass eine Nutzung als Parkplatz nicht weiter verfolgt wird.

In einem weiteren Prüfkriterium sollten die ansässigen Wohnungsgenossenschaften und -gesellschaften auf die Möglichkeit zur Schaffung von Parkplätzen auf Ihren Flächen befragt werden. Im Ergebnis der Prüfung durch die Vertreter der Wohnungswirtschaft konnten bis auf wenige Ausnahmen keine zusätzlichen Möglichkeiten für Parkplätze geschaffen werden. Die Kapazitäten sind bereits ausgeschöpft.

Im dritten Prüfkriterium wurde die Erweiterung des Parkplatzes an der Sport- und Kongresshalle untersucht. Dabei entstehen in relativ kurzer Zeitdauer insgesamt 230 zusätzliche Stellplätze, welches zu einer spürbaren Entlastung während Veranstaltungen führen wird.

Im vierten Prüfkriterium wurde Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum untersucht.

Zusammenfassend ergeben die Untersuchung der Weststadt und die Erarbeitung der möglichen Potentiale in den öffentlichen Straßen keine großen Erhöhungen der Stellplatzanzahlen im öffentlichen Straßenraum. Dieser ist bereits unter Ausnutzung der vorhandenen Flächen und Längen weitgehend optimal ausgenutzt. In den sieben beschriebenen Bereichen können im Maximum 39 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Diese Erhöhung ist als minimal anzusehen und kann sich ggf. durch die Beachtung der vorhandenen Baumscheiben noch verringern. Diese 39 zusätzlichen Stellplätze können mit einem Kostenaufwand von ca. 44.500€ realisiert werden, sofern diese Mittel im städtischen Haushalt bereitgestellt würden. Zusätzlich zu den Baukosten würden ca. 8.200€ Planungskosten entstehen, welche ebenfalls durch den Haushalt gedeckt sein müssen.

Zu bedenken ist ebenfalls, dass durch die Schaffung der Stellplätze in der C.-Moltmann-Straße, in der Schiller-/Erich-Weinert-Straße und in der E.-M.-Arndt-Straße immer Grünflächen für diese Stellplätze geopfert werden müssen. Dies hat Einfluss auf das Stadtbild in der Weststadt.

Potenziale zum Bau einer Parkpalette bzw. eines Parkhauses konnten lediglich im Bereich der Sport- und Kongresshalle festgestellt werden.

Als große Entlastung wird allerdings der Bau des Behelfsparkplatzes an der Sport- und Kongresshalle mit insgesamt 230 zusätzlichen Stellplätzen zu Veranstaltungen in der Sport- und Kongresshalle gewertet. Dieser soll im Jahr 2016 fertig gestellt werden, so dass hier eine relativ kurzfristige Verbesserung erreicht werden kann.

Eine Zusammenfassung der untersuchten Maßnahmen ist in Tabelle 6 dargestellt. Mit einem finanziellen Gesamtaufwand von ca. 52.700€ können in der Weststadt insgesamt 39 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden und diverse Stellplätze optimiert werden.

Tab. 6: Zusammenfassung Maßnahmen

Straße / Bereich	Abschnitt	Maßnahme	Zusätzliche Stellplätze	Bau- kosten (in €)	Planungs- kosten (in €)
A Sport- und Kongresshalle	Ehem. Laufhalle	Bau eines Behelfspark- platzes	230	-	-
B Robert-Beltz- Straße	Obotritenring bis Mittelweg	Bau von 28 Senkrechtstell- plätzen	16	14.000	2.500
C Von-Flotow- Straße	Fläche am Friedhof	Beleuchtungs- anlage	0	7.000	1.500
D Carl-Moltmann- Straße	Hausnummern 10-16	Bau von 9 Senkrechtstell- plätzen	9	4.500	1.000
E Schillerstraße/E.- Weinert-Straße	Hausnummern 10-12 / Hausnummern 26- 30	Bau von 15 Senkrechtstell- plätzen	6	12.500	2.000
F Ernst-Moritz- Arndt-Straße	Hausnummern 4-6	Bau von 8 Senkrechtstell- plätzen	8	4.000	1.000
G Johannes-R.- Becher-Straße	Fläche Garagen	Markierung Stellplätze vor Garage	0	500	100
H Gosewinkler Weg	Hausnummern 1-5	Ordnen der Stellplatzan- ordnung	0	2.000	100
<i>Summe</i>			39	<u>44.500</u>	<u>8.200</u>

Anlagen

Anlage 1: Übersicht der Parkraumkonkurrenz zwischen Bewohnern und Besuchern der Weststadt

Anlage 2: Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum der Weststadt - Bestand und Potenziale

