

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 29.09.2020

Dezernat: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Herr Böcker
Telefon: 545 - 2068

Beschlussvorlage

Drucksache Nr.

00248/2020

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Liegenschaften
Ortsbeirat Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
Ortsbeirat Schelfstadt, Werdervorstadt, Schelfwerder
Ortsbeirat Weststadt
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin

Beschlussvorschlag

Das Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Am 20.11.2017 hat die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin zur Drucksachennummer 01127/2017 beschlossen, dass die Parkplatzsituation in der Innenstadt zu analysieren ist und dass der Stadtvertretung Vorschläge zu unterbreiten sind, wie das Parkplatzangebot verbessert werden kann, wobei die zuständigen Ortsbeiräte einbezogen werden sollten.

Dementsprechend hat die Landeshauptstadt Schwerin, vertreten durch die für die Parkraumbewirtschaftung zuständige NVS GmbH, die Erstellung eines entsprechenden Gutachtens öffentlich ausgeschrieben. Die Vergabe erfolgte am 16.03.2018. Die drei betroffenen Ortsbeiräte wurden zur Vorstellung eines ersten Arbeitsstandes zu einer Beratung am 19.02.2019 eingeladen. Hieraus erwuchs der Wunsch, auch für die an die Innenstadt angrenzenden Bereiche der Weststadt und der Werdervorstadt eine genauere Analyse der Bestandssituation durchzuführen. Diese zusätzliche Erhebung konnte bis zum 21.06.2019 abgeschlossen werden. Anschließend erfolgte die weitere Bearbeitung des

Gutachtens.

Das Gutachten mit Stand vom 28.05.2020 beinhaltet die folgenden wesentlichen Ergebnisse:

A) Bestandsaufnahme

Der Gutachter hat eine umfangreiche Bestandsaufnahme für den gesamten Innenstadtbereich und ergänzend für die angrenzenden Straßen der Weststadt und der Werdervorstadt durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Es wurden zunächst Grundlagendaten zu den Einwohnern, den Beschäftigten, der Motorisierung, den Pendlerströmen und den Flächennutzungen zusammengestellt. Das bestehende Parkraumangebot wurde analysiert nach Art und Lage, nach Parkregelung und nach geltenden Parkgebühren. Es gibt im gesamten Innenstadtbereich ca. 5.800 Parkplätze im Straßenraum und ca. 3.370 Parkplätze in Parkhäusern und anderen Sammelanlagen.

Als dann wurde eine umfangreiche Analyse der Parkraumnachfrage durchgeführt. Hierzu wurde die Parkraumbelastung durch Zählungen der parkenden Kfz im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt, wobei die Erhebungen zu drei Tageszeiten (vormittags, abends, nachts) durchgeführt wurden. Die Zählungen erfolgten für ausnahmslos alle Straßen im Untersuchungsgebiet. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Der Parkdruck im Straßenraum ist tagsüber in fast allen Bewohnerparkzonen nur mittelmäßig. Er steigt bis zum Abend an und erreicht in der Nacht Maximalwerte. Ausgenommen sind hiervon nur die Bewohnerparkzonen A (Altstadt) und D (Bahnhofsquartier), wo die Auslastung nachts sinkt.
- Die öffentlichen Parkhäuser und Parkplätze sind durchgängig geringer belegt, als der Straßenraum; dies gilt tagsüber, insbesondere aber nachts.
- Die Belegung des Parkraums ist tagsüber ungleichmäßig im Untersuchungsgebiet verteilt. Es gibt einzelne Straßenabschnitte mit sehr hoher Belegung bzw. illegalem Parken in nennenswertem Umfang.

Im Weiteren konnten aus den gewonnenen Daten Rückschlüsse auf die Nutzergruppen Bewohner, gebietsfremde Kurzparker (bis 4 Stunden) und gebietsfremde Langparker (über 4 Stunden) gezogen werden:

- Es zeigt sich, dass der Bewohneranteil an allen parkenden Fahrzeugen um die Mittagszeit bei ca. 50% bis 60% liegt; er steigt im weiteren Tagesverlauf stetig und erreicht gegen 21 Uhr ca. 80% bis 95%.
- Der gebietsfremde Langparkeranteil ist mittags mit ca. 30% bis 40% am größten; er sinkt im Tagesverlauf stetig und erreicht gegen 21 Uhr ca. 0% bis 10%.
- Der gebietsfremde Kurzparkeranteil ist in den meisten Bereichen nachmittags mit ca. 15% bis 35% am höchsten und sinkt gegen Abend auf ca. 5%.

Im Untersuchungsgebiet verfügen knapp 6.670 Bewohner über einen Bewohnerparkausweis. Außerdem gibt es rund 325 zusätzliche Ausnahmegenehmigungen, z.B. für Gewerbetreibende, Handwerker, soziale Dienste und Menschen mit Behinderung.

B) Parkgebührenhöhen in vergleichbaren Städten

Der Gutachter stellt fest, dass Schwerin mit seiner derzeitigen maximalen Gebührenhöhe von 1,-€/ Stunde im untersten Bereich der ausgewählten Vergleichsstädte liegt. Beispielsweise liegt die Gebührenhöhe in Chemnitz, Erfurt und Jena bei 1,50€/ Stunde, in Detmold und Trier bei 1,80€/ Stunde und in Dresden,

Leipzig und Rostock bei 2,-€/ Stunde.

Hieraus lässt sich ableiten, dass in Schwerin im Sinne einer verbesserten verkehrsplanerischen Steuerung der Parkraumnachfrage Potentiale für eine Veränderung der derzeitigen Parkgebühren bestehen. Hierzu wird von der Verwaltung eine separate Vorlage in die Gremien eingebracht.

C) Parkraumbewirtschaftungskonzept

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den Punkten A) und B) hat der Gutachter folgende Empfehlungen für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept entwickelt:

- Es bestehen derzeit viele unterschiedliche Parkregelungen, die vor allem für Ortsunkundige unübersichtlich sind. Daher wird empfohlen, die Parkregelungen zu vereinheitlichen und überall eine Gebührenpflicht im Mischprinzip mit Bewohner frei einzuführen. Diese Regelung stünde allen Nutzern offen, wäre leicht verständlich und würde die Bewohner bevorzugen. Zudem würden Kunden und Besucher weniger Parksuchverkehr erzeugen. Die Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete wären zu beobachten; es wird aber davon ausgegangen, dass hier keine relevanten Veränderungen der Parkraumsituation auftreten, da bereits heute eine Parkraumbewirtschaftung vorhanden ist.
- Die vorhandenen Abgrenzungen der Bewohnerparkzonen sind sinnvoll und sollten auch mit ihren Überschneidungsbereichen im Wesentlichen beigehalten werden. Lediglich die Zonen J (nördliche Paulsstadt) und H (mittlere Paulsstadt) sollten zu einer großen Bewohnerparkzone zusammengefasst werden.
- Derzeit besteht überwiegend eine Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 8-20 Uhr, nur in einigen kleineren Bereichen besteht eine abweichende Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 8-18 Uhr. Im Sinne einer einheitlichen und möglichst einfachen Regelung sollte im gesamten Gebiet ausnahmslos die Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 8-20 Uhr angewandt werden.
- Zur Gebührenhöhe schlägt der Gutachter mehrere Varianten vor, stellt jedoch klar, dass die Akzeptanz einer Parkgebührenerhöhung und Verhinderung der Verdrängung einhergeht mit minutengenauer Abrechnung (Handyparken/ bargeldlos) bzw. geringerer und damit nutzerfreundlicher Taktung der Gebühren.