Anlage 1: Übersicht der Parkraumkonkurrenz zwischen Bewohnern und Besuchern der Weststadt

Funktion	räumlicher Schwerpunkt	Höhe der erzeugten Parkraumnachfrage	hauptsächlicher Zeitraum der Parkraumnachfrage	Konkurrenz zur Parkraumnachfrage der Bewohner
Erholung	Alter Friedhof am Südende der Weststadt	gering	täglich, tagsüber	sehr gering, begrenzt auf die Von-Flotow-Straße, die J.-Sibelius-Straße und den Parkplatz an der SuK; der Friedhof verfügt auch über eigene Stellplätze
	Kleingartenanlagen am westlichen und nördlichen Rand der Weststadt	insgesamt hoch, aber sehr großräumig verteilt	saisonal, tagsüber und abends, z. T. nachts	sehr gering, da Parkplätze in und an den Kleingartenanlagen vorhanden, zudem große Entfernung zwischen Kleingartenanlagen und Wohnbebauung
Sport und Kultur	Bereich südlich der Wittenburger Straße mit Sport- und Kongresshalle, Volleyball-Arena, Stadion am Lambrechtsgrund u. a.	sehr hoch	unregelmäßig, abends und nachts, z. T. tagsüber	sehr hoch, da das Parkraumangebot in unmittelbarer Nähe zur SuK (Wittenburger Straße, Großparkplatz an der SuK) insbesondere bei Großveranstaltungen nicht ausreicht; Besucher weichen daher auf die Wohngebiete mit z. T. hoher Bevölkerungsdichte nördlich und südlich der Wittenburger Straße aus
Gewerbe	Unternehmen in der nordwestlichen Weststadt, entlang der Straßen Mittelweg, Hopfenbruchweg und Güterbahnhofstraße	sehr hoch	werktags, tagsüber, z. T. abends	gering, Unternehmen besitzen größtenteils eigene Parkplätze, große Entfernung zu den Wohngebieten
Pflege, Betreuung und medizinische Versorgung	Ärztehaus in der südlichen J.-Brahms-Straße	hoch	werktags, tagsüber	eher gering, da mehrere eigene Stellplätze vorhanden, zudem hoher Umschlag pro Parkplatz
	Seniorenzentren in der südlichen J.-Brahms-Straße und in der westlichen J.-R.-Becher-Straße	hoch	täglich, tagsüber	gering, da eigene Stellplätze auf den Grundstücken der Pflegeheime vorhanden
Nahversorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs	Discounter und kleinere Einzelhandelsgeschäfte in der Lessingstraße und in der Lübecker Straße	sehr hoch	werktags und samstags, tagsüber und abends	gering, da die Discounter über eigene Parkplätze verfügen, zudem hoher Umschlag pro Parkplatz, Schwerpunkt tagsüber und abends
Bildung	Kindertagesstätten (z. B. in der Schillerstraße/E.-Weinert-Straße und in der W.-Bredel-Straße)	eher hoch	werktags, tagsüber, insbesondere morgens und nachmittags	gering, da Parkplatznachfrage durch Eltern räumlich und zeitlich stark begrenzt (Hol- und Bringdienste), Schwerpunkte morgens und nachmittags, in der Schillerstraße sind zudem Kurzzeitparkplätze vorhanden
	Goethe-Gymnasium in der B.-Brecht-Straße; John-Brinkmann-Schule in der W.-Bredel-Straße; Schule der Künste in der J.-R.-Becher-Straße	eher gering	werktags, tagsüber	gering, da die Schulen über eigene Stellplätze verfügen, nur tagsüber
	Sportgymnasium in der Von-Flotow-Straße,	eher gering	werktags, tagsüber	sehr gering, da die Schule über eigene Stellplätze verfügt, Entfernung zu Wohngebieten, nur tagsüber
	Berufsschule in der J.-Brahms-Straße	eher gering	werktags, tagsüber, z. T. abends	gering, da die Schule über eigene Stellplätze verfügt

Anlage 2: Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum der Weststadt - Bestand und Potenziale -

Fachdienst Verkehrsmanagement

Stand 01/2016



B-Plan Nr. 56.07
„Am Seehang/Friesenstraße“

B-Plan Nr. 86.13
„Weststadt/Leonhard-Frank-
Straße 35“

B-Plan Nr. 50.04/2
„Lankower Aubach-Nord“

Legende

-  Stadtteilgrenze Weststadt
 -  B-Plangebiet
 -  Potenzialbereich
- Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum (Bestand):*
-  Stellplätze in Längsaufstellung
 -  Stellplätze in Schrägaufstellung
 -  Stellplätze in Senkrechtaufstellung
-  Anzahl der Stellplätze/
Behindertenparkplätze