Nach Auffassung der Verwaltung sollte den Empfehlungen des Gutachters nicht in jedem Punkt gefolgt werden. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil des Parksuchverkehrs ortskundig ist und daher nur wenige Suchfahrten aufgrund fehlender Ortskenntnis bzw. Kenntnis der unterschiedlichen Parkregelungen erzeugt werden. Die derzeit unterschiedlichen Parkregelungen sind das Ergebnis jahrelanger Bemühungen, die Interessen verschiedener Nutzergruppen praxistauglich und möglichst effektiv zu berücksichtigen. Dazu gehören reine Parkscheinautomatenbereiche bei Geschäftskonzentration, wie beispielsweise am Platz der Freiheit, die mit hoher Wahrscheinlichkeit den Kunden sichern, einen Stellplatz zu finden, um so Parksuchfahrten im weiteren Wohnumfeld zu vermeiden. Parkscheibenregelungen gewährleisten die Abwicklung des Hol- und Bringeverkehrs vor Kitas und Schulen oder dienen dazu, vereinzelte Geschäftsansiedlungen zu befördern. Bei geringer Anzahl oder vereinzelten Stellplätzen wurde bisher aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf Parkscheinautomaten verzichtet und im Sinne einer notwendigen Parkregelung auf Parkscheibe abgestellt. Auch die unterschiedlichen zeitlichen Regelungen und Befristungen berücksichtigen Bedarfe an verschiedenen Standorten und verhindern ein Übermaß an Beschränkung. Die Vereinheitlichung der Parkregelungen sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch hinsichtlich der Bewirtschaftungsart (nur Mischprinzip) wird daher abgelehnt. Die Beibehaltung des Tagestickets zu veränderten Konditionen (Angleichung an die privaten Stellplatzanlagen) sollte insbesondere in den Bewohnerparkzonen G, H, J mit fehlenden Sammelanlagen ein zusätzliches Angebot sein.

Die Zonen J (nördliche Paulsstadt) und H (mittlere Paulsstadt) sollten nicht zusammengefasst werden.

Die Ausdehnung bis an das gesetzliche Limit (1km Luftlinie) führt zu längeren Suchfahrten von Bewohnern. Ein Ausgleich des Parkplatzangebotes kann durch Überschneidungsbereiche an den Grenzen der beiden Bewohnerparkzonen weitestgehend erreicht werden.

D) Systeme für bargeldloses Bezahlen

Der Gutachter empfiehlt, dass neben der derzeit möglichen Bezahlung mit Münzen auch eine nutzerfreundliche Bezahlung der Parkgebühren mit dem Mobiltelefon ermöglicht werden sollte. Es sollte auch an allen Parkscheinautomaten ein Bezahlen mit Girocard möglich sein, um die Benutzerfreundlichkeit weiter zu erhöhen. Somit stünden dem Nutzer drei verschiedene Bezahlmöglichkeiten offen.

Aus wirtschaftlichen und nutzerfreundlichen Gründen empfiehlt der Gutachter ferner, in Schwerin das sog. Plattform-Modell für das Handy-Parken einzuführen. Es sollten möglichst viele Anbieter auf einer Plattform zusammengefasst werden, um eine möglichst umfangreiche Tarifpalette und Barrierefreiheit bezüglich der verschiedenen Buchungsmöglichkeiten (App, SMS, Anruf) und Bezahlkanäle zu gewährleisten.

Nach Auffassung der Verwaltung kann den Empfehlungen des Gutachters zum Handy-Parken nicht ganz gefolgt werden. Entgegen den Ausführungen des Gutachters ist es die jahrelange Erfahrung der NVS GmbH, dass es grundsätzlich nicht so ist, dass für den Anbieter des Parkraumes keine Kosten entstehen, insbesondere nicht beim Plattform-Modell. Außerdem potenziert sich bei diesem Modell der Verwaltungsaufwand.

Einzelne Anbieter für Handy-Parken scheinen jedoch mittlerweile Lösungen anzubieten, die für den Parkraumanbieter kostenneutral sind. Hierzu erfolgen aktuell nähere Prüfungen mit dem Ziel, das Handy-Parken in Schwerin über einen einzelnen Anbieter zu ermöglichen.

Die Nahverkehr Schwerin GmbH hatte zum zurückliegenden Jahreswechsel zehn Parkscheinautomaten (PSA) mit bargeldloser Zahlfunktion beschafft. Auf Grund von Softwareproblemen konnte eine im Februar 2020 vorgesehene Aufstellung bisher nicht erfolgen. Ab August 2020 soll jedoch sukzessive die Aufstellung der neuen PSA, zunächst im Probebetrieb, erfolgen.

Inwieweit die zukünftige Aufstellung weiterer PSA mit bargeldloser Zahlfunktion sinnvoll sein wird, hängt auch vom Nutzerverhalten hinsichtlich einer möglichen App ab. Hardwareseitig sind die dann vorhandenen PSA nach der jetzt erfolgenden Ablösung alter ATB-PSA noch über Jahre funktionstüchtig, während eine Neubeschaffung mit bargeldloser Zahlfunktion jeweils mit über 5 T€ refinanziert werden müsste.

Hinsichtlich der Tarife und der Taktung ist es wünschenswert, immer einen Teiler von Münzen mit höherem Wert (50-Eurocent-, 1- und 2-Euro-Münzen) zu betrachten: z.B. bei einem Tarif von 2,- Euro je Stunde eine Taktung von 15 Minuten.

E) Dynamisches Parkleitsystem

Die Landeshauptstadt Schwerin hatte zum Doppelhaushalt 2019/20 Finanzmittel für die Planung und Realisierung eines dynamischen Parkleitsystems angemeldet. In der rechtsaufsichtlichen Entscheidung des Ministeriums für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern vom 12.Apr.2019 sind diese Mittel jedoch von der

Genehmigung des Doppelhaushaltes 2019/20 ausgenommen worden. Begründet wurde dies durch das Ministerium damit, dass ein dynamisches Parkleitsystem der freiwilligen Aufgabenwahrnehmung zugerechnet wird und dass die Ausgaben einer Wiedererlangung der dauernden finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt entgegenstehen würden. Ob und wann das Projekt dynamisches Parkleitsystem zukünftig wieder aufgenommen werden kann, ist derzeit nicht absehbar.

F) P&R- Parken und Reisen

Ein attraktives Angebot an Stellflächen für P+R in Verbindung mit einer Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt führt zur Verlagerung der Pendlerströme und somit zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung auf dem Straßennetz. Den potentiellen Nutzer interessieren dabei die Reisezeitvorteile z.B. durch eine günstige Taktfolge im Nahverkehr sowie die direkte Anbindung an das Ziel. Das bestehende Angebot an P+R-Flächen wurde anhand der zur Verfügung gestellten Daten analysiert und bewertet. Die Grundsätze für die Planung von P+R-Anlagen wie die Entfernung zur nächsten Haltestelle, Stellplatzbreiten, Ausbaustandards, Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und ausreichende Beleuchtung der Anlage sowie Ausschilderung und Information im Netz wurden benannt. Es erfolgte eine Analyse der Vorschläge, auf welchen Flächen sich der Ausbau des P+R-Angebotes anbieten würde.

Zu den 5 genannten Flächen gibt es den folgenden aktuellen Sachstand:

F1) Ratzeburger Straße

Dieser Standort wird auf seine Förderfähigkeit überprüft, die Rückmeldung des Landesförderinstituts steht noch aus. Auch für den Nahverkehr ist der Standort von hohem Interesse und eine Verlegung der Ankunftshaltestelle Straßenbahn in diese Richtung könnte ggf. bautechnisch sinnvoll sein und damit die Anbindung verbessert werden. Betrieblich wird dies möglich, weil das frühere Umsteigen auf Busse der Linie 17 nach Friedrichsthal seit langem an der Kieler Straße stattfindet.

F2) Plöner Straße

Dieser Standort wird versuchsweise ausgeschildert, um das Nutzerverhalten und die Auswirkungen auf die Wohngebietsstraßen zu überprüfen. Hier erfolgt vorerst nur eine Ausschilderung und ggf. Markierung bereits vorhandener Parkplätze am Ende der öffentlichen Straße.

F3) Mendelejewstraße

Für diesen Standort ist ebenfalls eine Anfrage auf Förderfähigkeit beim Landesförderinstitut erfolgt, die Rückmeldung steht noch aus. Auch aus Sicht des Nahverkehrs ist dieser Standort ideal, da er in direkter Nachbarschaft zur Straßenbahnhaltestelle liegt und es kurze An- und Abfahrwege für Nutzer aus Richtung Osten gibt. Dieser Parkplatz war einer der Erfolgsfaktoren der BUGA 2009, ist jedoch seinerzeit auch bereits gefördert worden.

F4) Erweiterung PP Kliniken

Die Erweiterung des Parkplatzes ist nicht sinnvoll, da die Kliniken bereits heute vertragsgemäß eine größere Anzahl von P+R-Plätzen auf Ihrem Parkplatz nördlich der Straßenbahnwendeschleife vorhalten. Die Zufahrt ist sehr günstig und es sind kurze Wegebeziehungen vorhanden. Wenn eine Zeitkarte des Nahverkehrs gelöst wird, erfolgt das Parken für die Nutzer kostenlos. Genutzt wird diese Möglichkeit

praktisch jedoch nicht. Im gesamten Jahr 2019 wurden nur

- 208 Tageskarten,
- 81 Wochenkarten und
- 18 Monatskarten
verkauft.

Eine gesonderte P+R-Fläche nördlich, die sich nicht in städtischem Eigentum befindet, erfordert u.a. durch massive Erdbewegungen einen sehr großen baulichen Aufwand. Da die Fußwege zur Haltestelle verhältnismäßig weit sind, dürfte ein solcher P+R-Platz auch keine größere Nutzung erwarten lassen.

F5) Erweiterung Ludwigsluster Chaussee

Dieser Standort ist nicht sinnvoll. Die Zufahrt ist keine öffentliche Verkehrsanlage, sondern Privatstraße der SVZ. Unabhängig davon sind nur wenige Plätze realisierbar, bei deren vollständiger Belegung ist die Frage nach Ausweichplätzen ungeklärt und würde zu langwierigen Suchverkehren führen, die nicht akzeptabel sind.

G) Parkpalette am Bahnhof

Für eine mögliche Parkpalette am Bahnhof wurden vom Gutachter die Rahmenbedingungen auf dem Parkplatz sowie die Parksituation in der unmittelbaren Umgebung der Parkplatzfläche untersucht.

Anschließend erfolgte eine Kosten- und Einnahmeabschätzung auch vor dem Hintergrund einer geplanten Gebührenerhöhung im Straßenraum.

Die Errichtung der Parkpalette Am Hauptbahnhof wird durch die NVS GmbH weiterhin favorisiert. Es gibt nach wie vor einen großen Anfragedruck hinsichtlich der Anmietung von Stellplätzen sowohl am Hauptbahnhof als auch im Bereich der Parkplätze Altstadt/Am Stadthafen. Diese Nachfrage kann nur mit Kapazitätserweiterungen auf vorhandener Grundfläche bedient werden. Dass Zählraten werktags keine komplette Auslastung zeigen, liegt daran, dass nicht alle Mieter eines Stellplatzes diesen auch ständig nutzen, er jedoch ständig vorgehalten wird. Die Kostenbetrachtung von LK Argus ist real, jedoch sind nach einem Vorentwurf 3 bzw. 4 Halbebenen (Geschosse) zur Realisierung der genannten Stellplatzanzahl erforderlich.

H) Parkkonzept für Motorräder und Wohnmobile

Die Analyse des Bestandes an Wohnmobilstellplätzen durch den Gutachter hat ergeben, dass das gegenwärtige Angebot ausreichend ist. Dennoch wurden Möglichkeiten untersucht, die vorhandenen Flächen zu erweitern bzw. die bestehenden Anlagen qualitativ zu verbessern bspw. sie durch zusätzliche Entsorgungsmöglichkeiten, WC-Anlagen und Medienanschlüsse zu ergänzen.

Die Untersuchungen zum Bedarf und zur Auslastung der Motorrad-Abstellplätze haben aus Sicht des Gutachters keinen nennenswerten Handlungsbedarf aufgezeigt. Dennoch wurden in Teilbereichen Änderungsvorschläge zur Umwidmung von Pkw-Stellplätzen in Motorradplätze unterbreitet.

I) Förderprogramme

Für die Errichtung von P+R-Parkplätzen bestehen unter bestimmten Voraussetzungen Fördermöglichkeiten über die kommunale Straßenbauförderrichtlinie. Eine entsprechende Anfrage für zwei beispielhafte

potentielle Flächen in Schwerin-Lankow und im Stadtteil Mueßer Holz wurde über das Landesförderinstitut gestellt. Die Rückmeldung steht noch aus.

Kurze Zusammenfassung-Resümee`

Vorschlag Gutachter	Vorschlag Verwaltung
Vereinheitlichung der Parkregelung, Einheitliche Zeiten, generelles Mischprinzip in allen Straßen, Überall Parkscheinautomaten	Beibehaltung der unterschiedlichen Regelungen, weil sinnvoll aufgrund gewachsener Strukturen
Kein Tagesticket	Beibehaltung Tagesticket, wegen fehlender Sammelanlagen in Zonen G,H,J
Erhöhung der Parkgebühren	Erhöhung der Parkgebühren (separate Vorlage)
Zusammenlegung Bewohnerparkzonen J&H	Beibehaltung der Zonen J und H
Bargeldloses Zahlen (Girocard, Handy-Parken als Plattform-Modell)	Einführung bargeldlose Zahlfunktion (Debit-und Kreditkarten) Prüfung Einzelanbieter Handyparken
Kein dynamisches Parkleitsystem aufgrund fehlender Förderungszusagen	Kein dynamisches Parkleitsystem aufgrund fehlender Förderungszusagen
	Bewirtschaftung Weststadt mit Tagesticket
	Ergänzung Parkscheinautomaten in der Werdervorstadt
Ausbau des P+R- Angebotes auf 5 Flächen	Ausbau des P+R-Angebotes auf 3 Flächen

2. Notwendigkeit

Die Parkplatzsituation in der Innenstadt Schwerins wird als prekär wahrgenommen, wie dies in der Begründung zum Antrag 01127/2017 zum Ausdruck kommt. Unterschiedliche Probleme werden sowohl in Bezug auf die Parkplatzsituation für die Bewohner der Innenstadt gesehen, als auch in Bezug auf andere Verkehrsteilnehmergruppen, wie Kunden, Besucher, Beschäftigte, die in der Innenstadt einen Parkplatz suchen.

Auch im Hinblick auf die gesamtstädtische Steuerung des Verkehrsgeschehens gibt es Optimierungspotentiale.

Das beauftragte Gutachten war daher im Sinne einer objektiven Bestandsaufnahme, als auch im Sinne der Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen notwendig. Die Vorschläge des Gutachters sollten der Verwaltung als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Themas dienen.

3. Alternativen

Den Vorschlägen der Verwaltung wird nicht gefolgt. Die vorhandene Parkplatzsituation bzw. die vorhandenen Parkregelungen werden nicht geändert, sondern bleiben so wie bisher bestehen. Verbesserungspotentiale werden nicht ausgeschöpft.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Im Gegensatz zu vielen anderen Städten in Deutschland zeichnet sich die Innenstadt Schwerins durch einen erfreulich hohen Anteil an Wohnnutzung aus. Im gesamten Innenstadtbereich leben mehr als 22.000 Menschen (Haupt- und Nebenwohnsitz), darunter viele Familien. Im Sinne einer Erhaltung und potentiellen weiteren Verbesserung des

Wohnumfeldes für Familien sollte auch der Themenkomplex Parken möglichst optimal geregelt werden. Hierzu kann eine zukünftige Umsetzung der Vorschläge des Gutachtens beitragen.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Neben der Wohnnutzung konzentrieren sich im Innenstadtbereich weitere Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büronutzungen und öffentliche Einrichtungen aller Art. Hieraus wird deutlich, dass der Innenstadtbereich von größter Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schwerin ist. Verbunden damit ist eine entsprechende Arbeitsmarktrelevanz.

Für alle diese Funktionen ist eine möglichst optimale gesamtstädtische Steuerung des Verkehrsgeschehens von größter Bedeutung. Die Regelung des Parkens stellt dabei einen wichtigen Baustein im Gesamtsystem dar. Eine zukünftige Umsetzung der Vorschläge des Gutachtens kann zu weiteren Optimierungen beitragen.

6. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe: ja/nein

b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben:

c) Welche Deckung durch Einsparung in anderen Haushaltsbereichen / Produkten wird angeboten:

d) Bei investiven Maßnahmen bzw. Vergabe von Leistungen (z. B. Mieten):

Nachweis der Unabweisbarkeit – zum Beispiel technische Gutachten mit baulichen Alternativmaßnahmen sowie Vorlage von Kaufangeboten bei geplanter Aufgabe von als Aktiva geführten Gebäuden und Anlagen:

Betrachtung auch künftiger Nutzungen bei veränderten Bedarfssituationen (Schulneubauten) sowie Vorlage der Bedarfsberechnungen:

Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für das Vermögen der Stadt (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Sinne des § 9 GemHVO-Doppik):

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushaltes

(inklusive konkreter Nachweis ergebnis- oder liquiditätsverbessernder Maßnahmen und Beiträge für Senkung von Kosten, z. B. Betriebskosten mit Berechnungen sowie entsprechende Alternativbetrachtungen):

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung künftiger Haushalte (siehe Klammerbezug Punkt e):

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: --

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: --

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

Bericht „Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin“ des beauftragten Gutachters.

gez. Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister