

DIE LINKE.

Fraktion in der Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin

Schwerin, 02.02.2022

Anfrage

Ausbau der Park & Ride Kapazitäten in der Landeshauptstadt Schwerin

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister!

Die lokalen Medien berichten aktuell über die angespannte Situation bezüglich des Autoverkehrs auf den Hauptverkehrsadern der Landeshauptstadt Schwerin. Ein mögliches Instrument, um mehr Pendler zum Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu motivieren, ist das Vorhandensein von Park & Ride Möglichkeiten an allen großen Ausfallstraßen der Landeshauptstadt. Damit diese zu allen Tages- und Nachtzeiten genutzt werden, müssen diese zudem gut ausgeleuchtet sein (Sicherheit) und nach Möglichkeit kostenfrei angeboten werden. Zahlt der Kunde zusätzlich zum Ticket auch noch (hohe) Parkgebühren, stellt dies ein weiteres Hemmnis für den Umstieg vom PKW auf Bus und Straßenbahn dar.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um die Beantwortung nachstehender Fragen.

- 1) Wie beurteilt die Verwaltung das derzeitige Angebot an Park & Ride Plätzen in der Landeshauptstadt Schwerin?
 - a) Welche Kapazität haben die derzeit auf der Seite des Schweriner Nahverkehrs gelisteten P & R Plätze?
 - b) Wie werden diese Kapazitäten im Durchschnitt ausgelastet?
 - c) Welche Kosten fallen für Nutzer der P & R Parkplätze aktuell an?
- 2) Inwieweit bestehen Pläne, das Angebot kurz-, mittel und/oder langfristig auszubauen und zu verbessern?

Fraktionsbüro

Am Packhof 2-6, 19053 Schwerin, Telefon: 0385 / 545-2957, Fax: 0385 / 545-2958

E-Mail: stadtfraktion-die-linke@schwerin.de

Internet: www.die-linke-Schwerin.de

- a) An welchen Ausfallstraßen werden aus Sicht der Verwaltung zusätzliche P & R Kapazitäten benötigt?
- b) Wie steht es um die Verfügbarkeit geeigneter Flächen für zusätzliche P & R Kapazitäten?
- 3) Welche Fördermöglichkeiten (EU, Bund, Land) gibt es mit Blick auf eine ggf. notwendige Erweiterung von P & R Flächen/Angeboten, insbesondere auch vor dem Hintergrund, der Klimaziele der Landeshauptstadt Schwerin?

Mit freundlichen Grüßen



Henning Foerster
Stadtvertreter

Der Oberbürgermeister

Fraktion DIE LINKE
Stadtvertreter
Herrn Henning Foerster
-im Hause-

Hausanschrift: Am Packhof 2-6•19053 Schwerin
Zimmer: 4.070
Telefon: 0385 545-2050
Fax: 0385 545-2059
E-Mail: bsmerdka@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihr Zeichen
02.02.2022

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen

Ansprechpartner
Herr Dr. Smerdka

Datum
21.02.2022

**Ihre Anfrage vom 02.02.2022
Ausbau der Park & Ride Kapazitäten in der Landeshauptstadt Schwerin**

Sehr geehrter Herr Foerster,

Bezugnehmend auf Ihre o.g. Anfrage möchte ich Sie auf das „Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin“ und auf den diesbezüglichen Beschluss der Stadtvertretung vom 14.06.2021 (Drucksache 00248/2020) verweisen, der nach ausführlicher Befassung inklusive der Aussagen zur „Park & Ride“ - Situation in den Ausschüssen und den OBR erfolgte. Beides füge ich Ihnen in der Anlage bei.

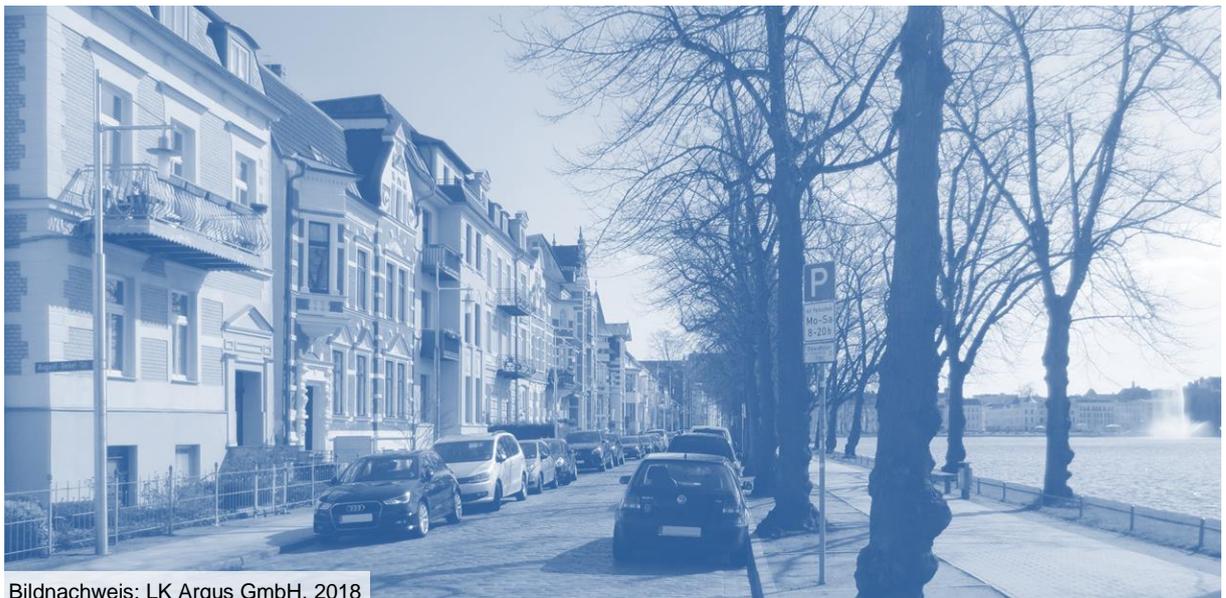
Ich möchte darauf hinweisen, dass die Landeshauptstadt Schwerin in ihrem Haushaltsplanentwurf 2021/22 Investitionsmittel in Höhe von 250T€ im Sachkonto 541012101 „Umsetzung P&R-Konzept“ vorgesehen hatte – diese Mittel sind jedoch mit der rechtsaufsichtlichen Entscheidung vom 06.08.2021 durch das Innenministerium M-V abgelehnt worden. Insofern ist die Verwaltung hier derzeit nicht handlungsfähig.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister

Bericht

Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin



Bildnachweis: LK Argus GmbH, 2018

28. Mai 2020

LK Argus GmbH

Bericht

Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin

Auftraggeber

Nahverkehr Schwerin GmbH

Ludwigsluster Chaussee 72

19061 Schwerin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Anne-Susan Freimuth, M. Sc.

Berlin, 28. Mai 2020

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1	Nahverkehr Schwerin
2	Bestandsaufnahme	3	Parkraumkonzept Innenstadt Schwerin
2.1	Gebiets- und Nutzungsstruktur	3	28. Mai 2020
2.1.1	Einwohner	3	
2.1.2	Beschäftigte	4	
2.1.3	Motorisierung	5	
2.1.4	Pendlerströme	5	
2.1.5	Flächennutzungen	6	
2.2	Parkraumangebot	8	
2.3	Parkraumnachfrage	10	
2.3.1	Parkraumbelastung	10	
2.3.2	Parkdauer und Nutzergruppen	18	
2.4	Parkberechtigungen	28	
2.5	Exkurs zu den angrenzenden Bereichen der West- und Werdervorstadt	30	
2.5.1	Parkraumangebot in der West- und Werdervorstadt	30	
2.5.2	Parkraumnachfrage in der West- und Werdervorstadt	32	
2.5.3	Parkberechtigungen in der Werdervorstadt	39	
2.6	Gebührensituation	40	
2.7	Bewertung der Parkraumsituation	43	
3	Parkgebührenhöhen in vergleichbaren Städten	45	
4	Parkraumbewirtschaftungskonzept	47	
4.1	Bewirtschaftungsformen	47	
4.1.1	Gebührenpflicht	47	
4.1.2	Parkscheibe	49	
4.1.3	Reines Bewohnerparken	51	

4.1.4	Bewirtschaftungsempfehlung für die Innenstadt von Schwerin	52
4.2	Bewirtschaftungszeiten	53
4.3	Gebührenhöhe	55
4.3.1	Variantenbetrachtung	57
4.3.2	Einnahmen aus Parkscheingebühren	60
4.3.3	Schlussfolgerungen für Schwerin	61
5	Systeme für bargeldloses Bezahlen	62
5.1	Handyparken	62
5.1.1	Plattform-Modell	64
5.1.2	Einzelanbieter	65
5.2	Parkscheinautomaten mit Girocardfunktion	65
5.3	Empfehlungen zur Einführung von bargeldlosen Bezahlssystemen in Schwerin	66
6	Park and Ride	67
6.1	P+R-Angebot	67
6.2	P+R-Nachfrage	68
6.3	Prüfung von P+R-Anlagen	69
6.3.1	Grundsätze für die Planung von P+R-Anlagen	69
6.3.2	Auswahl von Flächen zur Erweiterung bestehender P+R-Anlagen	70
6.3.3	Auswahl von Flächen für neue P+R-Anlagen	70
6.3.4	Prüfung ausgewählter Flächen für eine P+R-Nutzung	71
7	Parkpalette am Bahnhof	77
7.1	Rahmenbedingungen des Parkplatzes	77
7.2	Kostenschätzung	79
7.3	Einnahmenschätzung	80
8	Parkplatzkonzept für Wohnmobile und Motorräder	81

8.1	Wohnmobilkonzept	81	Nahverkehr Schwerin
8.1.1	Bestand	81	Parkraumkonzept
8.1.2	Mögliche Maßnahmen	82	Innenstadt Schwerin
8.2	Motorradkonzept	85	28. Mai 2020
8.2.1	Bestand	85	
8.2.2	Mögliche Maßnahmen	86	
9	Dynamisches Parkleitsystem	87	
	Tabellenverzeichnis	88	
	Abbildungsverzeichnis	88	
	Literaturverzeichnis	91	

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

In den vergangenen Jahren hat sich die Verkehrssituation in der Innenstadt von Schwerin durch Baumaßnahmen und neue städtebauliche Vorschriften verändert. Gleichzeitig ist der motorisierte Individualverkehr nach wie vor hoch. Die Parkplatzsituation ist in vielen Bereichen der Innenstadt unverändert angespannt. So ist es zu bestimmten Zeiten für Anwohnerinnen und Anwohner unmöglich, wohnortnah einen Stellplatz zu finden. Es ist daher notwendig, die Parkplatzsituation in der Innenstadt zu analysieren und Lösungen zu entwickeln, die zu einer Entlastung führen.

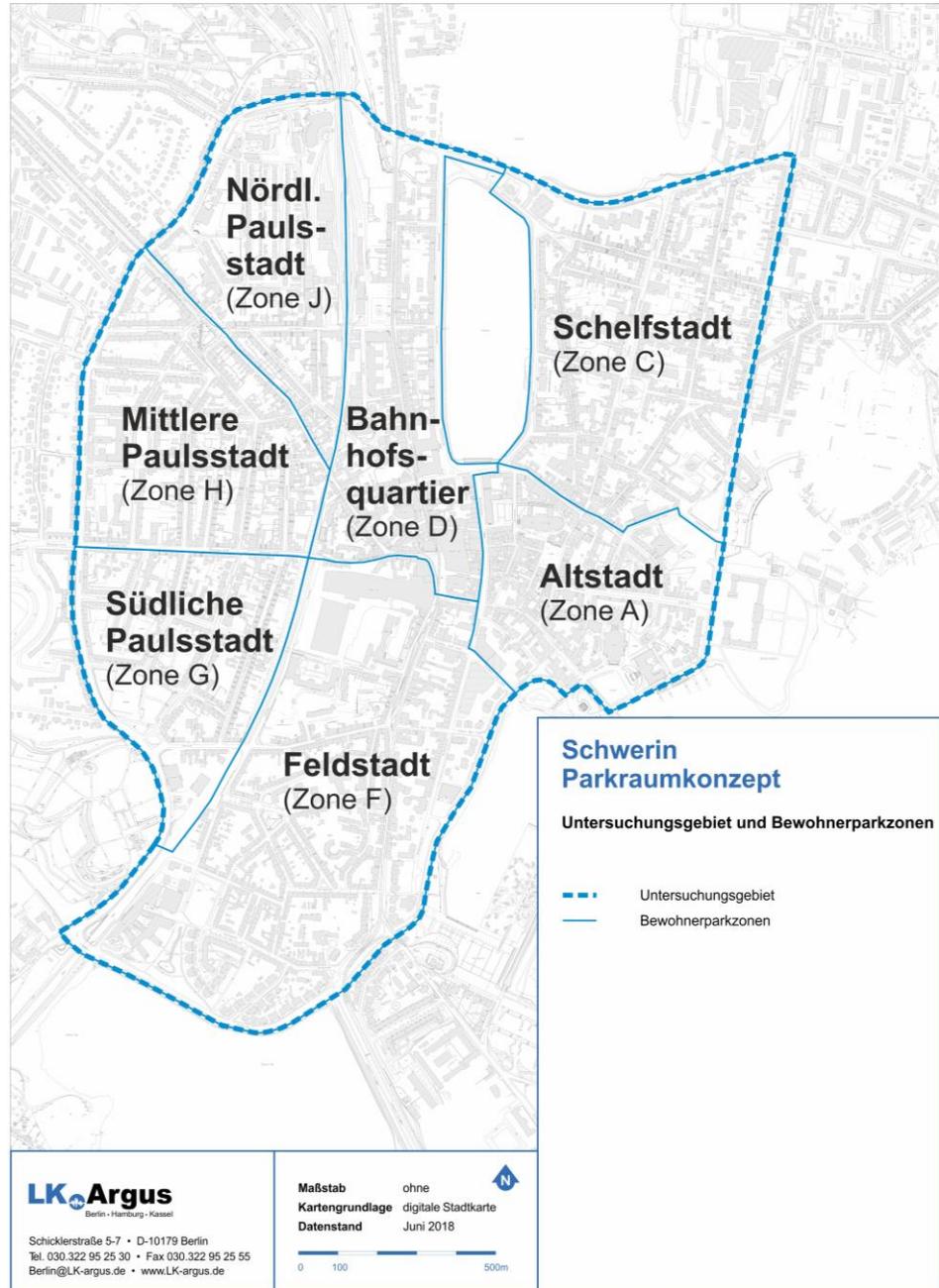
Abbildung 1 zeigt das Untersuchungsgebiet. Sieben Bewohnerparkzonen gliedern das Untersuchungsgebiet:

- Altstadt (Zone A),
- Schelfstadt (Zone C),
- Bahnhofsquartier (Zone D),
- Feldstadt (Zone F),
- Südliche Paulsstadt (Zone G),
- Mittlere Paulsstadt (Zone H) und
- Nördliche Paulsstadt (Zone J).

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Bewohnerparkzonen in Schwerin



2 Bestandsaufnahme

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur

28. Mai 2020

Die Struktur eines Gebietes beeinflusst maßgeblich die Parkraumnachfrage. Für die Interpretation der Erhebungsdaten zum ruhenden Verkehr ist daher die Kenntnis der Strukturdaten hilfreich. Untersucht werden die Anzahl der Einwohner, Kraftfahrzeuge, Beschäftigte sowie die Nutzungsarten innerhalb des Gebietes und die Pendlerströme.

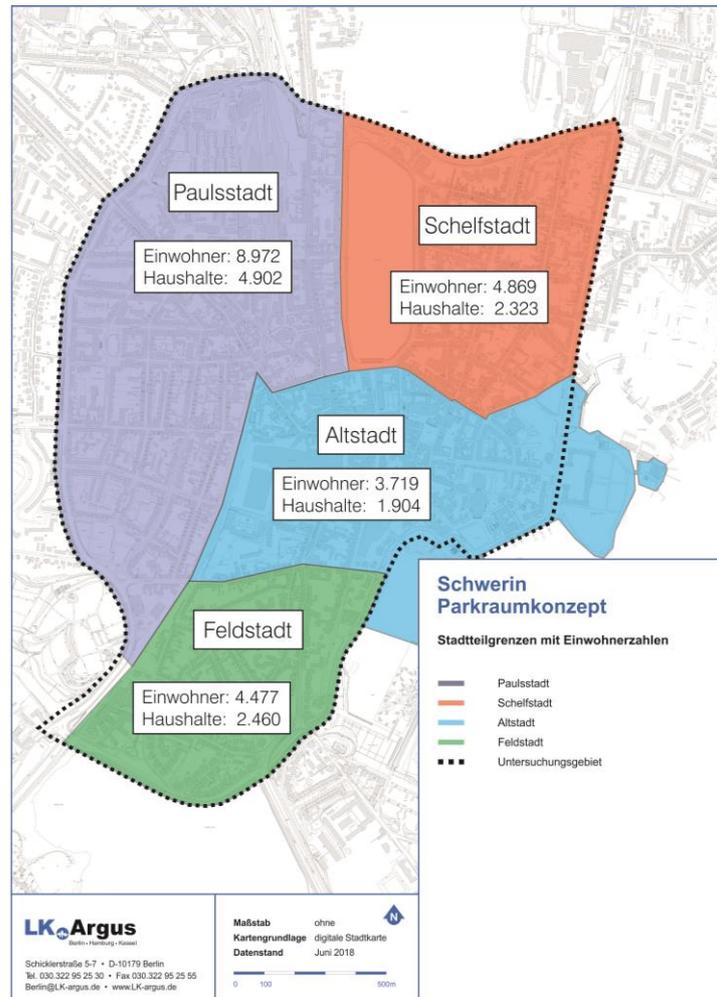
2.1.1 Einwohner

Das Untersuchungsgebiet setzt sich aus den vier Stadtteilen Paulsstadt, Schelfstadt, Altstadt und Feldstadt zusammen. Der Stadtteil Altstadt erstreckt sich teilweise über die Untersuchungsgebietsgrenze hinaus, daraus ergeben sich geringe Unschärfen in der Darstellung der Strukturdaten für das Untersuchungsgebiet, da diese auf Stadtteilebene erfasst werden. Zusätzlich zu den aufgeführten Stadtteilen gehört ein kleiner Bereich im Südwesten des Untersuchungsgebiets zu dem Stadtteil Weststadt. Da dieser Bereich jedoch nicht bebaut ist, kann er bei der Untersuchung der Strukturdaten vernachlässigt werden.

Im Untersuchungsgebiet sind 22.037 Einwohner am Ort des Haupt- und Nebenwohnsitzes gemeldet (Stand: 31.12.2017, Landeshauptstadt Schwerin). Im gesamten Stadtgebiet Schwerin sind 99.337 Einwohner gemeldet.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes verteilen sich die Bewohner auf den Stadtteil Altstadt mit 3.719 Einwohner, Paulsstadt mit 8.972 Einwohner, Schelfstadt mit 4.869 und Feldstadt mit 4.477 Einwohner (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Einwohnerzahlen



2.1.2 Beschäftigte

In der Paulsstadt, dem größten der vier Stadtteile des Untersuchungsgebietes, ist die Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am höchsten. Dort wohnen 4.077 Beschäftigte, was einer Beschäftigungsquote von 63 %¹ entspricht. In der Feldstadt leben 2.010 SV-Beschäftigte (65 % Beschäftigungsquote), in der Schelfstadt 1.950 Beschäftigte (61 % Beschäftigungsquote) und in der Altstadt 1.543 Beschäftigte, was einer Beschäftigungsquote von 63 % entspricht.

Damit liegt die Beschäftigungsquote im Untersuchungsgebiet über dem Schweriner Durchschnitt. Stadtweit wohnen 35.002 Beschäftigte, was einer Beschäftigungsquote von 59 % entspricht.

¹ Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung, 15-65 Jahre

2.1.3 Motorisierung

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet rund 10.000 Kraftfahrzeuge gemeldet. Die Anzahl setzt sich aus 438 Krafträdern, 7.941 privaten Pkw, 957 gewerblichen Pkw und 657 Nutzfahrzeugen zusammen. Die detaillierte Aufteilung der Fahrzeuge auf die Stadtteile ist Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Motorisierung

Stadtteil	Krad	Pkw privat	Pkw gewerblich	Nutzfahr- zeuge
Altstadt	61	1.339	371	132
Feldstadt	109	1.618	140	84
Paulsstadt	175	3.303	303	330
Schelfstadt	93	1.681	143	111
Summe	438	7.941	957	657

2.1.4 Pendlerströme

Daten zu Pendlerströmen liegen nur für die gesamte Stadt Schwerin vor. Es zeigt sich, dass deutlich mehr Personen nach Schwerin einpendeln als auspendeln. Von den 35.002 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Schwerinern pendeln 10.516 (30 %) zum Arbeiten in einen anderen Landkreis. 25.879 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus anderen Landkreisen nach Schwerin ein. Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von +15.363. Die Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Schwerin ihren Arbeitsort haben beläuft sich somit auf 50.365.

Abbildung 3 stellt die Pendlerbeziehungen zwischen Schwerin und dem Umland dar. Das linke Bild stellt die Auspendler dar, die Einpendler werden auf dem rechten Bild durch die grünen Pfeile dargestellt. Die detaillierten Zahlen zu den Ein- und Auspendlern sind in Tabelle 2 dargestellt. Es zeigt sich, dass die größten räumlichen Verflechtungen mit dem Landkreis Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg bestehen. 75 % aller einpendelnden Beschäftigten kommen aus diesen beiden Landkreisen.

Abbildung 3: Pendlerströme Schwerin (Bundesagentur für Arbeit, 2017)



Tabelle 2: Aus- und Einpendler aus bzw. nach Schwerin

Auspendler aus Schwerin nach...	Anzahl	Einpendler nach Schwerin aus...	Anzahl
Ludwigslust-Parchim	3.947	Ludwigslust-Parchim	13.229
Nordwestmecklenburg	1.682	Nordwestmecklenburg	6.255
Hamburg	1.168	Landkreis Rostock	1.129
Rostock	524	Rostock	813
Landkreis Rostock	309	Mecklenburgische Seenplatte	661
Stormarn	197	Vorpommern-Rügen	535
Mecklenburgische Seenplatte	173	Prignitz	302
Lübeck	169	Hamburg	285
Lauenburg	119	Lübeck	108
Kiel	70	Lauenburg	108

2.1.5 Flächennutzungen

Im Flächennutzungsplan Schwerin sind für das Untersuchungsgebiet Flächen der Wohnnutzung, Mischnutzung sowie Flächen für den Gemeinbedarf festgelegt. Das Gebiet ist durch eine Nutzungsmischung von Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büronutzung, öffentlichen Einrichtungen sowie Grün- und Wasserflächen geprägt.

In weiten Teilen des Untersuchungsgebietes überwiegt das Wohnen. Besonders die Altstadt ist durch eine Nutzungsmischung mit einem hohen Anteil gewerblicher Nutzung geprägt. Südlich des Schweriner Doms schließen der Marktplatz und der Schlachtermarkt an. Dieser zentrale Bereich ist teilweise durch Fußgängerzonen erschlossen. Im westlichen Teil dieses zentralen Bereichs schließen mit der Marienplatz-Galerie sowie dem Schlossparkcenter zwei

große Einkaufscenter an. Im Norden des Untersuchungsgebiet liegt der Schweriner Hauptbahnhof.

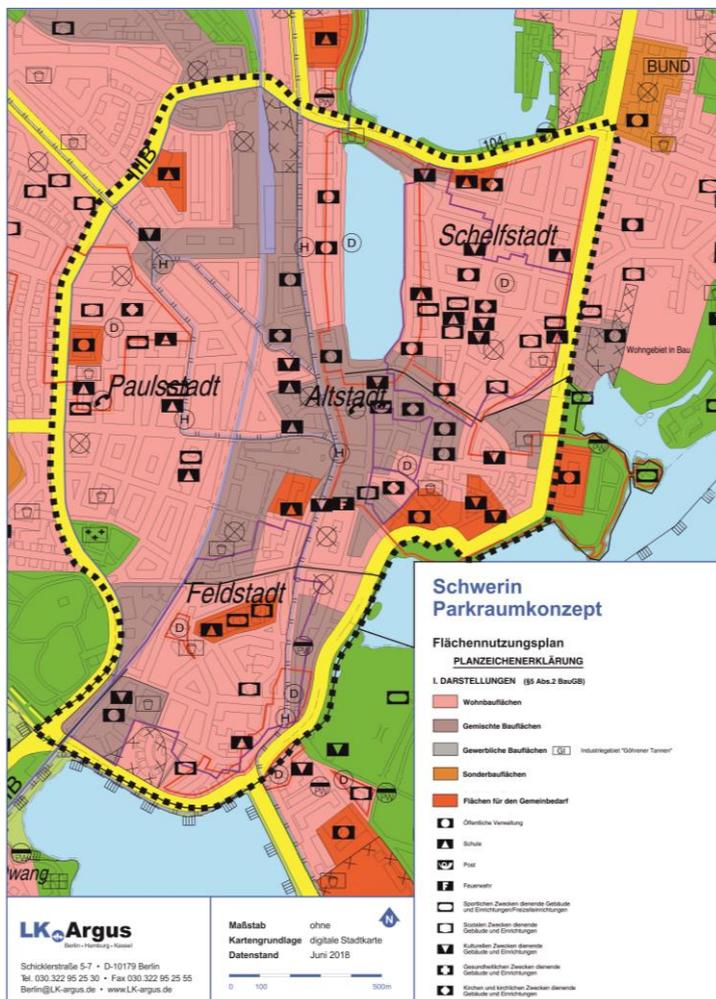
Östlich vom Bahnhof befindet sich der Pfaffenteich. Mit dem Ziegelsee im Norden, dem Burgsee im Osten sowie dem unteren Ostorfer See im Süden ist das Untersuchungsgebiet von Wasserflächen umgeben. Direkt im Untersuchungsgebiet ist lediglich der Platz der Oper des Faschismus als Grünfläche ausgewiesen. Im direkten Umfeld schließt jedoch der Alte Friedhof, das Biotop am Schloss, die Marstall Halbinseln sowie der Hexenwald an.

Abbildung 4 zeigt den Flächennutzungsplan Schwerin und die Nutzungsfächen des Untersuchungsgebietes. Neben den erwähnten Flächen sind in dem Plan zusätzlich Einrichtungen wie bspw. Schulen und kulturelle Einrichtungen dargestellt.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 4: Flächennutzungsplan Schwerin



2.2 Parkraumangebot

Alle Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlich zugänglichen Sammelanlagen wurden mit folgenden Kriterien erfasst:

- Öffentlich / privat (öffentlich zugänglich),
- Art und Lage (Anordnung längs / quer im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen),
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Gebührenpflicht, Nutzerbeschränkung, Ladezone und Geltungszeitraum der Einschränkung),
- Höhe und Staffelung der Parkgebühren.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 9.126 Kfz-Abstellstände, davon 5.808 im öffentlichen Straßenraum und 3.318 in öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Sammelanlagen (Abbildung 5). Die Anzahl schwankt je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten und Zugänglichkeiten. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren 44 Kfz-Abstellstände durch Baustellen nicht nutzbar.

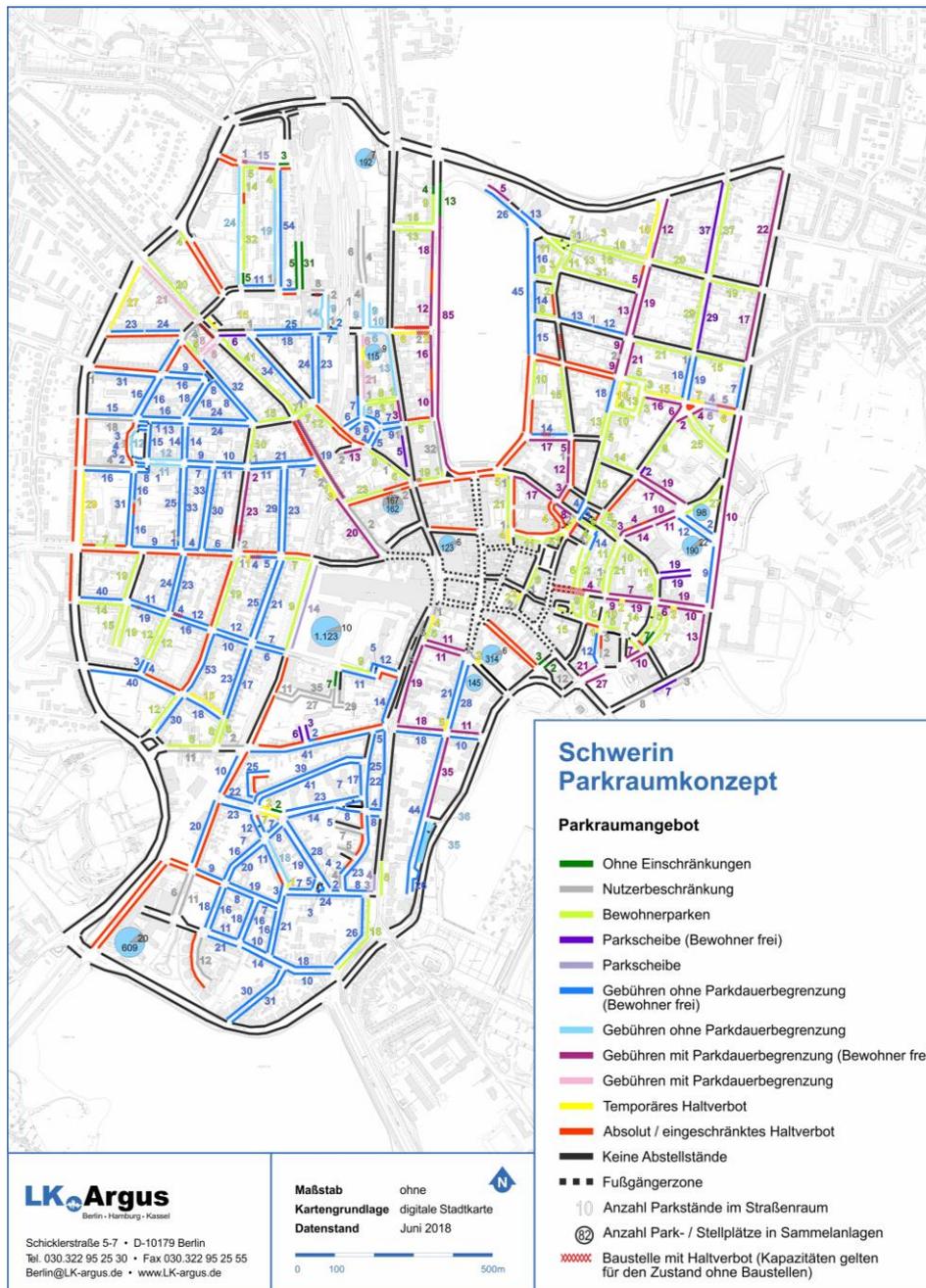
Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände wie folgt:

<u>im Straßenraum:</u>	<u>5.808</u>
davon sind:	82 ohne Einschränkung
	186 mit Parkscheibe (davon 6 Baustelle)
	3.001 mit Parkschein ohne Zeitbegrenzung (davon 30 Baustelle)
	865 mit Parkschein und Zeitbegrenzung (davon 2 Baustelle)
	1.178 nur mit Bewohnerparkausweis (davon 2 Baustelle)
	326 nutzerbeschränkt (Behinderte, Mitarbeiter, Mieter, Taxi, Arzt, Krankenhausfahrzeuge, Dienstfahrzeuge, Car-Sharing, Motorräder), (davon 2 Baustelle)
	170 temporäres Haltverbot (davon 2 Baustelle)
<u>in Sammelanlagen:</u>	<u>3.318</u>
davon sind:	3.061 mit Parkschein ohne Zeitbegrenzung
	257 nutzerbeschränkt (Behinderte, Mieter, Busse, Wohnwagen, Elektro, Eltern-Kind)

Abbildung 5: Parkraumangebot²

Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020



² Die Karten liegen dem Bericht im DIN A3 – Format bei.

2.3 Parkraumnachfrage

2.3.1 Parkraumbellegung

Die Parkraumbellegung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt. Neben dem öffentlichen Straßenraum wurden auch folgende öffentlich zugängliche Sammelanlagen in Abstimmung mit dem Auftraggeber erhoben:

- Am Hauptbahnhof,
- Stadthaus,
- Am Stadthafen,
- Schweriner Höfe,
- Marienplatz-Galerie,
- Altstadt,
- Schlosspark-Center,
- Burgseegalerie,
- Am Schloss und
- Bleicherufer.

Die Erhebungen wurden werktags zu drei Zeiten durchgeführt:

- Vormittags um 11 Uhr,
- Abends um 21 Uhr und
- Nachts um 2 Uhr.

An den werktäglichen Erhebungstagen (19. / 20. Juni 2018) war es bewölkt bei Höchsttemperaturen von 20°C am Tag und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 10°C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den ungleichen Flächenbedarf unterschiedlicher Fahrzeugarten auszugleichen. So wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw. Für die Berechnung des Parkraumbellegungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot herangezogen.

Zum Zeitpunkt der Erfassung konnten 44 Abstellstände aufgrund von temporären Haltverboten (Baustellen) nicht genutzt werden. Sie sind der Abbildung 5 zu entnehmen.

Die folgenden Abbildungen zeigen den Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf innerhalb der einzelnen Bewohnerparkzonen (Abbildung 6 bis Abbildung 12) sowie die Belegung nach Straßenabschnitten und Bewohnerparkzonen für ausgewählte Zeiten (Abbildung 13 bis Abbildung 16). Die wichtigsten Ergebnisse sind:

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

- Der Parkdruck auf öffentlichen Abstellständen ist tagsüber um 11 Uhr in allen Bewohnerparkzonen zwischen 85 % und 58 % mittelmäßig bis gering. In allen Bewohnerparkzonen steigt der Parkraumbelastungsgrad bis zum Abend an, mit Ausnahme der beiden Bewohnerparkzonen A (Altstadt) und D (Bahnhofsquartier). Dort sinkt die Parkraumbelastung zum Abend bzw. zur Nacht hin auf 66 % bzw. 76 %. Eine hohe bzw. sehr hohe Belegung zwischen 92 % und 101 % wird am Abend sowie in der Nacht in den Bewohnerparkzonen C (Schelfstadt), F (Feldstadt), G (Südliche Paulsstadt) und H (Mittlere Paulsstadt) erreicht (Abbildung 6 bis Abbildung 12 und Abbildung 15 bis Abbildung 16).
- Die öffentlich zugänglichen Sammelanlagen sind in allen Bewohnerparkzonen durchgängig geringer belegt als der Straßenraum. Vor allem abends und nachts weisen die Sammelanlagen eine sehr geringe Belegung auf. In den Bewohnerparkzonen Südliche Paulsstadt, Mittlere Paulsstadt und Nördliche Paulsstadt sind keine Sammelanlagen vorhanden.
- Die Belegung des Parkraums ist tagsüber ungleichmäßig auf den Straßenraum im Untersuchungsgebiet verteilt. Es gibt vor allem in den Bewohnerparkzonen A (Altstadt), C (Schelfstadt), D (Bahnhofsquartier) und H (Mittlere Paulsstadt) Straßenabschnitte, die eine sehr hohe Belegung aufweisen oder wo die Parkraumnachfrage nicht mehr legal mit den vorhandenen Abstellständen abdeckbar ist. Dies betrifft fast die gesamte Altstadt - mit Ausnahme der östlichen Randbereiche -, die südlich und an die Altstadt angrenzenden Bereiche der Schelfstadt sowie im Bahnhofsquartier Bereiche der Molkereistraße, Moritz-Wiggers-Straße und Am Packhof. In der Mittleren Paulsstadt sind es der Demmlerplatz, die Mozartstraße, die Steinstraße, die Friedensstraße und die Johannesstraße.

Zum Abend bzw. in der Nacht weist der Straßenraum fast überall eine sehr hohe Belegung auf. Zeitgleich sind in allen Sammelanlagen noch freie Kapazitäten vorhanden (Abbildung 13 und Abbildung 14).

- In der Klosterstraße und am Ekhofplatz in der Bewohnerparkzone Altstadt, in der Apothekerstraße, August-Bebel-Straße und am Ziegenmarkt in der Schelfstadt, in der Stiftstraße und im Kehr wieder in der Feldstadt sowie in der Von-Thünen-Straße und Bäckerstraße in der Südlichen und Mittleren Paulsstadt sowie in der Straße Zum Bahnhof im Bahnhofsquartier wird tagsüber und teilweise auch abends bzw. nachts widerrechtlich geparkt. Hier werden Fahrzeuge im absoluten Haltverbot, temporären Haltverbot bzw. in Lieferzonen, in Einfahrten oder in Baustellenbereichen abgestellt.

Abbildung 6: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone A - Altstadt

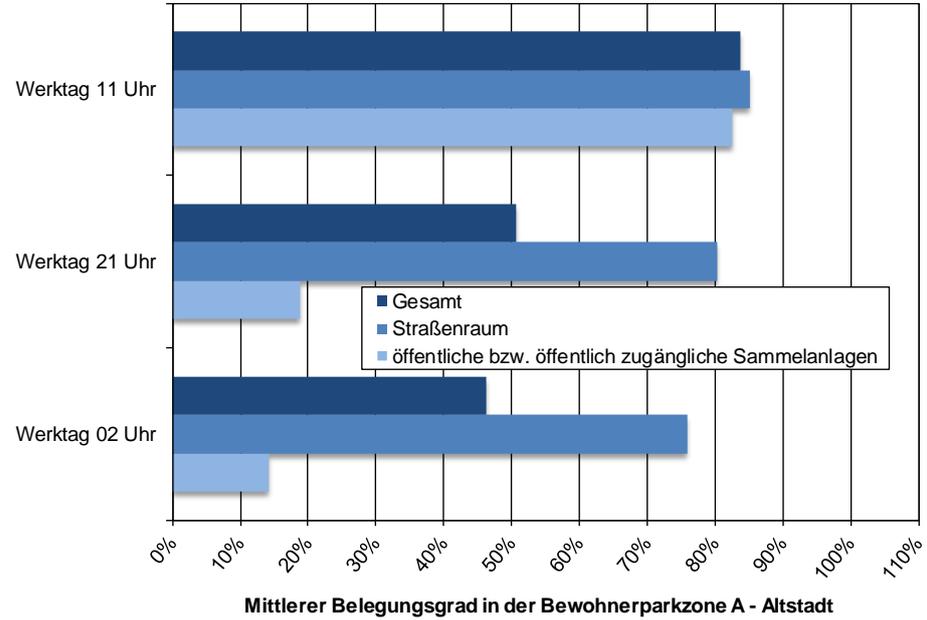


Abbildung 7: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone C - Schelfstadt

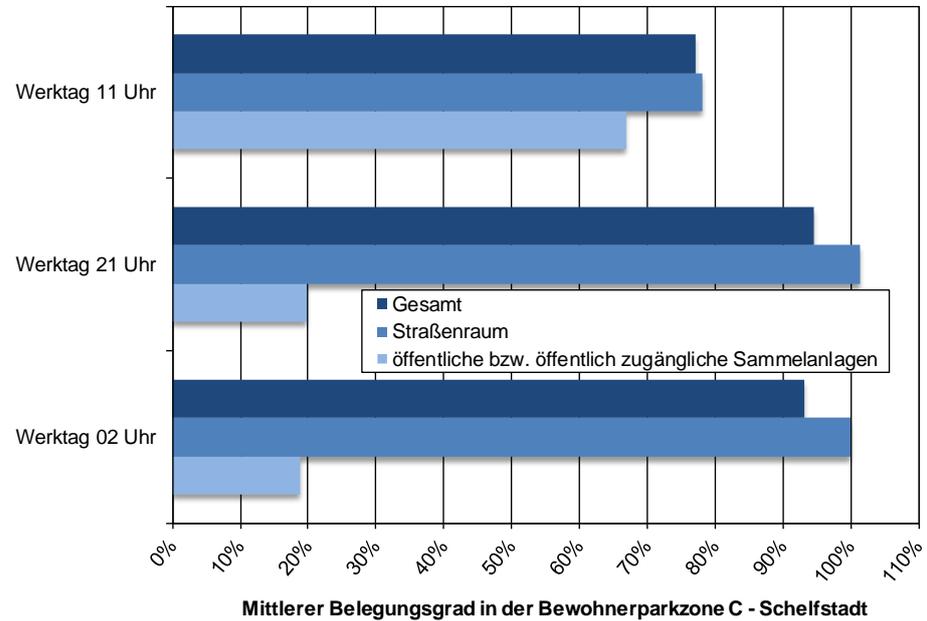
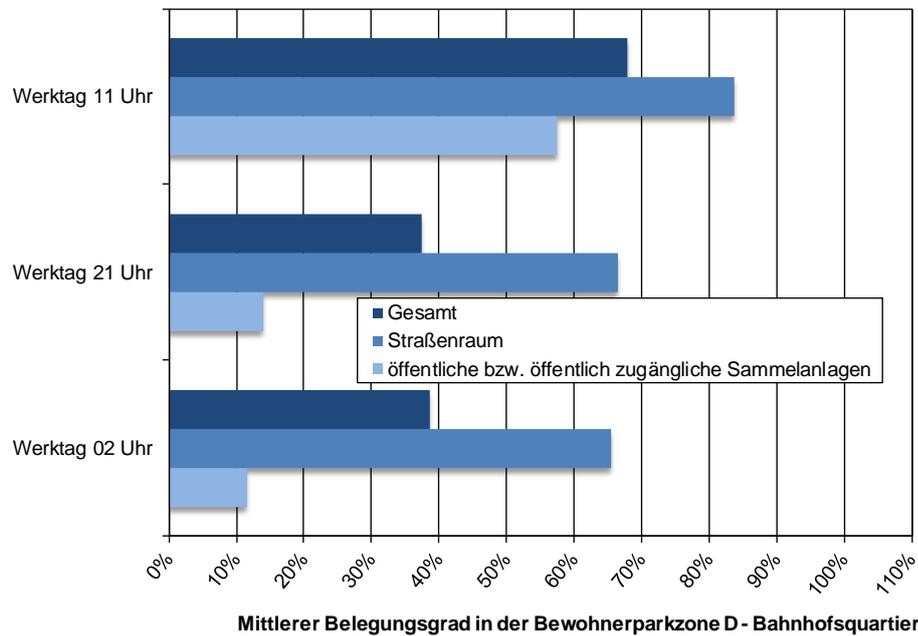


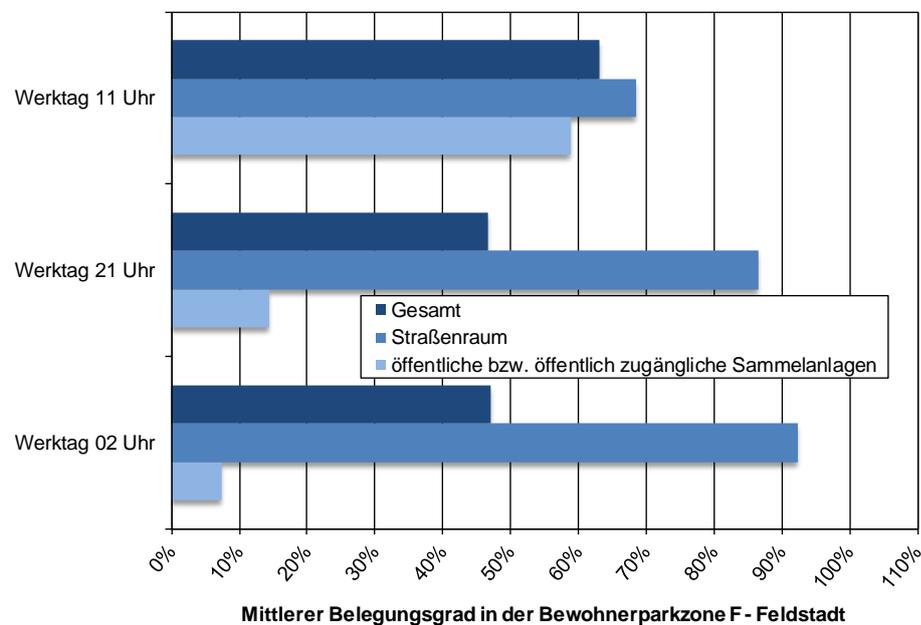
Abbildung 8: Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone D – Bahnhofsquartier



Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 9: Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone F - Feldstadt



Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

Abbildung 10: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone G – Südliche Paulsstadt

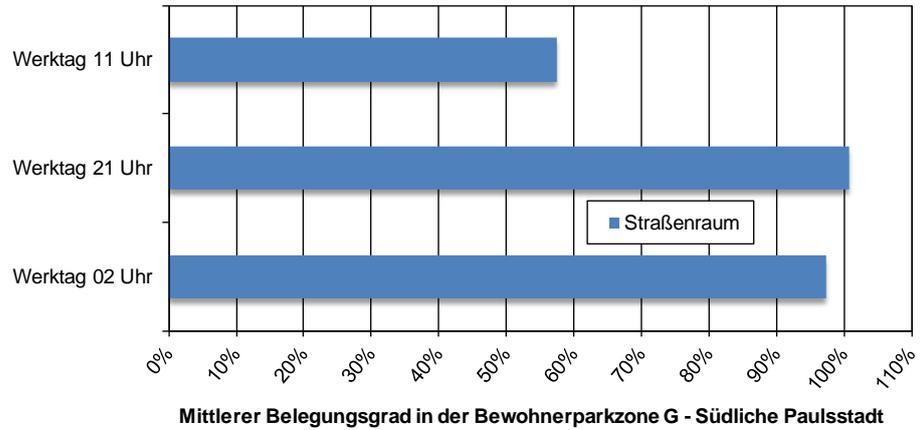


Abbildung 11: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone H – Mittlere Paulsstadt

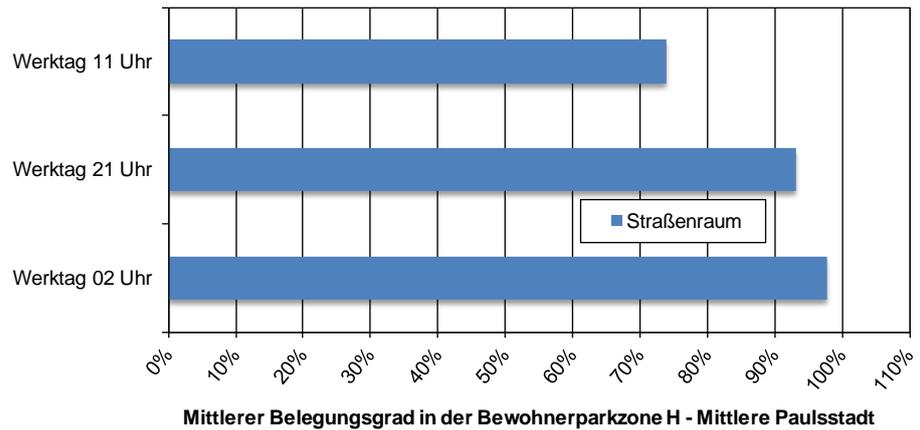


Abbildung 12: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone J – Nördliche Paulsstadt

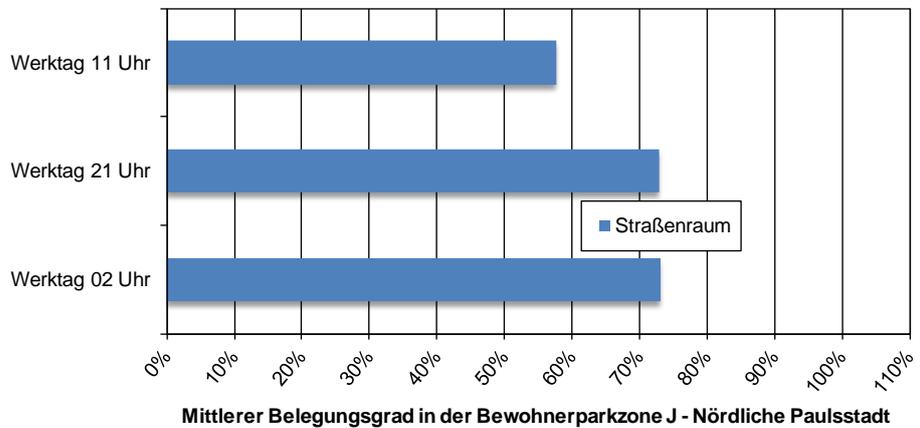


Abbildung 13: Parkraumbelastungsgrad Werktag 11 Uhr

Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

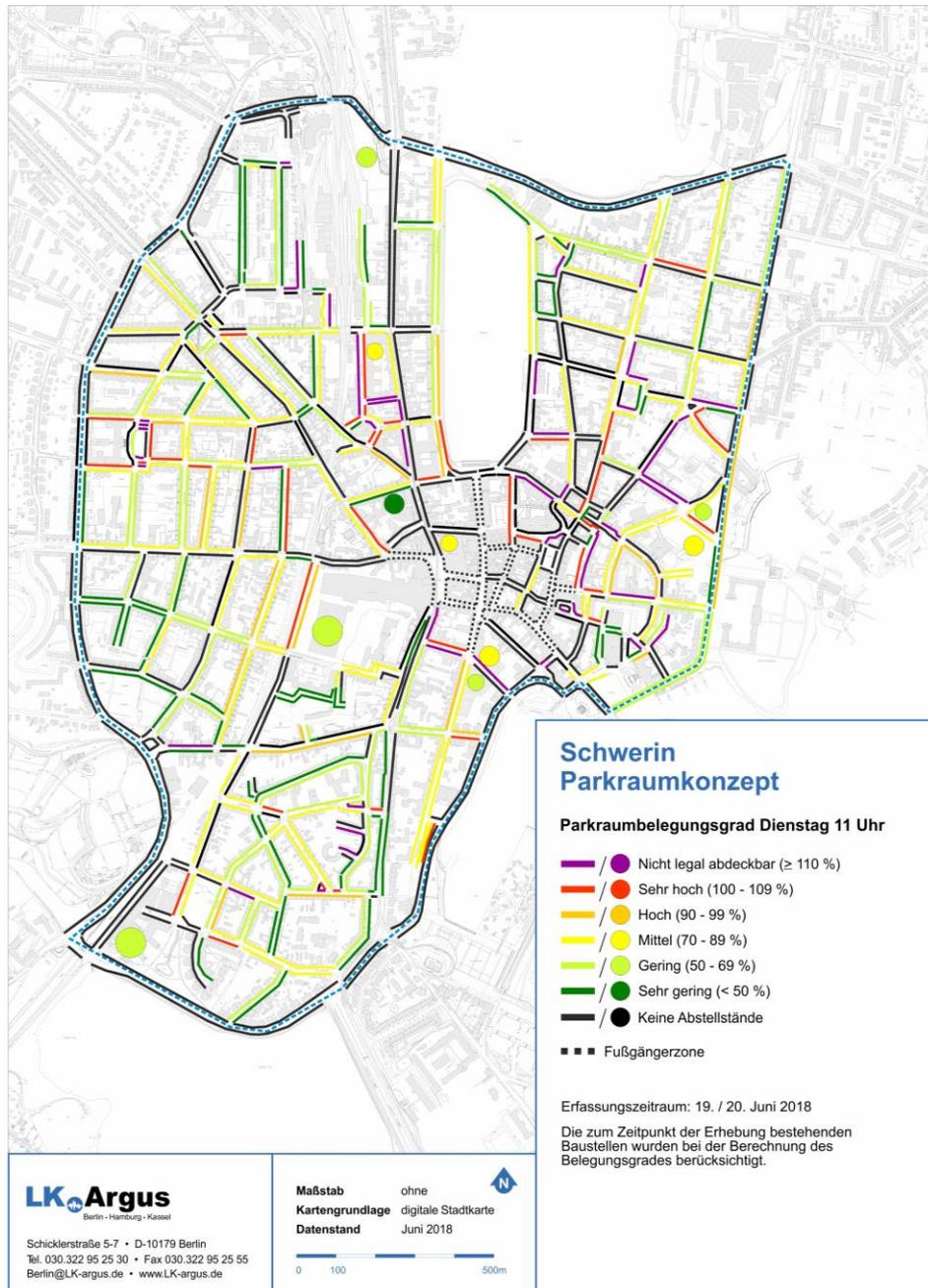


Abbildung 14: Parkraumbelegungsgrad Werktag 2 Uhr

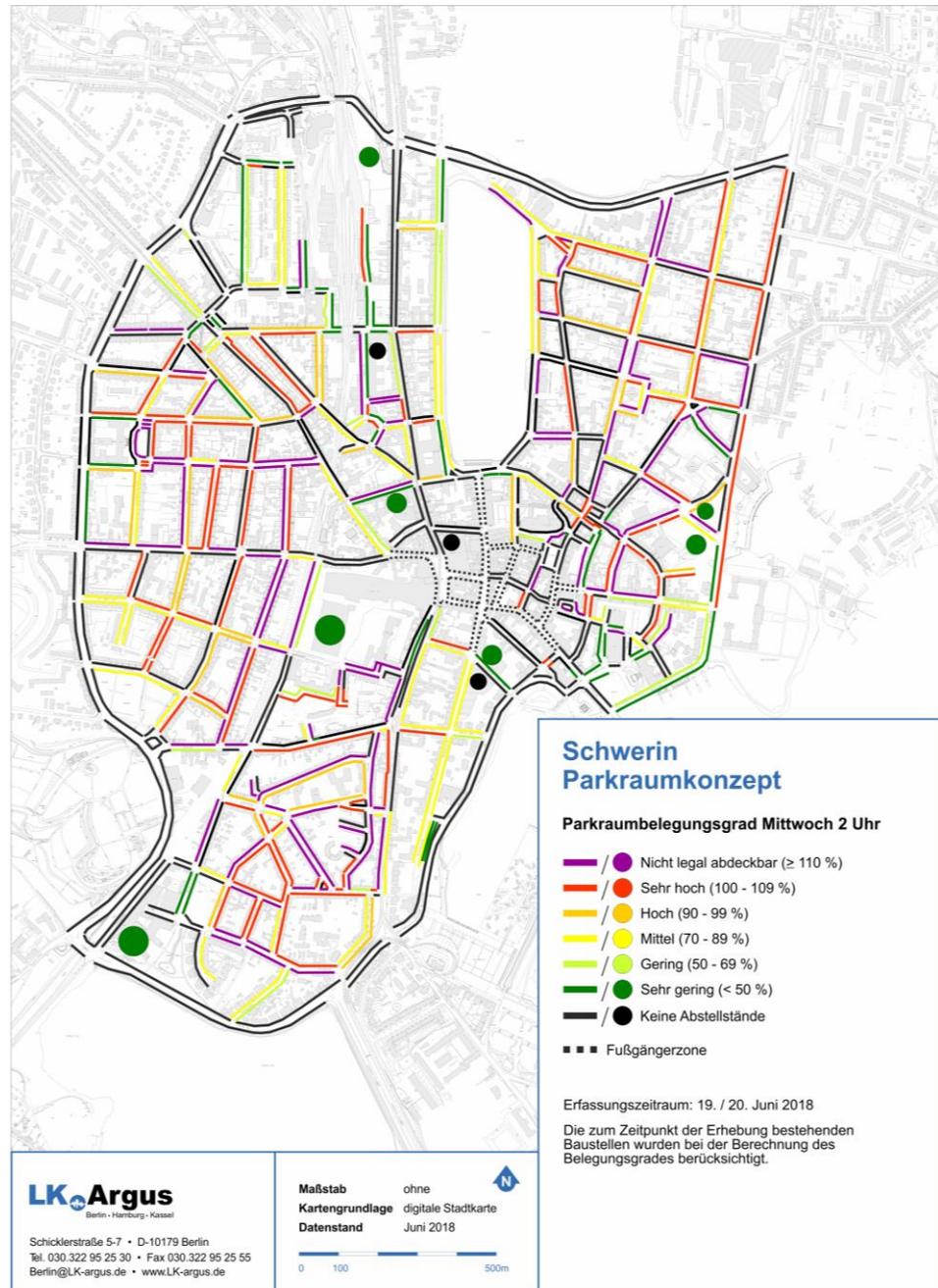


Abbildung 15: Parkraumbelegungsgrad in den Bewohnerparkzonen Werktag 11 Uhr

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

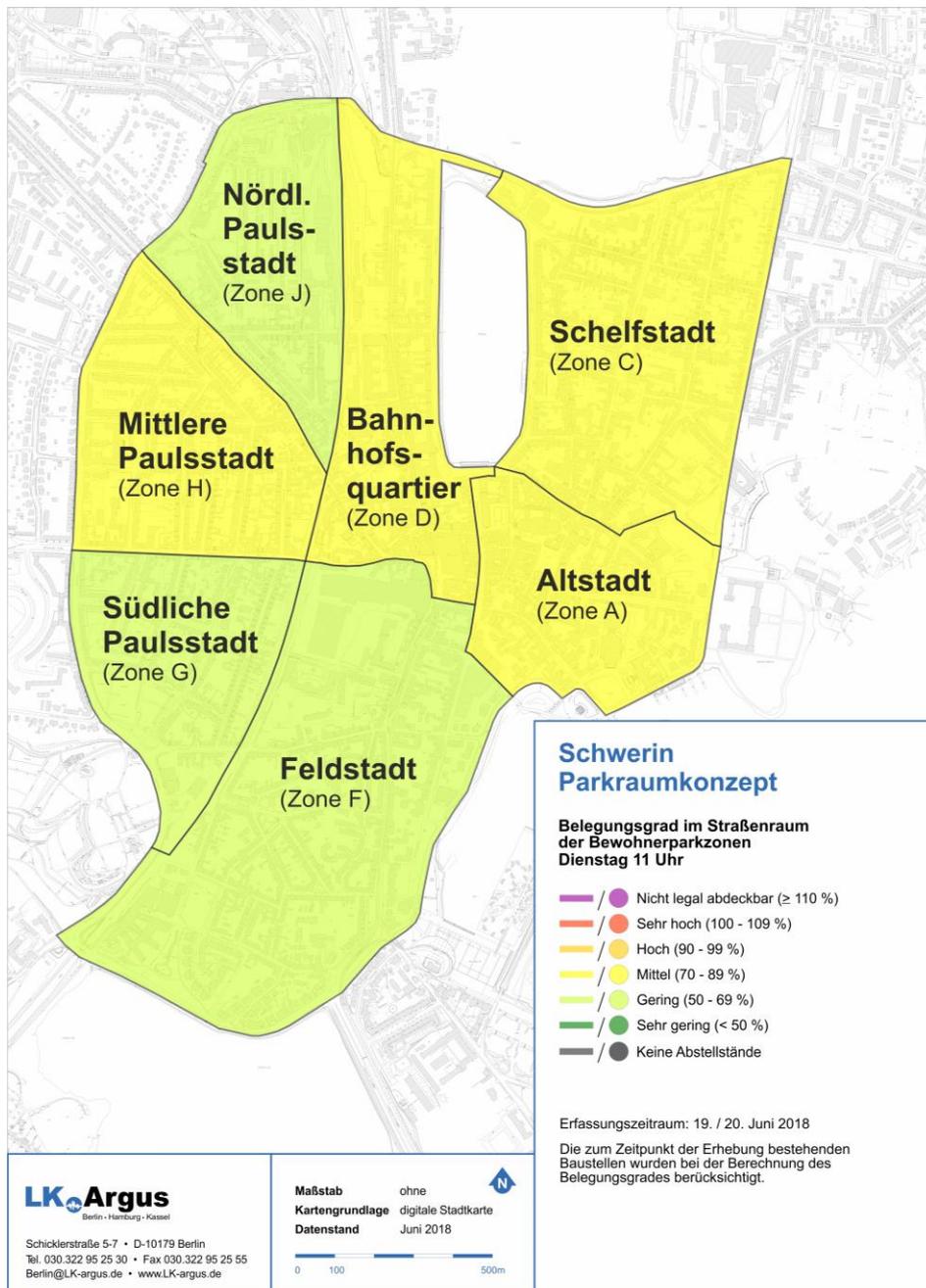
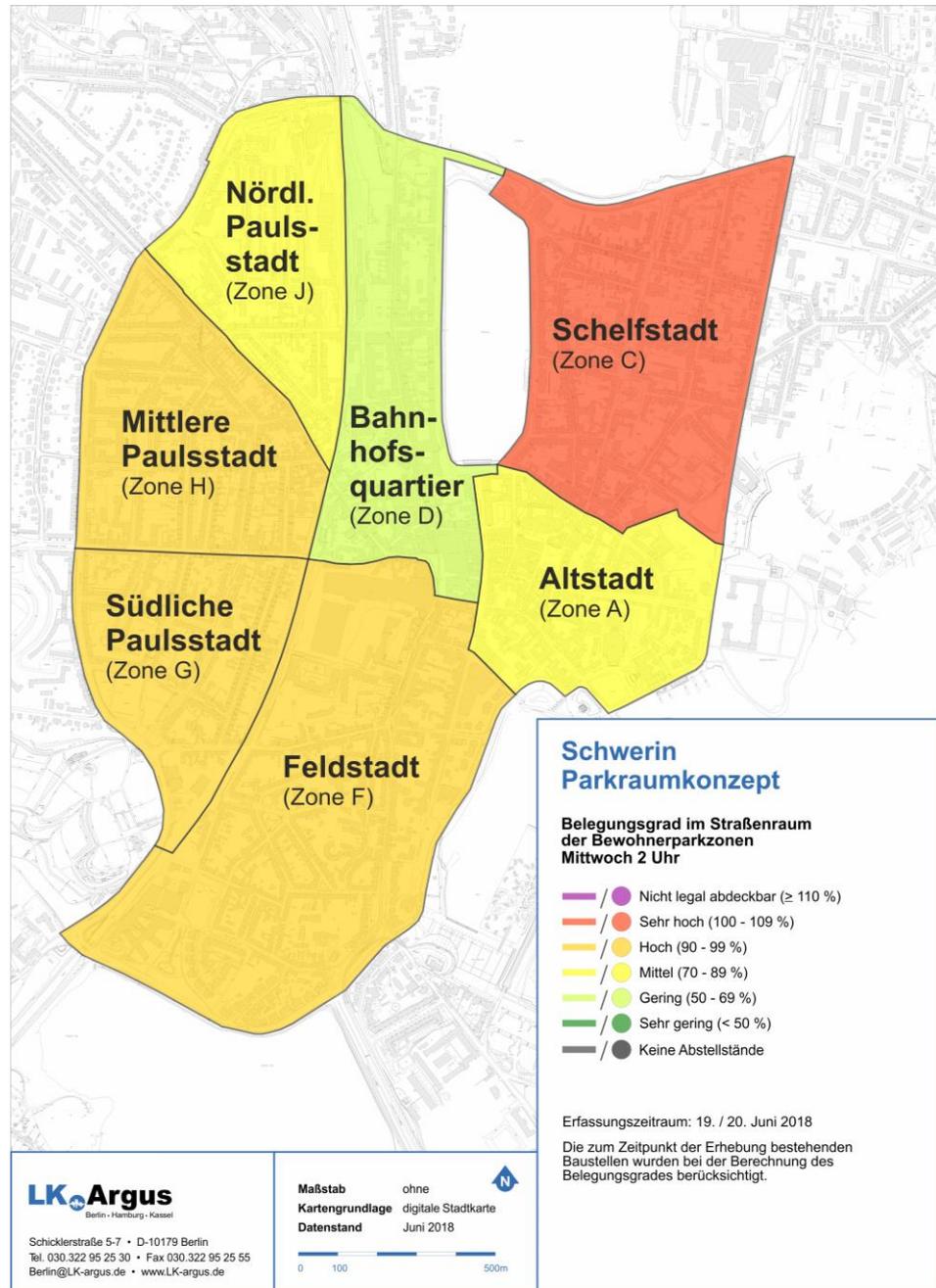


Abbildung 16: Parkraumbelegungsgrad in den Bewohnerparkzonen Werktag 2 Uhr



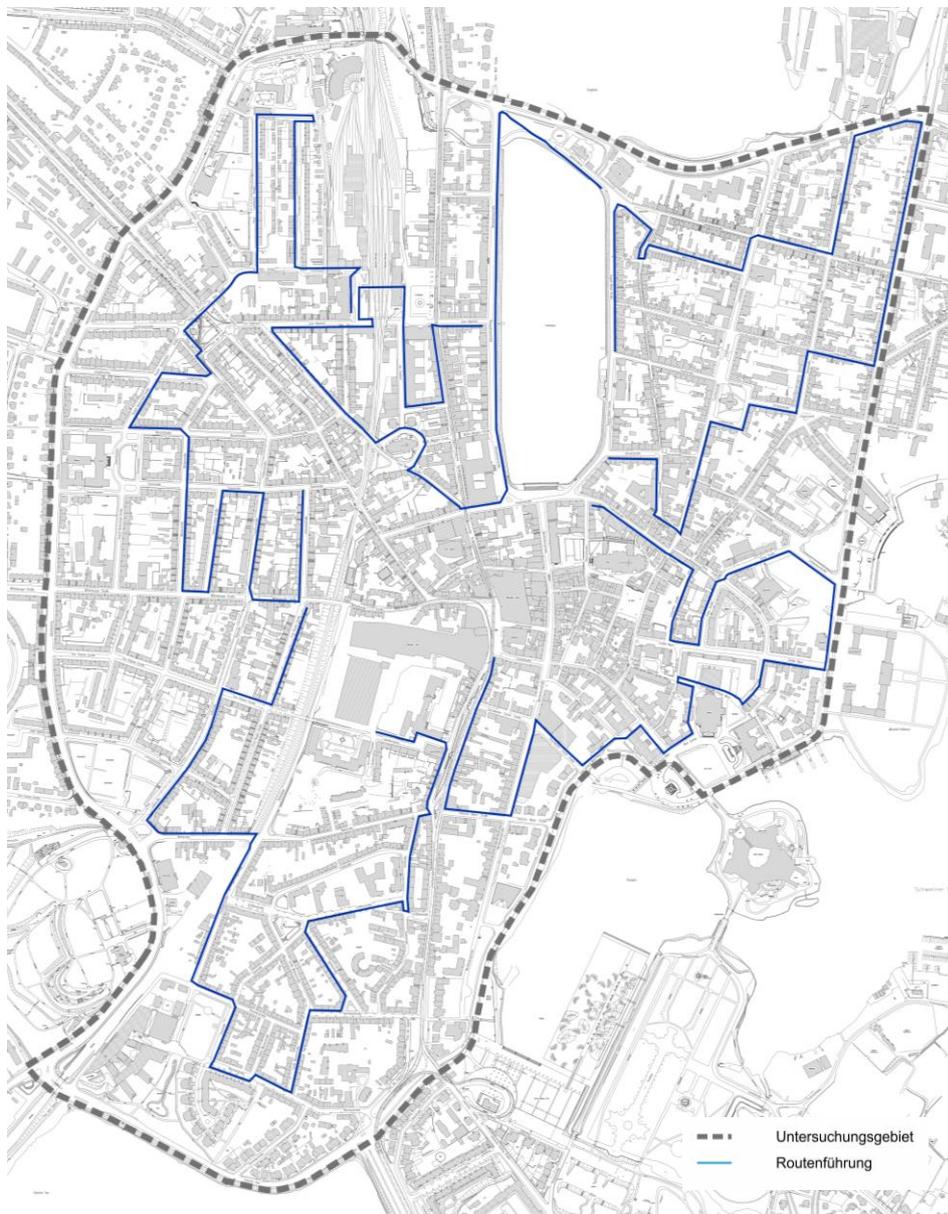
2.3.2 Parkdauer und Nutzergruppen

Die Erhebung der Parkdauer und der Nutzergruppen erfolgt mit Kennzeichenerfassungen. Die Zugehörigkeit zu einer Nutzergruppe kann mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) abgeschätzt werden. Zur Gewinnung der Daten wurden alle Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags um 7 Uhr, 9 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr, 21 Uhr (Dienstag) und in der folgenden Nacht um 2 Uhr (Mittwoch) in rund einem Drittel des Straßennetzes auf jeweils

einer Straßenseite ermittelt (vgl. Abbildung 17). Die Auswahl der zu erfassenden Straßen erfolgte so, dass möglichst typische Straßenabschnitte berücksichtigt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben. Die Kennzeichenerfassungen fanden parallel zu den Zählungen am 19. / 20. Juni 2018 statt.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisteten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) erfasst werden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert erfasst. Halterfeststellungen o. ä. sind somit ausgeschlossen. Insgesamt wurden 11.352 anonymisierte Kennzeichen erfasst.

Abbildung 17: Routen der Kennzeichenerfassung



Mittlere Parkdauer

Anhand der mittleren Parkdauer werden die Fahrzeuge unterschieden in

- Kurzparker (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden) und
- Langparker (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

In Abbildung 18 bis Abbildung 24 werden die Anteile der Kurz- und Langparker im Untersuchungsgebiet dargestellt. Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparkern war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 7 Uhr erfasst wurde, morgens um 6 Uhr (= Kurzparker) oder bereits in der Nacht (= Langparker) dort abgestellt worden sein. In der Altstadt (A), im Bahnhofsquartier (D), in der Schelfstadt (C), Feldstadt (F) und Mittleren Paulsstadt (H) ist bei 5 % bis 7 % aller Fälle eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkern nicht möglich (= k.A.). In der Nördlichen und Südlichen Paulsstadt können 2 % bzw. 3 % aller Fälle nicht zugeordnet werden.

Die Langparker-Anteile sind im Tagesverlauf in allen Bewohnerparkzonen fast durchgängig hoch. Die höchsten Langparker-Anteile mit $\geq 90\%$ weisen die Schelfstadt, die Südliche und die Nördliche Paulsstadt auf. In der Feldstadt und der Mittleren Paulsstadt liegen die Langparker-Anteile bei $\geq 80\%$ und in der Altstadt sowie im Bahnhofsquartier bei $\geq 70\%$.

Die Kurzparker-Anteile liegen je nach Bewohnerparkzone zwischen rund 10 % und rund 30 %.

Abbildung 18: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone A – Altstadt

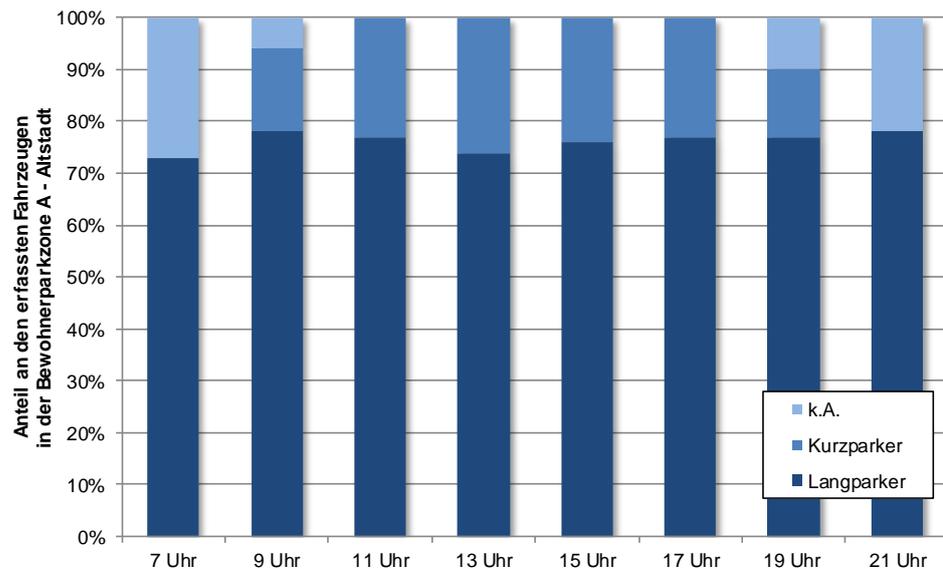
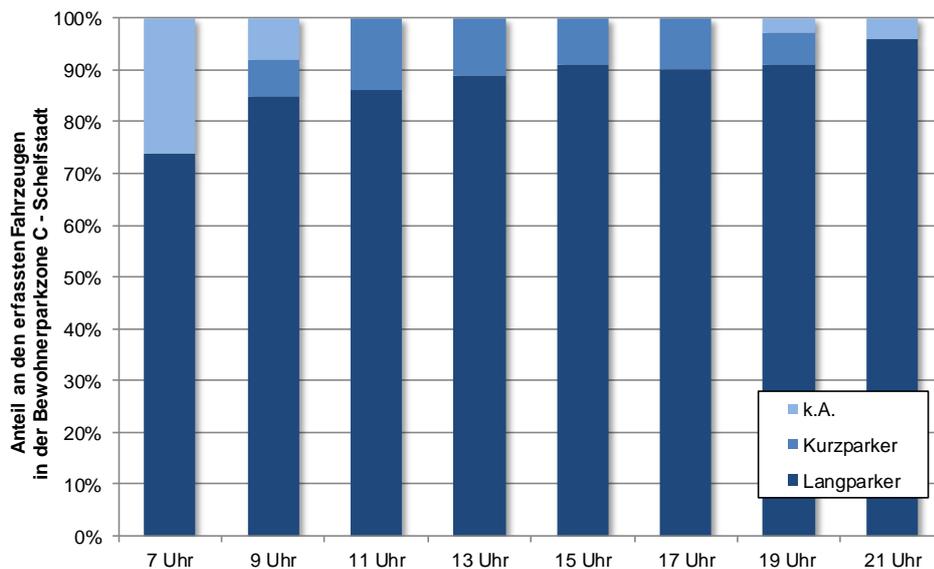


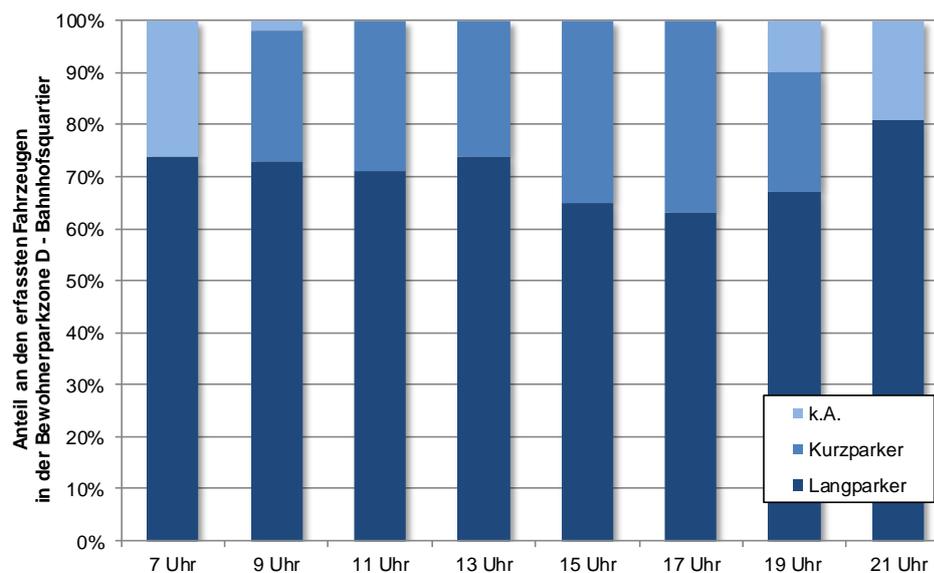
Abbildung 19: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone C – Schelfstadt



Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 20: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone D – Bahnhofsquartier



Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

Abbildung 21: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone F – Feldstadt

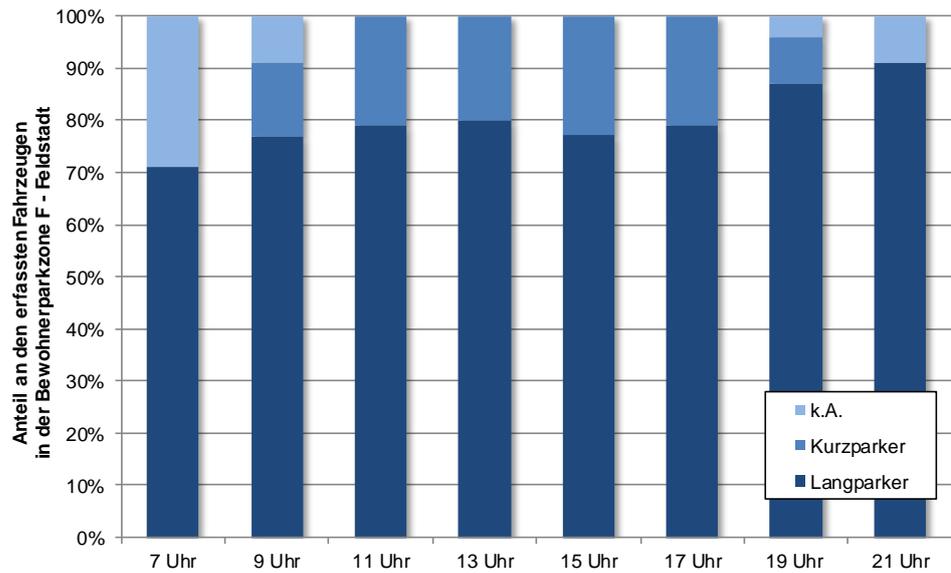


Abbildung 22: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone G – Südliche Paulsstadt

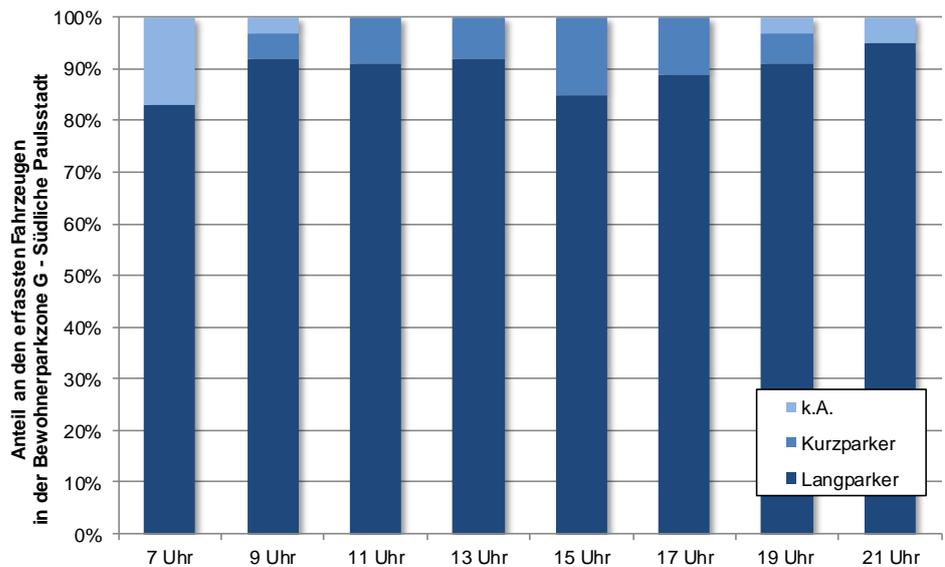
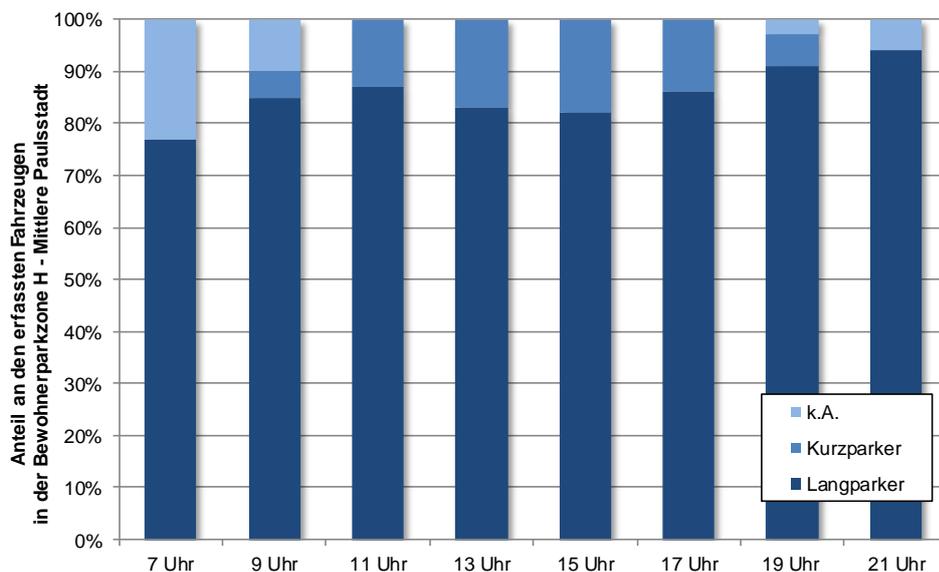


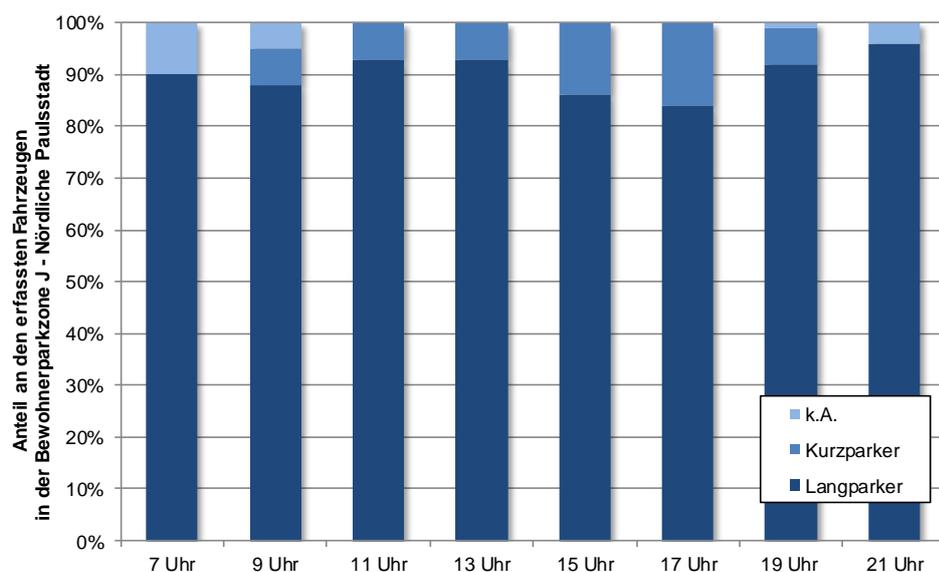
Abbildung 23: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone H – Mittlere Paulsstadt



Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 24: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone J – Nördliche Paulsstadt



Nutzergruppen

Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende eines Parkvorgangs) können Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzer gezogen werden. Folgende Nutzergruppen werden unterschieden:

- **Bewohner**
(alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken),
- **Gebietsfremde Langparker**
(Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- **Gebietsfremde Kurzparker**
(Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken).

Die Abbildung 25 bis Abbildung 31 zeigen, dass der Bewohneranteil an allen parkenden Fahrzeugen von rund 60 % in der Schelfstadt und der Südlichen Paulsstadt bzw. rund 50 % in der Feldstadt, der Mittleren und der Nördlichen Paulsstadt um die Mittagszeit im weiteren Tagesverlauf stetig steigt und um 21 Uhr rund 80 % bis 95 % erreicht. Die Altstadt und das Bahnhofsquartier weisen mit rund 40 % bzw. 30 % die niedrigsten Bewohneranteile um die Mittagszeit auf. Deren Anteile steigen bis zum Abend auf rund 70 % bis 80 % an.

Der gebietsfremde Langparkeranteil ist mittags in allen Bewohnerparkzonen mit 29 % bis 44 % am größten, nur in der Schelfstadt liegt dieser bei rund 22 %. Im weiteren Tagesverlauf sinkt der Anteil kontinuierlich und erreicht am Abend um 21 Uhr 9 % bis 0 %.

Der gebietsfremde Kurzparkeranteil ist um die Mittagszeit in der Altstadt und Schelfstadt mit 26 % bzw. 14 % am größten. In den anderen Bewohnerparkzonen wird der größte Anteil an Kurzparkern am Nachmittag erreicht und liegt zwischen 15 % in der Südlichen Paulsstadt und 37 % im Bahnhofsquartier. Im weiteren Tagesverlauf sinkt er in allen Bewohnerparkzonen auf rund 6 % um 19 Uhr, nur in der Altstadt und im Bahnhofsquartier werden noch Kurzparkeranteile von 13 % bzw. 23 % erreicht.

Abbildung 25: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone A - Altstadt

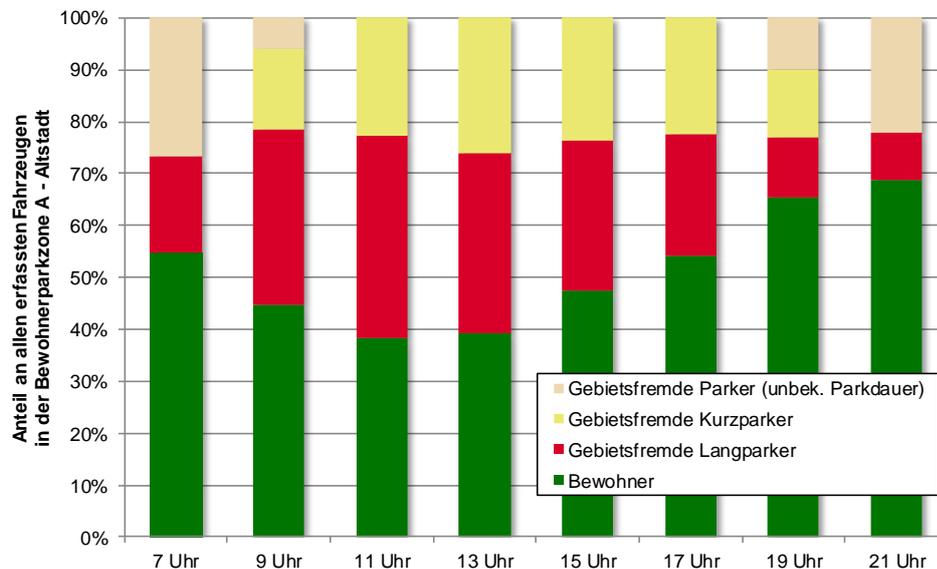
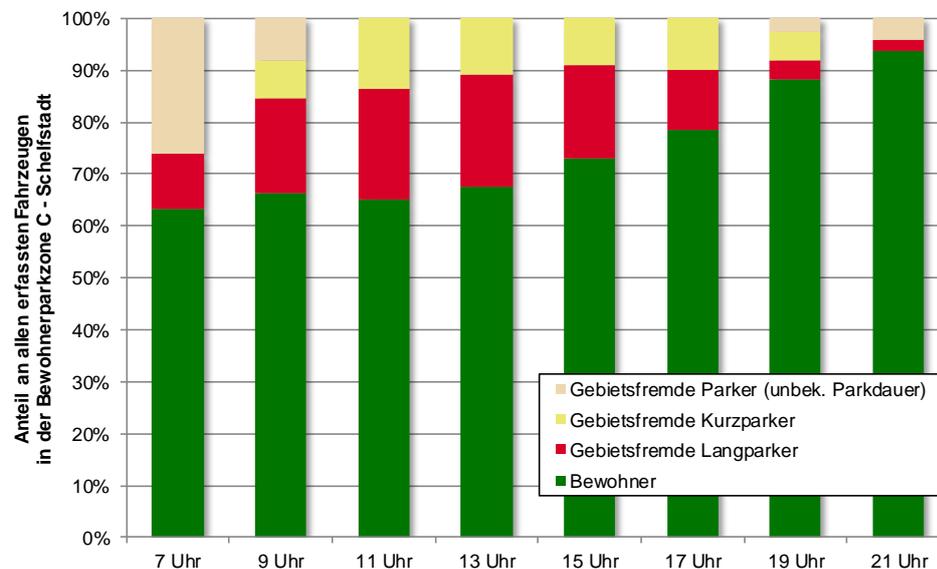


Abbildung 26: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone C – Schelfstadt



Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

Abbildung 27: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone D – Bahnhofsquartier

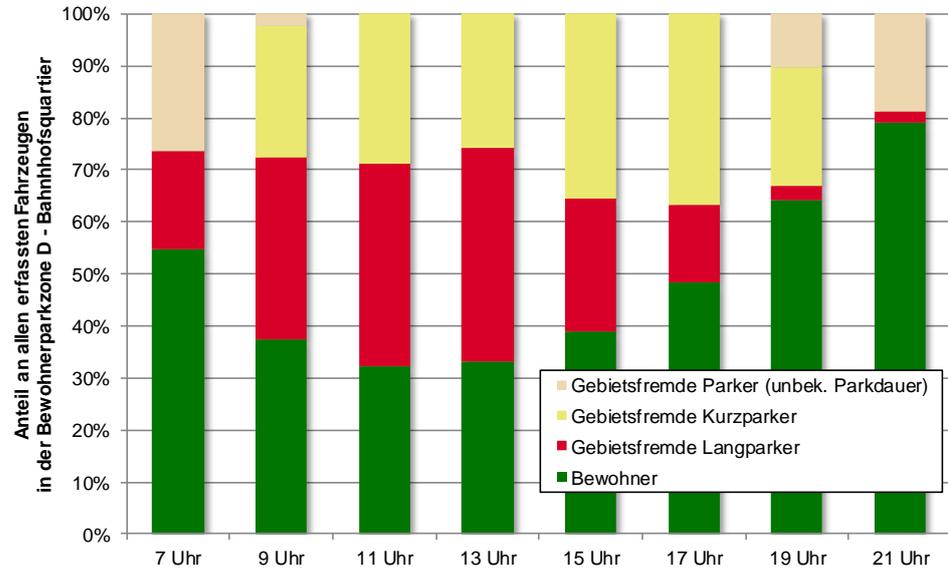


Abbildung 28: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone F – Feldstadt

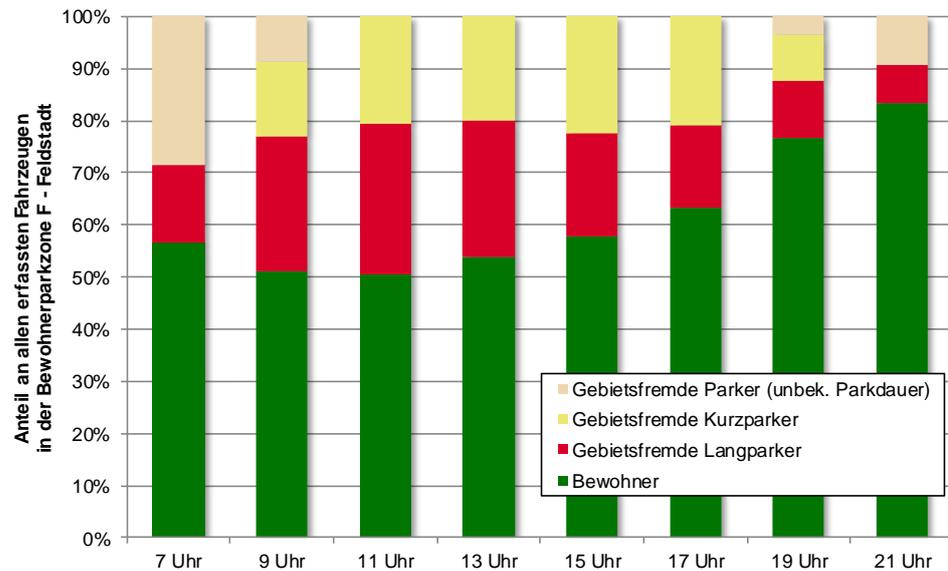
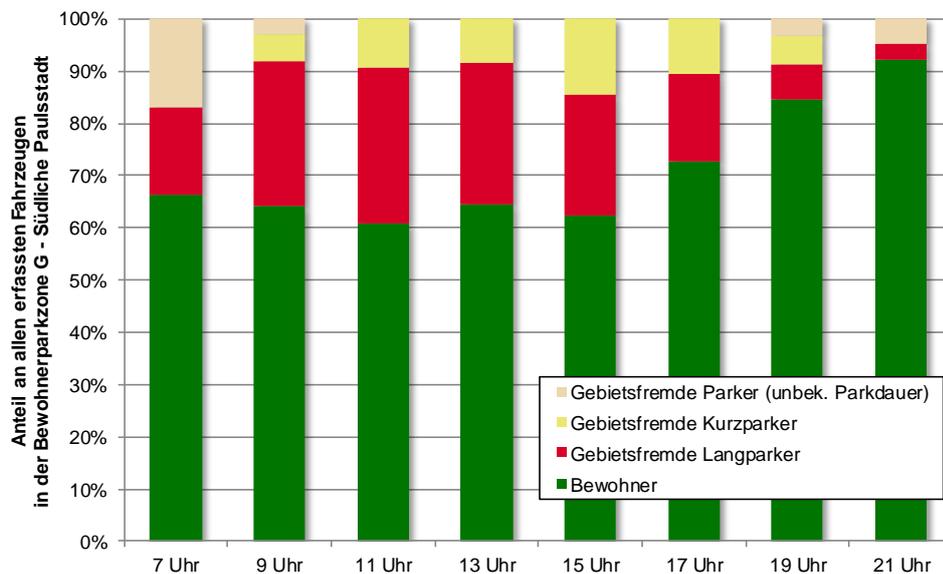


Abbildung 29: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone G – Südliche Paulsstadt



Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

Abbildung 30: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone H – Mittlere Paulsstadt

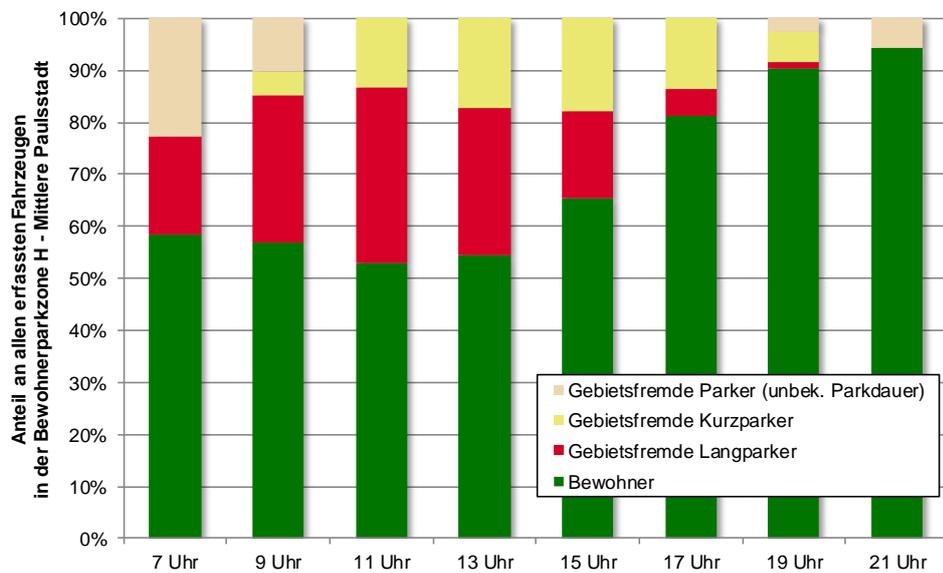
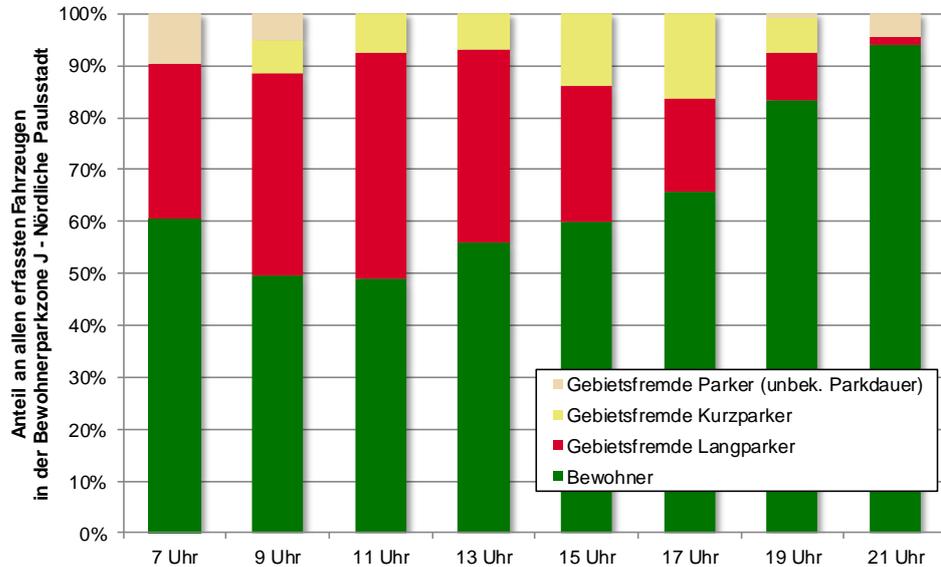


Abbildung 31: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone J – Nördliche Paulsstadt



2.4 Parkberechtigungen

Im Untersuchungsgebiet verfügen 6.670 Bewohner über einen Bewohnerparkausweis (Stand 24.10.2018). Jeder Bewohner bekommt nur einen Bewohnerparkausweis mit dem in der zugehörigen Bewohnerparkzone geparkt werden kann. Die Beantragung erfolgt im Bürgerbüro. Pro Bewohnerparkausweis wird eine jährliche Gebühr in Höhe von 30,70 € erhoben. Rund 325 zusätzliche Ausnahmegenehmigungen gibt es bspw. für Gewerbetreibende, Handwerker, Soziale Dienste und Menschen mit Behinderung (Stand 07.09.2016). Die Ausstellung übernimmt die Verkehrsbehörde / Sondernutzung.

Im Rahmen der durchgeführten Erhebung der Parkraumnachfrage wurden auch die Bewohnerparkausweise, Ausnahmegenehmigungen, Parkscheine und Parkscheiben erfasst. Die örtliche Verteilung der mehrheitlich erhobenen Parkberechtigungen zeigt Abbildung 32. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

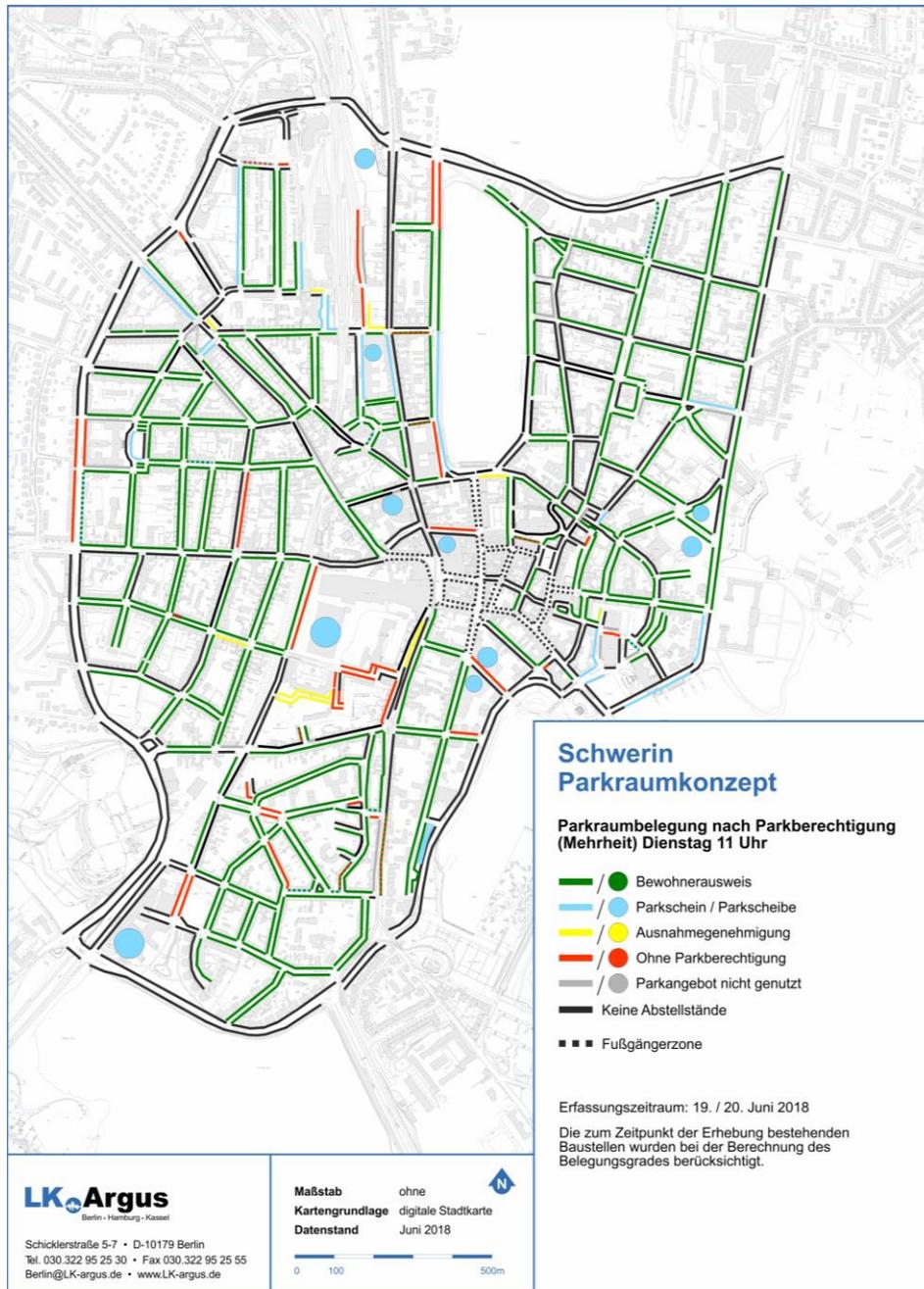
- Insgesamt ist der bewirtschaftete Straßenraum werktags um 11 Uhr mehrheitlich durch Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweisen belegt. Die bewirtschafteten und öffentlich zugänglichen Sammelanlagen werden zeitgleich ausschließlich durch Parkscheinnutzer genutzt.
- Im Bahnhofsumfeld parken viele Bewohner beispielsweise in Abschnitten der Pestalozzistraße und Straße Zum Bahnhof, obwohl dort kein Bewohnerparken erlaubt ist. Zusätzlich sind im Bahnhofs- und Schlossumfeld einige Straßenzüge mehrheitlich durch Parkscheinnutzer belegt.
- Im gesamten Untersuchungsgebiet parken in einzelnen Straßenzügen mehrheitlich Fahrzeuge ohne Parkberechtigung, obwohl dort

Bewohnerparken oder Gebührenpflicht besteht. Hierzu zählt beispielsweise der Lobedanzgang.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 32: Parkraumbelugung nach mehrheitlich erhobener Parkberechtigung, Werktag 11 Uhr



2.5 Exkurs zu den angrenzenden Bereichen der West- und Werdervorstadt

Um die Parksituation in den angrenzenden Außenbereichen der West- und Werdervorstadt zu erfassen, erfolgte in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Erhebung zur Parkraumnachfrage mittels Kennzeichenerfassung in ausgewählten Straßen der West- und Werdervorstadt (Abbildung 33). Hierfür wurde auch das bestehende Parkraumangebot erfasst.

Abbildung 33: Ausgewählte Straßen in den angrenzenden Bereichen der West- und Werdervorstadt für eine Kennzeichenerfassung



2.5.1 Parkraumangebot in der West- und Werdervorstadt

In den zuvor ausgewählten Straßen der West- und Werdervorstadt (vgl. Abbildung 33) wurden alle Parkmöglichkeiten mit denselben Kriterien wie in der Innenstadt aufgenommen. Insgesamt gibt es in den betrachteten Bereichen 1.236 Kfz-Abstellstände im öffentlichen Straßenraum (Abbildung 34). Die Anzahl schwankt auch hier je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund zeitlicher Begrenzungen von Haltverboten. 130 Kfz-Abstellstände waren zum Zeitpunkt der Erfassung durch Baustellen nicht nutzbar.

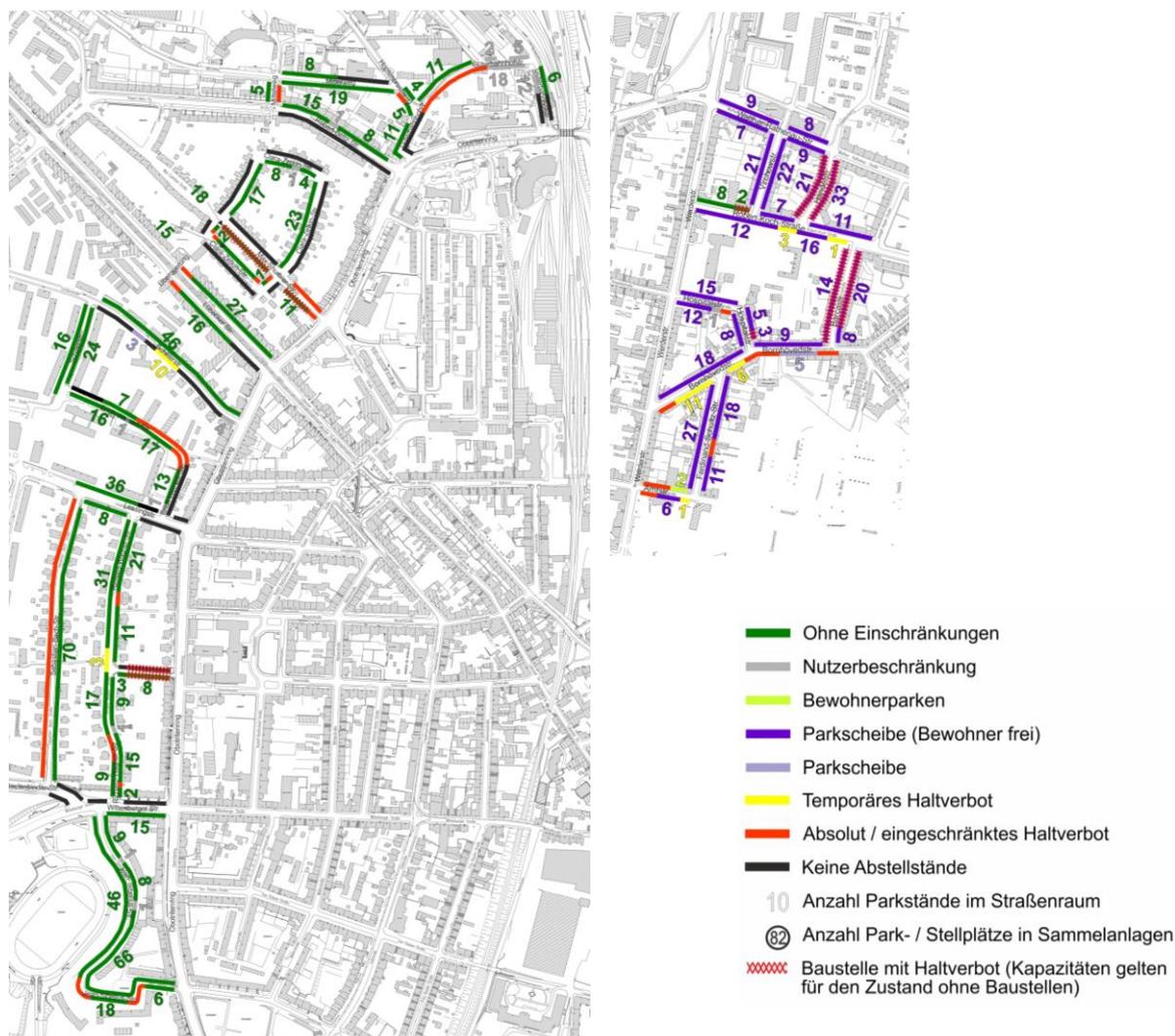
Die Kfz-Abstellstände verteilen sich wie folgt in den beiden Gebieten:

Weststadt: 846
davon sind: 765 ohne Einschränkung (davon 37 Baustelle)
3 mit Parkscheibe
65 nutzerbeschränkt (Behinderte, Mitarbeiter und Mieter)
13 temporäres Haltverbot

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**
28. Mai 2020

Werdervorstadt: 390
davon sind: 10 ohne Einschränkung (davon 2 Baustelle)
350 mit Parkscheibe, Bewohner frei
(davon 91 Baustelle)
5 mit Parkscheibe
2 nur mit Bewohnerparkausweis
1 nutzerbeschränkt (Behinderte),
22 temporäres Haltverbot

Abbildung 34: Parkraumangebot in ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts)



2.5.2 Parkraumnachfrage in der West- und Werdervorstadt

Parkraumbellegung

Die Parkraumbellegung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz in den ausgewählten Straßen der West- und Werdervorstadt ermittelt. Die Erhebungen erfolgten werktags zu folgenden Zeiten:

- früh um 7 Uhr und 9 Uhr,
- vormittags um 11 Uhr,
- nachmittags um 13 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr,
- abends um 19 Uhr und 21 Uhr sowie
- nachts um 2 Uhr.

An den werktäglichen Erhebungstagen (25. / 26. bzw. 27. / 28. Juni 2019) war es trocken bei Höchsttemperaturen von 32°C am Tag und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 20°C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den ungleichen Flächenbedarf unterschiedlicher Fahrzeugarten auszugleichen. Für die Berechnung des Parkraumbellegungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot herangezogen.

Die folgenden Abbildungen zeigen den Parkraumbellegungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- und Werdervorstadt im Zeitverlauf (Abbildung 35 und Abbildung 36) sowie nach Straßenabschnitten für ausgewählte Zeiten (Abbildung 37 und Abbildung 39). Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- In der unbewirtschafteten Weststadt ist der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ganztägig mittelhoch zwischen 75 % und 82 % (Abbildung 35). Auch in der mit Parkscheibe bewirtschafteten Werdervorstadt ist tagsüber zwischen 9 und 19 Uhr ein mittelhoher Parkdruck von 70 % bis 89 % vorhanden (Abbildung 36). Ab 21 Uhr steigt die Belegung an. In der Nacht sowie am frühen Morgen weist der öffentliche Straßenraum in der Werdervorstadt die höchste Belegung mit über 100 % auf.
- Die Belegung des Parkraums ist tagsüber ungleichmäßig auf den Straßenraum verteilt. In der Weststadt wie auch in der Werdervorstadt gibt es vereinzelte Straßenabschnitte, die eine sehr hohe Belegung aufweisen oder wo die Parkraumnachfrage nicht mehr legal mit den vorhandenen Abstellständen abdeckbar ist. Generell sind aber tagsüber in den meisten Straßenabschnitten der beiden Gebiete noch freie Abstellstände vorhanden. Nur am Abend und in der Nacht weisen viele Straßenabschnitte in der Werdervorstadt keine freien Kapazitäten mehr auf (Abbildung 37 bis Abbildung 39).

- In der Jean-Sibelius-Straße, Mittelweg, Bornhövedstraße, Walther-Rathenau-Straße und Amtstraße wird ganztägig, in der Max-Shurbier-Straße, Wittenburger Straße, Lübecker Straße und Händelstraße tagsüber und in der Sebastian-Bach-Straße, Richard-Wagner-Straße, Barastraße, Ferdinand-Schultz-Straße und Hospitalstraße abends bzw. nachts widerrechtlich geparkt. Es werden Fahrzeuge im temporären Haltverbot, in Einfahrten oder in Baustellenbereichen abgestellt.

Abbildung 35: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Weststadt

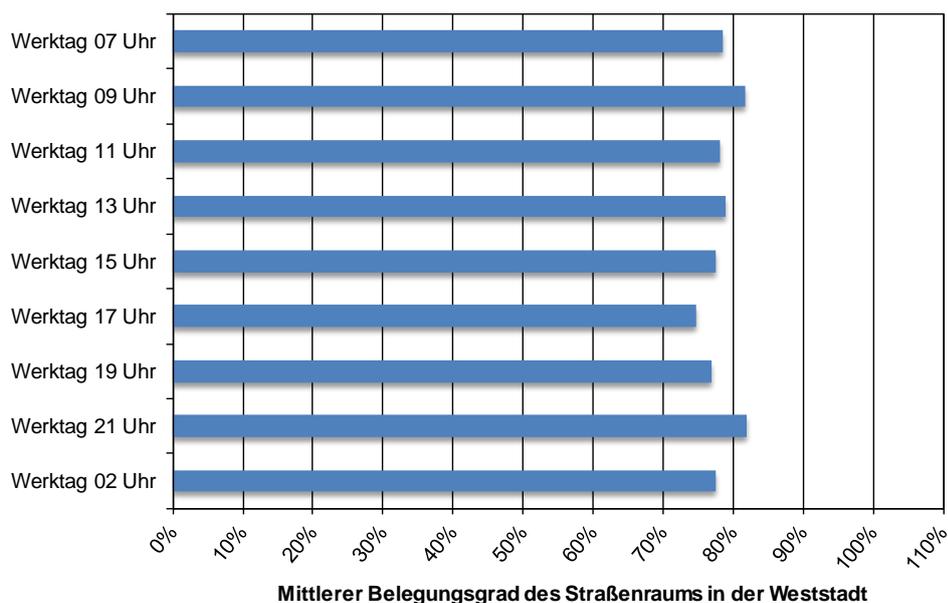


Abbildung 36: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Werdervorstadt

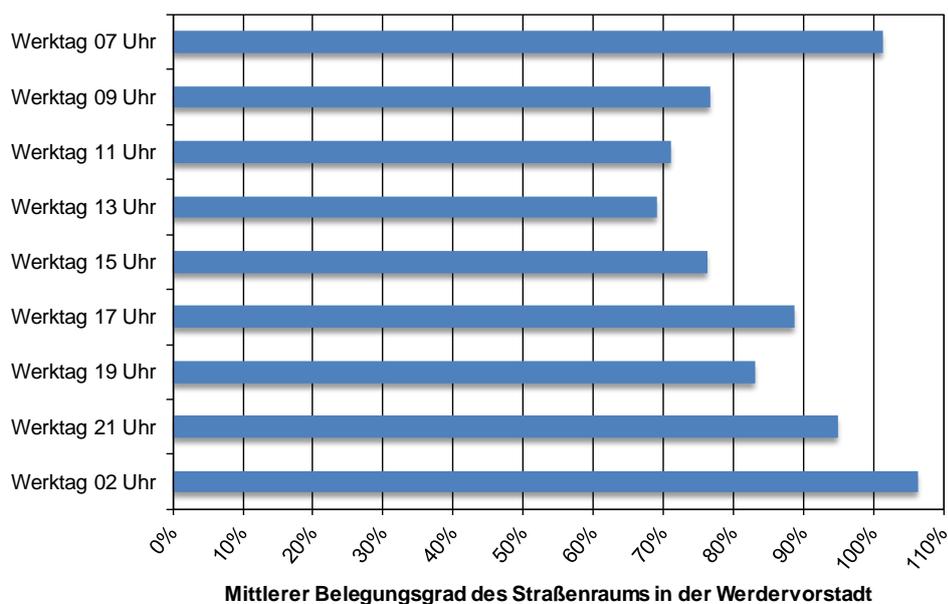


Abbildung 37: Parkraumbelegungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts) (Werktag 11 Uhr)

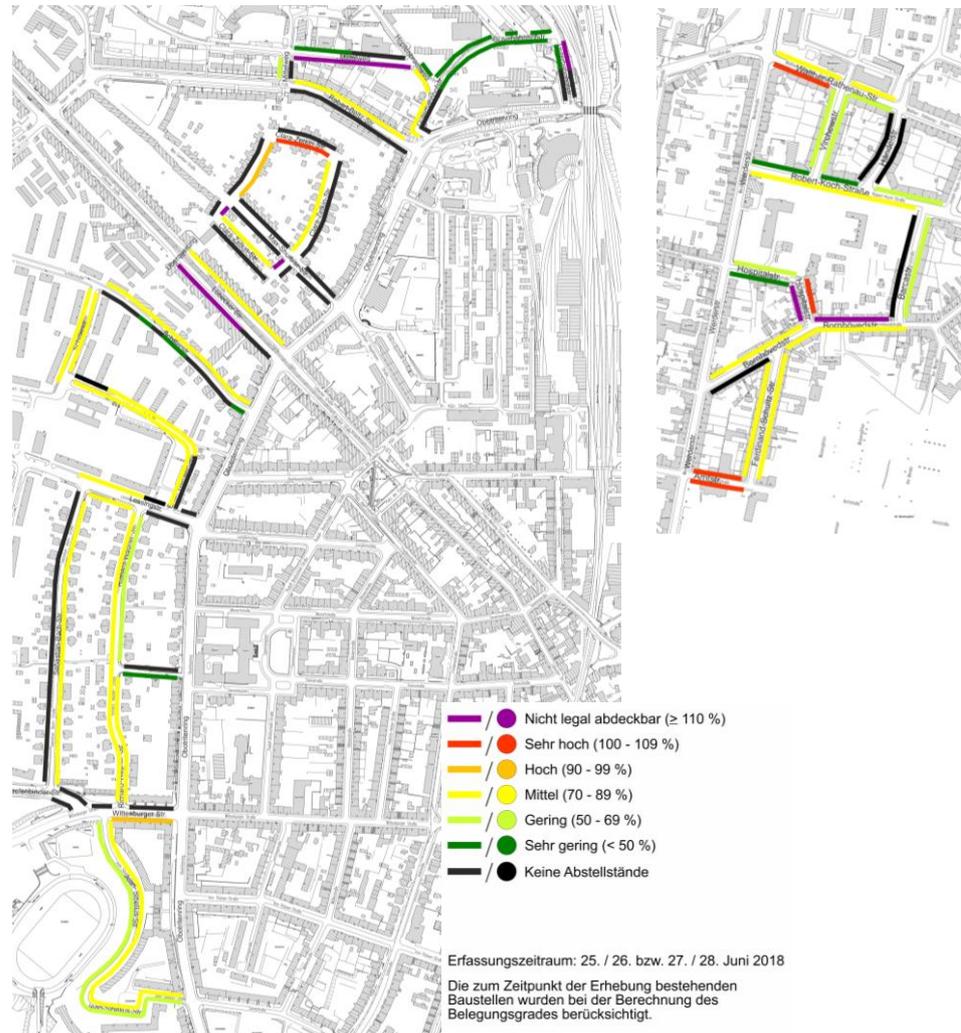


Abbildung 38: Parkraumbelastungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts) (Werktag 21 Uhr)

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

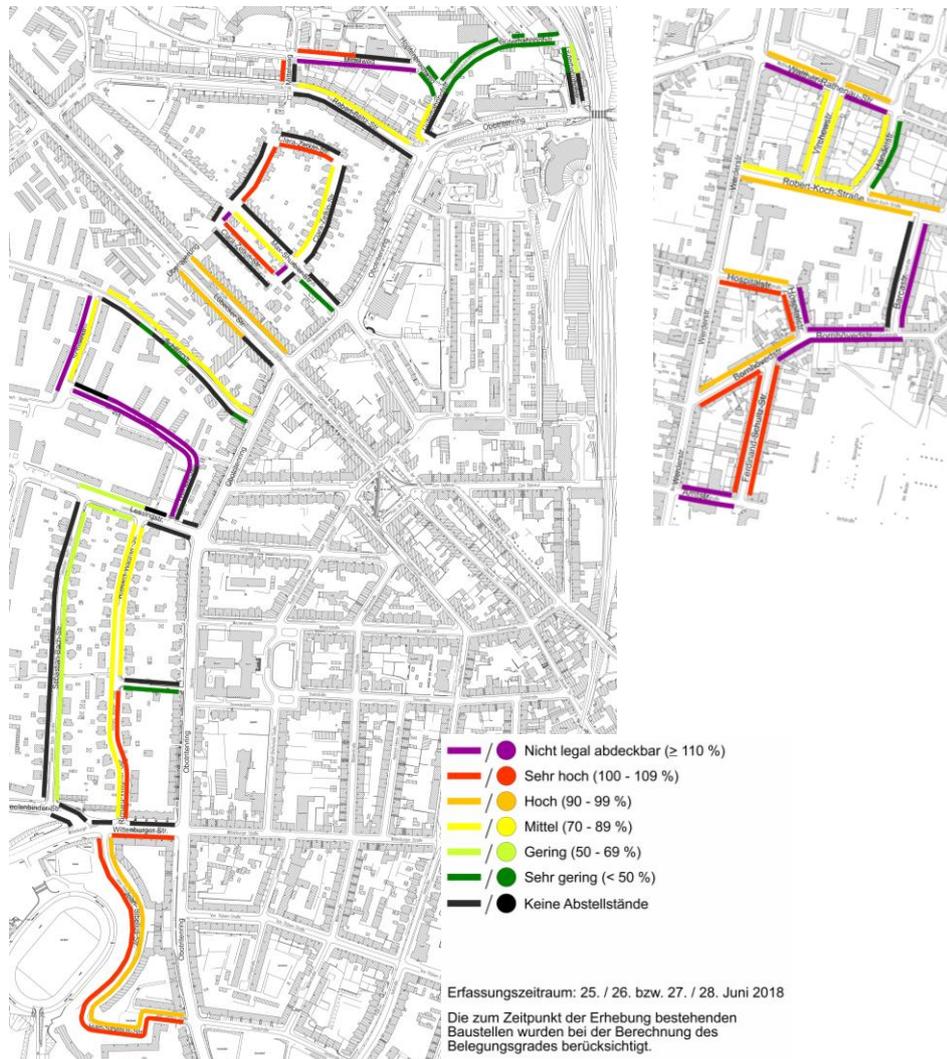
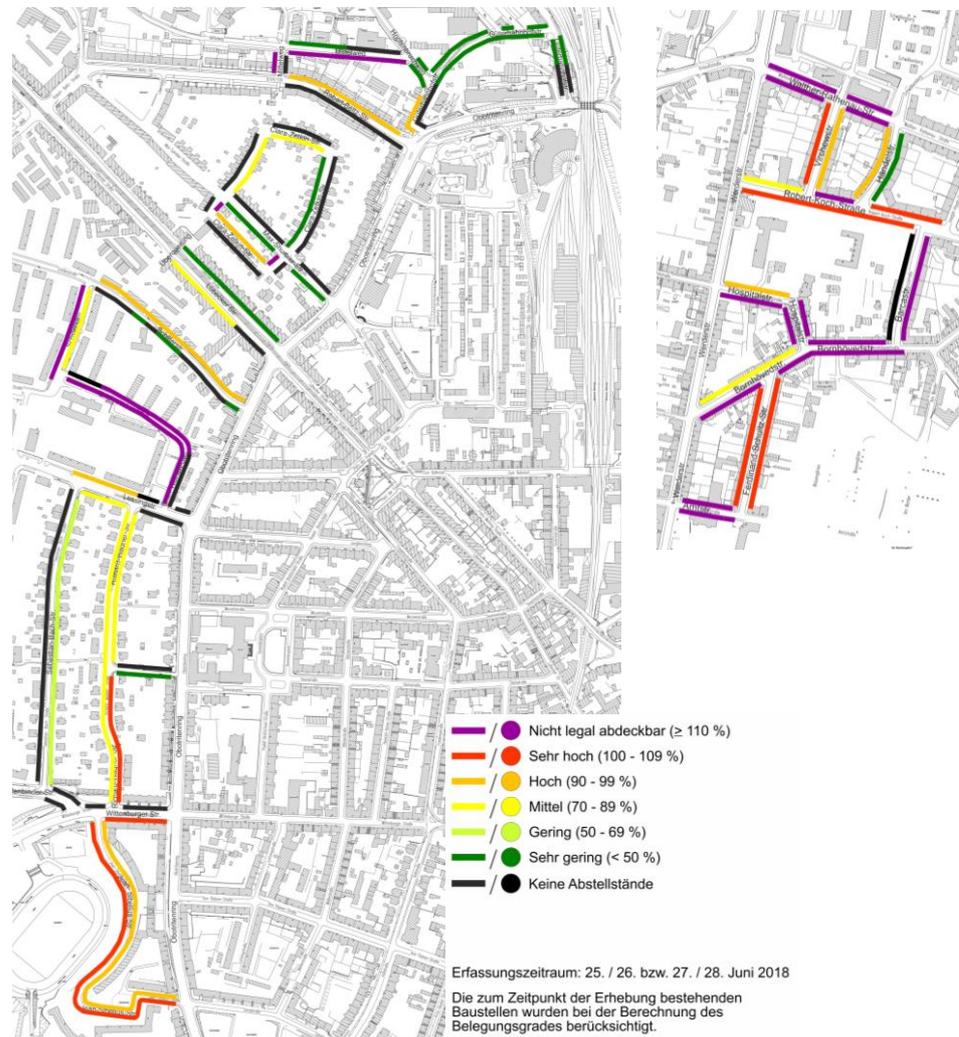


Abbildung 39: Parkraumbelegungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts) (Werktag 2 Uhr)



Parkdauer und Nutzergruppen

Die Erhebung der Parkdauer und der Nutzergruppen erfolgt wie in der Innenstadt mit Kennzeichenerfassungen. Alle Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge wurden werktags (Dienstag bzw. Donnerstag) von 7 bis 21 Uhr im 2-Stunden-Rhythmus und nachts um 2 Uhr (Mittwoch bzw. Freitag) in den ausgewählten Straßen der West- und Werdervorstadt anonymisiert ermittelt. Die Kennzeichenerfassungen fanden parallel zu den Zählungen am 25. / 26. bzw. 27. / 28. Juni 2019 statt.

Die Kennzeichen wurden auch hier anonymisiert erfasst. Insgesamt wurden 8.044 anonymisierte Kennzeichen erfasst.

Mittlere Parkdauer

Wie in der Innenstadt werden die Fahrzeuge anhand der mittleren Parkdauer unterschieden in

- Kurzparker (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden) und
- Langparker (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

Die Anteile der Kurz- und Langparker in den ausgewählten Straßen der West- und Werdervorstadt werden in Abbildung 40 und Abbildung 41 dargestellt. Die Langparker-Anteile sind im Tagesverlauf in den beiden Gebieten fast durchgängig hoch. In der Weststadt sind die Langparker-Anteile mit rund 90 % höher als in der Werdervorstadt mit rund 80 %.

Die Kurzparker-Anteile liegen tagsüber in der unbewirtschafteten Weststadt bei rund 8 %. Dagegen weist die mit Parkscheibe bewirtschaftete Werdervorstadt tagsüber einen Kurzparker-Anteil von rund 20 % auf.

In 4 % aller Fälle ist eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkern nicht möglich (= k. A.).

Abbildung 40: Kurz- und Langparker im der Weststadt

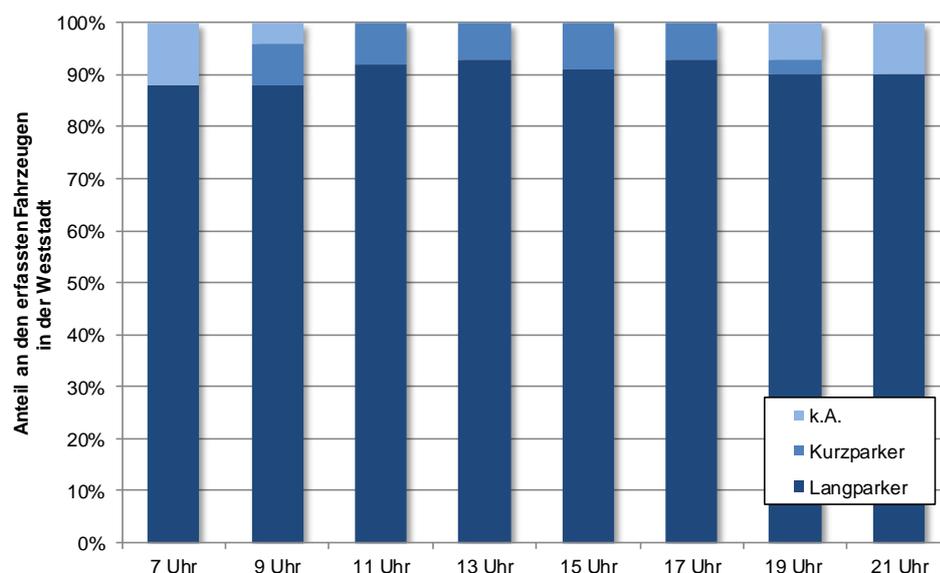
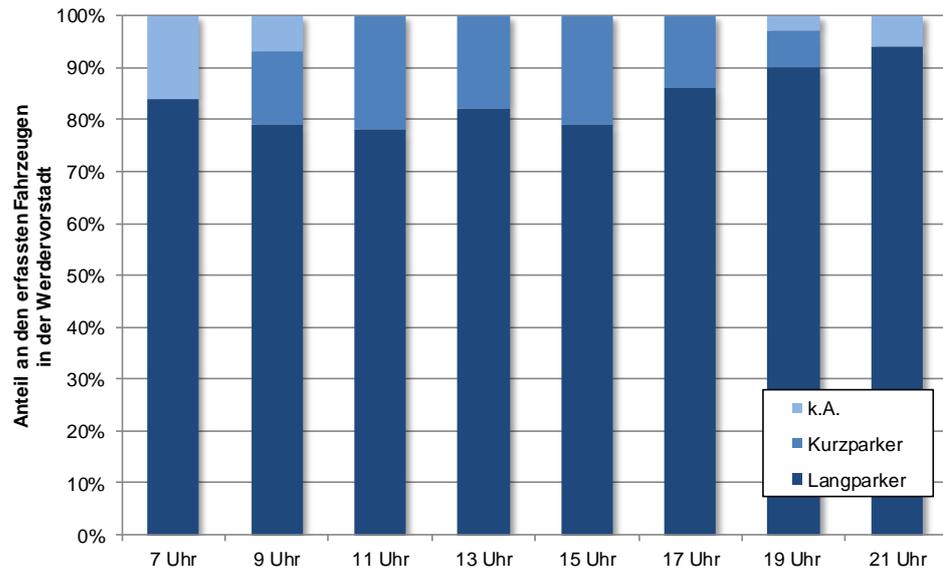


Abbildung 41: Kurz- und Langparker in der Werdervorstadt



Nutzergruppen

Die Nutzergruppen werden wie bei der Innenstadt nach gebietsfremden Langparkern, gebietsfremden Kurzparkern und Bewohnern unterschieden. In der Abbildung 42 und Abbildung 43 werden die verschiedenen Nutzergruppen in den beiden Gebieten dargestellt.

Der Bewohneranteil an allen parkenden Fahrzeugen in der Weststadt liegt tagsüber bis 15 Uhr konstant bei rund 60 %. Ab 17 Uhr steigt der Bewohneranteil an und erreicht um 21 Uhr rund 80 %. In der Werdervorstadt steigt der Bewohneranteil von rund 60 % um 9 bzw. 11 Uhr im weiteren Tagesverlauf stetig an und erreicht um 21 Uhr rund 90 %.

Der gebietsfremde Langparkeranteil ist mittags in beiden Gebieten am größten. Allerdings fällt der Langparkeranteil in der unbewirtschafteten Weststadt mit 34 % höher aus als in der parkscheibenbewirtschafteten Werdervorstadt mit 22 %. Im weiteren Tagesverlauf bleibt der Anteil in der Weststadt konstant bei rund 33 %. Erst ab 17 Uhr sinkt der Anteil kontinuierlich und erreicht am Abend um 21 Uhr 8 %. In der Werdervorstadt sinkt der Langparkeranteil im Tagesverlauf kontinuierlich bis zum Abend auf 3 % ab.

Der gebietsfremde Kurzparkeranteil ist in der parkscheibenbewirtschafteten Werdervorstadt um die Mittagszeit mit 22 % am größten. Bis 15 Uhr bleibt der Anteil bei rund 20 % bestehen. Im weiteren Tagesverlauf sinkt er bis 19 Uhr auf 7 % ab. In der unbewirtschafteten Weststadt liegt der Kurzparkeranteil tagsüber durchgängig bei rund 8 %.

Abbildung 42: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Weststadt

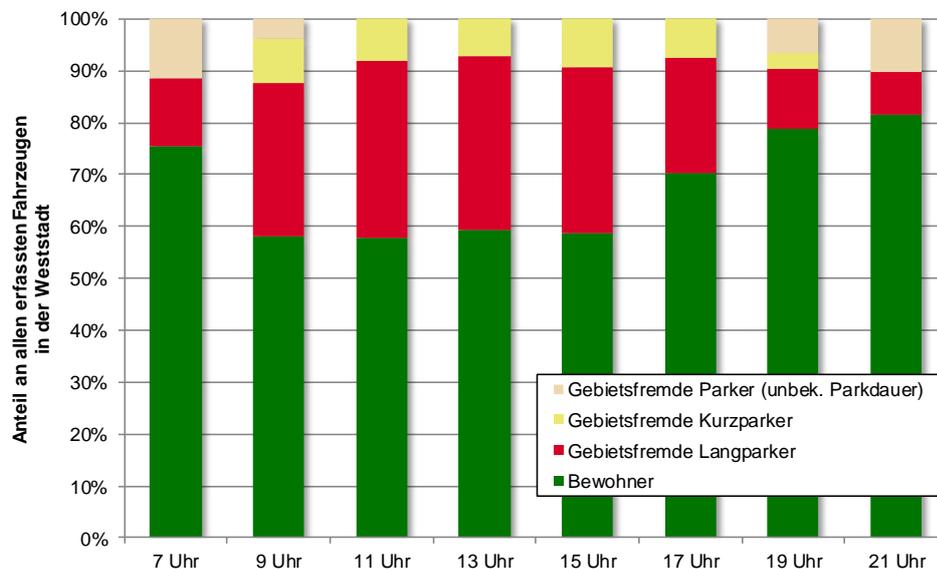
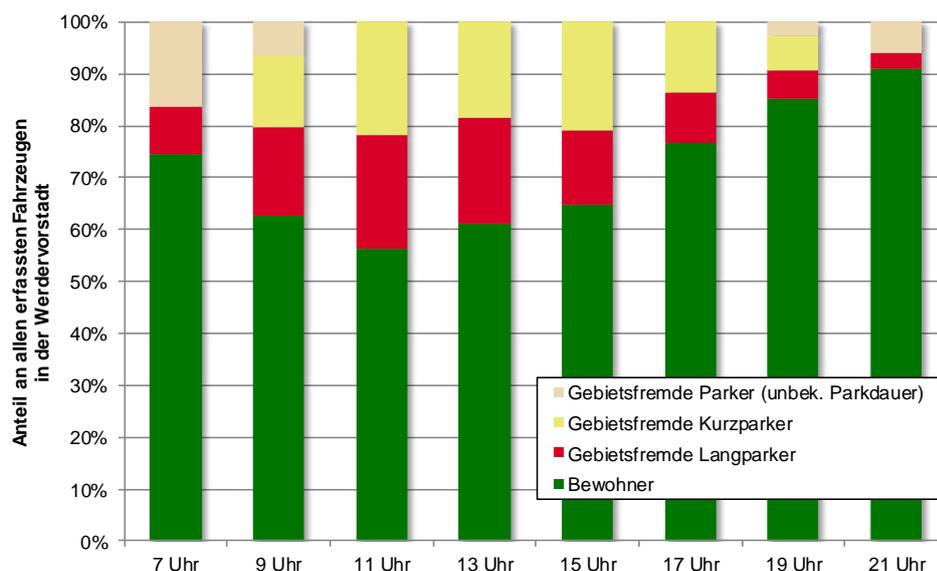


Abbildung 43: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Werdervorstadt

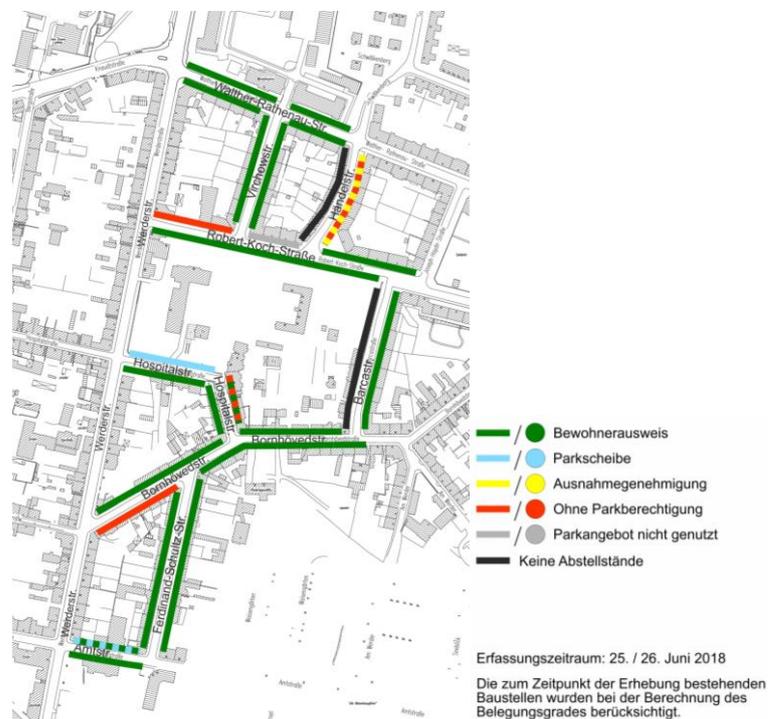


2.5.3 Parkberechtigungen in der Werdervorstadt

Im Rahmen der Zählungen am 25. / 26. Juni 2019 wurden in der Werdervorstadt auch Parkberechtigungen aufgenommen. In der Abbildung 44 ist die örtliche Verteilung der mehrheitlich erhobenen Parkberechtigungen in den einzelnen Straßen der Werdervorstadt zu entnehmen. Derzeit wird die Werdervorstadt hauptsächlich mit Parkscheibe (Bewohner frei) bewirtschaftet. Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Der mit Parkscheibe (Bewohner frei) bewirtschaftete Straßenraum ist werktags um 11 Uhr mehrheitlich durch Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweisen belegt.
- Nur die von der Werderstraße abgehenden Abschnitte der Amtstraße und Hospitalstraße werden überwiegend von Parkscheibennutzer genutzt.
- In einzelnen Abschnitten der Bornhövedstraße, Hospitalstraße und Händelstraße stehen Fahrzeuge ohne Berechtigung, allerdings war in der Hospitalstraße und Händelstraße eine Baustelle. Des Weiteren ist in der Robert-Koch-Straße der Abschnitt an der Werderstraße noch unbewirtschaftet und daher mit Fahrzeugen ohne eine Parkberechtigung belegt.

Abbildung 44: Parkraumbelegung nach mehrheitlich erhobener Parkberechtigung in der Werdervorstadt, Werktag 11



2.6 Gebührensituation

Die Parkgebühren im Straßenraum liegen aktuell bei 0,50 € / 30 min. In den Straßenabschnitten mit Gebühren ohne Parkdauerbegrenzung kann ein Tagesticket für 5 € gezogen werden. Eine Ausnahme gibt es auf der westlichen Seite des Bahnhofs (Straße Zum Bahnhof von der DB Bahn Park), dort sind 0,70 € / 30 min zu zahlen. Das Tagesticket kostet 6 €. Hier besteht auch die Möglichkeit mit einem Wochenticket für 30 € zu parken.

Alle untersuchten Sammelanlagen werden mit Gebühren ohne Parkdauerbegrenzung bewirtschaftet. Die jeweilige Gebührenhöhe ist der Tabelle 3 zu entnehmen. Tagsüber sind die höchsten Pkw-Gebühren für die 1. Stunde mit

1,50 € in den Sammelanlagen Schweriner Höfe sowie Am Schloss zu entrichten. Seit Juli 2019 sind zusätzlich in den Sammelanlagen Am Hauptbahnhof, Am Stadthafen und Altstadt ebenfalls 1,50 € für die 1. Stunde zu zahlen. Freies Parken ist in den Sammelanlagen Marienplatz-Galerie (nur die erste 0,5 Stunde), Schlosspark-Center und Burgseegalerie in der 1. Stunde möglich. Die höchsten Gebühren bezahlen Busse mit 4,50 € / Stunde seit Oktober 2019 in den Sammelanlagen Am Hauptbahnhof und Altstadt.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
 Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Tabelle 3: Gebührensituation in den Sammelanlagen

Sammel- anlage	Stellplätze	Öffnungs- zeiten	Gebührenhöhe	
Am Haupt- bahnhof	Pkw	ganztägig	bis 30.06.2019: 1,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 8,00 € Wochenkarte 24,00 € Monatskarte 50,00 €	ab 01.07.2019: 1,50 € / Stunde Tageshöchstsatz 10,00 € Wochenkarte 30,00 € Monatskarte 80,00 €
	Wohnmobil		bis 30.09.2019: 1,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 8,00 € Wochenkarte 24,00 €	ab 01.10.2019: 1,50 € / Stunde Tageshöchstsatz 10,00 € Wochenkarte 30,00 €
Am Haupt- bahnhof (gesonder- ter Bereich)	Bus		bis 30.09.2019: 3,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 24,00 €	ab 01.10.2019: 4,50 € / Stunde Tageshöchstsatz 30,00 €
Stadthaus	Pkw	ganztägig ³	7-19 h: 0,60 € / 0,5 Stunden Tageshöchstsatz 9,00 € 19-7 h: 0,90 € / 0,5 Stunden Nachthöchstsatz 6,30 € Monatskarte 60,00 €	
Am Stadt- hafen	Pkw	ganztägig	bis 30.06.2019: 1,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 8,00 €	ab 01.07.2019: 1,50 € / Stunde Tageshöchstsatz 10,00 €
	Wohnmobil		bis 30.09.2019: 2,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 16,00 €	ab 01.10.2019: 3,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 20,00 €
Schweriner Höfe	Pkw	ganztägig	7-20 h: 1. und 2. Stunde 1,50 € jede weitere Stunde 1,00 € Tageshöchstsatz 8,00 € 20-7 h: 1. Stunde 1,50 € jede weitere Stunde 1,00 € Nachthöchstsatz 7,00 € Monatskarte 65,00 €	

³ Bei der Zählung im Juni 2018 war das Stadthaus nachts geschlossen und nicht geöffnet wie angegeben.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Sammel- anlage	Stellplätze	Öffnungs- zeiten	Gebührenhöhe	
Marien- platz- Galerie	Pkw	Mo-So 6-24 h Ausfahrt jederzeit	7-19 h: 1. 0,5 Stunde frei 2. 0,5 Stunde 0,50 € jede weitere Stunde 1,50 € Tageshöchstsatz 10,00 € 19-7 h: Nachthöchstsat 1,50 €	
Altstadt	Pkw	ganztäglich	bis 30.06.2019: 1,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 8,00 € Monatskarte 50,00 €	ab 01.07.2019: 1,50 € / Stunde Tageshöchstsatz 10,00 € Monatskarte 80,00 €
	Bus		bis 30.09.2019: 3,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 24,00 €	ab 01.10.2019: 4,50 € / Stunde Tageshöchstsatz 30,00 €
Schloss- park-Center	Pkw	Mo-Sa 8-21 h, So 11-21 h (Parkdeck 1-2) Ganztäglich (Parkdeck 3)	1. Stunde frei 2. Stunde 1,00 € jede weitere Stunde 1,50 €	
Burgsee- galerie	Pkw	Mo-Sa 7-21:45 h	1. Stunde frei (Rewe-Kunden 1,5 Stunden frei) 2. Stunde 1,00 € jede weitere Stunde 2,00 €	
Am Schloss	Pkw	ganztäglich	7-20 h: 1. und 2. Stunde 1,50 € jede weitere Stunde 1,00 € Tageshöchstsatz 8,00 € 20-7 h: Nachthöchstsat 4,00 €	
Bleicher- ufer	Pkw	ganztäglich	6-19 h: 1,00 € / Stunde Tageshöchstsatz 12,00 € 19-6 h: 1,00 € / Stunde Nachthöchstsat 6,00 € Veranstaltungstarif 2,50 €	

2.7 Bewertung der Parkraumsituation

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist mittags innerhalb der Bewirtschaftungszeit mit 58 % bis 85 % in allen Bewohnerparkzonen gering bis mittelhoch. Bis zum Abend steigt der Parkraumbelastungsgrad in allen Bewohnerparkzonen an. Ausnahme bilden die beiden Bewohnerparkzonen A (Altstadt) und D (Bahnhofsquartier), in denen die Parkraumbelastung zum Abend bzw. zur Nacht hin auf 66 % bzw. 76 % sinkt. Eine hohe bzw. sehr hohe Belegung zwischen 92 % und 101 % wird außerhalb der Bewirtschaftungszeit am Abend sowie in der Nacht in den Bewohnerparkzonen C (Schelfstadt), F (Feldstadt), G (Südliche Paulsstadt) und H (Mittlere Paulsstadt) erreicht.

Im Gegensatz zum Straßenraum haben die öffentlich bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen durchgängig freie Kapazitäten. Jeder kann die Sammelanlagen unter Entrichtung einer Gebühr nutzen. Nachts und sonntags sind die meisten Sammelanlagen geöffnet. Hierbei ist zu beachten, dass dort eingemietete Dauerparken zurzeit eine Zusicherung auf einen Stellplatz besitzen.

Werktags tagsüber verursachen neben Bewohnern und gebietsfremden Kurzparkern (z. B. Besucher und Kunden) auch gebietsfremde Langparker (z. B. Berufspendler) den hohen Parkdruck. Um die Mittagszeit liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker an allen Parkenden in den Bewohnerparkzonen zwischen 21 % und 44 %. Zum Abend hin nimmt der Nutzungskonflikt ab. Zu dieser Zeit belegen die Bewohner den weitaus größten Teil der öffentlichen Kfz-Abstellstände.

Obwohl tagsüber der Parkdruck gering bis mittelmäßig ist, wird in vielen Straßen auch ordnungswidrig im absoluten und temporären Haltverbot bzw. in Lieferzonen, in Baustellenbereichen und vor Zufahrten geparkt. Teilweise wird auch abends bzw. nachts widerrechtlich geparkt.

Im bewirtschafteten Straßenraum parken mittags mehrheitlich Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis. Im Bahnhofsumfeld parken auch Bewohner in Abschnitten wo kein Bewohnerparken erlaubt ist.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandene Bewirtschaftung zeigt noch nicht in allen Bewohnerparkzonen eine ausreichende verkehrliche Wirkung. So nehmen tagsüber in den Bewohnerparkzonen A (Altstadt) und D (Bahnhofsquartier) weiterhin die gebietsfremden Langparker den größten Anteil an allen Parkenden mit durchgängig rund 40 % ein. Zwar nicht den größten Anteil insgesamt aber immer noch hohen Anteil an Langparkern weisen die Bewohnerparkzonen F (Feldstadt), G (Südlicher Paulsstadt), H (Mittlere Paulsstadt) und J (Nördliche Paulsstadt) mit 29 % bis 44 % auf. Nur in der Bewohnerparkzone C (Schelfstadt) ist der Anteil gebietsfremder Langparker am niedrigsten und die Bewohner stellen den größten Teil an allen Parkenden.

Wenn der Parkraum nicht für alle Nutzer ausreicht, kann der Parkdruck durch eine Parkraumbewirtschaftung gesenkt werden, wenn es gelingt, den Anteil

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

gebietsfremder Langparker (v.a. Berufspendler) zu reduzieren. Vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse ist eine Anpassung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung zu prüfen.

3 Parkgebührenhöhen in vergleichbaren Städten

In Schwerin gibt es derzeit zwei Parkgebührenzonen. Zone 1 fasst alle Straßen des inneren Ringes einschließlich des Ringes selbst. Hier sind 1 € / Stunde zu zahlen. Im restlichen Stadtgebiet, der Zone 2, kostet das Parken 0,50 € / Stunde. Entsprechend den verkehrlichen Bedürfnissen können Tagestickets (2 bis 8 €) und kostenloses Kurzzeitparken angeboten werden.

Das Untersuchungsgebiet liegt in der Parkgebührenzone 1. Zum Teil gibt es im Untersuchungsgebiet auch eine Höchstparkdauer. Diese ist jedoch nicht in der Parkgebührenordnung festgeschrieben.⁴ Neben der Gebührenpflicht wird auch mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet.

Schwerin liegt mit seiner derzeitigen maximalen Gebührenhöhe von 1 € / Stunde im untersten Bereich von ausgewählten Vergleichsstädten (Abbildung 45). Hier ist jedoch zu beachten, dass insbesondere die Städte mit hohen maximalen Gebühren je nach Lage unterschiedliche Gebühren erheben.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

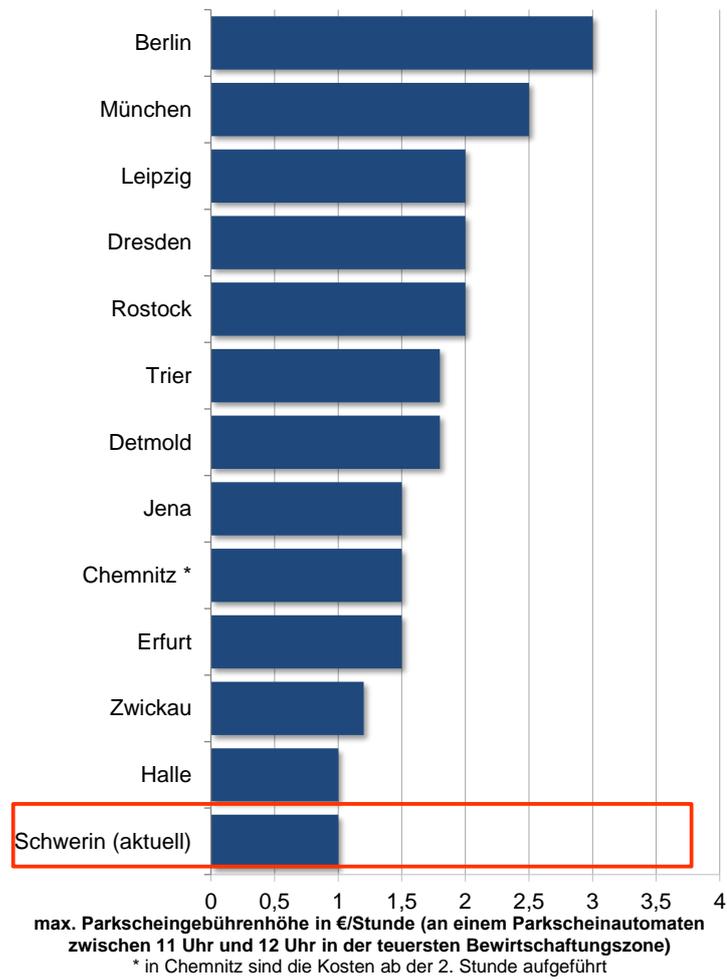
28. Mai 2020

⁴ Landeshauptstadt Schwerin: Parkgebührenordnung der Landeshauptstadt Schwerin, 16.12.2011.

Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

Abbildung 45: Vergleich der Parkscheingebührenhöhe in Schwerin mit anderen Städten⁵



⁵ Als Datengrundlage werden die Parkgebührenordnungen und die Angaben auf den offiziellen Webseiten der Städte verwendet.

4 Parkraumbewirtschaftungskonzept

4.1 Bewirtschaftungsformen

Im Folgenden stellen wir die bereits in Schwerin zur Anwendung kommenden Bewirtschaftungsformen kurz dar:

- Gebührenpflicht (Mischprinzip und reines Gebührenparken),
- Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe (Mischprinzip und reines Parkscheibenparken),
- reines Bewohnerparken.

Unter Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile geben wir im Anschluss konkrete Empfehlungen für die zukünftige Form der Bewirtschaftung in der Schweriner Innenstadt.

4.1.1 Gebührenpflicht

Mischprinzip mit Vignetteninhaber frei

Bei der Gebührenpflicht im Mischprinzip darf entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“ (Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung) geparkt werden. In allen bestehenden Bewohnerparkzonen wird bereits eine Gebührenpflicht im Mischprinzip angewendet.

Ein im Mischprinzip bewirtschaftetes Gebiet steht allen Nutzern offen. Es erfolgt jedoch eine Bevorzugung der Bewohner, da sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden. Sie erhalten auf Antrag einen Bewohnerparkausweis. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung.

Die Gebührenpflicht bewirkt hauptsächlich eine Verhaltensänderung der gebietsfremden Langparker (beispielsweise Berufspendler), die aufgrund der Gebühren auf die Nutzung ihres Autos verzichten und stattdessen beispielsweise auf umweltschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad etc.) umsteigen. Folglich werden Parkstände für Bewohner und Besucher bzw. Kunden frei. Als weitere Folge nimmt der Parksuchverkehr ab. Der Erfolg dieser Regelung hängt allerdings von einer kontinuierlichen Überwachung ab.

In den bestehenden Parkzonen in Schwerin erfolgt die Kennzeichnung straßenabschnittsweise durch Zeichen 314 StVO (Parkplatz) oder als zusammenhängende Parkraumbewirtschaftungszone durch das Zeichen 314.1 StVO jeweils mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohner mit Parkausweis ... frei“ (Abbildung 46).

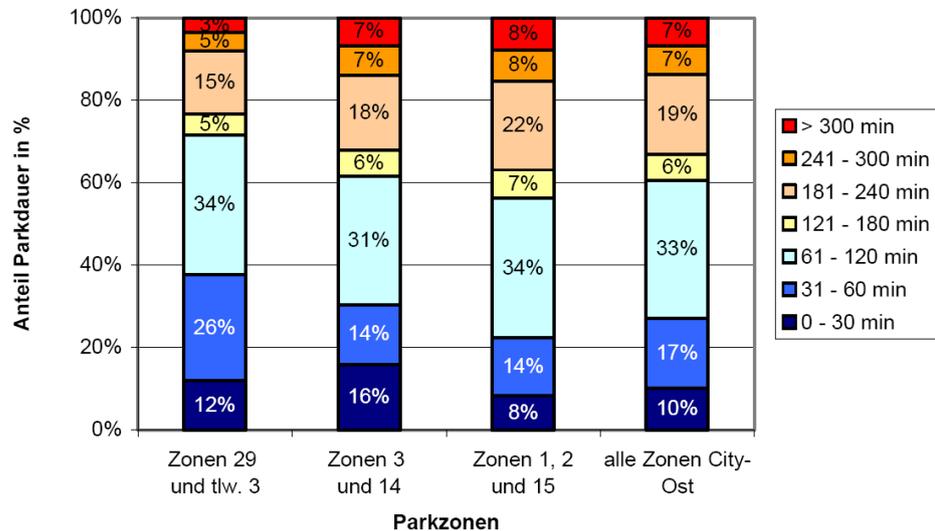
Abbildung 46: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht ohne Parkhöchstdauer eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in Berlin-Mitte stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (Abbildung 47).

In Schwerin kann derzeit nur in den Bewohnerparkzonen G (Südliche Paulsstadt) und J (Nördliche Paulsstadt) überall ohne Parkdauerbegrenzung geparkt werden. In den anderen Bewohnerparkzonen gibt es neben dem unbegrenzten Parken auch Bereiche in denen das Parken auf 2 oder 4 Stunden begrenzt ist.

Abbildung 47: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirk Mitte von Berlin / PGN, 2006)



Reines Gebührenparken

Bei der reinen Gebührenpflicht darf nur mit Parkschein geparkt werden. Eine Bevorzugung von Bewohnern oder Gewerbetreibenden besteht nicht. Diese Regelung wird in Schwerin speziell im Bahnhofsumfeld in den Bewohnerparkzonen D (Bahnhofsquartier) und J (Mittlere Paulsstadt) angewandt sowie in einzelnen Straßenzügen in den Bewohnerparkzonen F (Feldstadt) und H (Mittlere Paulsstadt).

Zum Teil kommt in den Straßenabschnitten eine Höchstparkdauer von 2 oder 4 Stunden zum Einsatz.

Abbildung 48: Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Trennprinzip



4.1.2 Parkscheibe

Mischprinzip mit Vignetteninhaber frei

Durch eine Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe werden gebietsfremde Langparker wirksam verdrängt, gleichzeitig erhöhen sich die Parkchancen für Bewohner und Kurzparker. Von der Parkscheibenregelung werden die Bewohner mittels Bewohnerparkausweis bzw. die Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung befreit.

In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005).

In Schwerin wird in einzelnen Straßenzügen der Bewohnerparkzonen A (Altstadt), C (Schelfstadt), D (Bahnhofsquartier), F (Feldstadt) und J (Nördliche Paulsstadt) eine Parkscheibenregelung im Mischprinzip angewandt.

Vorteil der Parkscheibe ist aus Nutzersicht das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit zur Aufenthaltsdauer. Ein Nebeneinander von kostenlosen Kurzparkplätzen und gebührenpflichtigen

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Parkzonen und / oder Sammelanlagen kann außerdem zu einem erhöhten Parksuchverkehr und einem höheren Parkdruck in diesen Bereichen führen, da Autofahrer zuerst versuchen, das Auto kostenlos abzustellen.

Aus kommunaler Sicht ist die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs ein Nachteil. In der Praxis wird die Parkscheibenüberwachung daher häufig vernachlässigt. Ein weiterer Nachteil ist die schwer zu kontrollierende mögliche Manipulation durch das Weiterrücken der Parkscheibe.

Abbildung 49: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Reine Parkscheibenregelung

Bei der reinen Parkdauerbegrenzung mittels Parkscheibe wird der Fokus auf die Kurzparker gelegt. Bewohner und Gewerbetreibenden erhalten keine Bevorzugung, auch sie dürfen in diesen Bereichen nur mit Parkscheibe parken. Diese Regelung wird in Schwerin nur in vereinzelt Straßenabschnitten in den Bewohnerparkzonen C (Schelfstadt, bspw. im Bereich einer Schule), F (Feldstadt, bspw. im Bereich des Bahnhofs Schwerin-Mitte) und J (Nördliche Paulsstadt, bspw. im Umfeld eines Stromversorgungsunternehmens) angewandt.

Abbildung 50: Beschilderungsbeispiel für Parkscheibenregelungen im Trennprinzip



4.1.3 Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da der öffentliche Straßenraum dem Gemeingebrauch unterliegt, ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Allerdings dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % (VwV-StVO §45 29 X, 31.3 und 32.4).

Bewohnerparkbereiche sind die wohl strikteste Form der Bewohnerbevorrechtigung. Da es in den meisten innerstädtischen Gebieten Mischnutzungen gibt, wird das reine Bewohnerparken vergleichsweise selten angewendet. Damit wird auch berücksichtigt, dass die Bedürfnisse von anderen Nutzergruppen wie Kunden oder Besuchern mit dieser Regelung nicht befriedigt werden.

Nachteilig ist wie bei der Parkscheibenregelung aus Sicht des Bezirkshaushalts der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann.

Reine Bewohnerparkbereiche sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ gekennzeichnet (Abbildung 51). In Schwerin wird neben diesen Beschilderungen auch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) verwendet. Reine Bewohnerparkbereiche gibt es in Schwerin in allen Bewohnerparkzonen.

Abbildung 51: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken



4.1.4 Bewirtschaftungsempfehlung für die Innenstadt von Schwerin

In Schwerin bestehen derzeit viele unterschiedliche Parkregelungen nebeneinander, die vor allem für Ortsunkundige unübersichtlich sind. Wir empfehlen die verschiedenen Parkregelungen zu vereinheitlichen und überall eine Gebührenpflicht im Mischprinzip mit Vignetteninhaber frei (bzw. Bewohner frei) einzuführen.

Diese Regelung steht allen Nutzern offen, ist leicht verständlich und beinhaltet eine Bevorzugung der Bewohner. Zudem erzeugen Kunden und Besucher weniger Parksuchverkehr, wenn überall die gleiche Regelung besteht und nicht kostenloses neben gebührenpflichtigem Parken besteht bzw. ganze Straßenabschnitte nur für Bewohner reserviert sind. Letztendlich ist auch die Gegenfinanzierung der Überwachung durch die Parkscheineinnahmen gesichert.

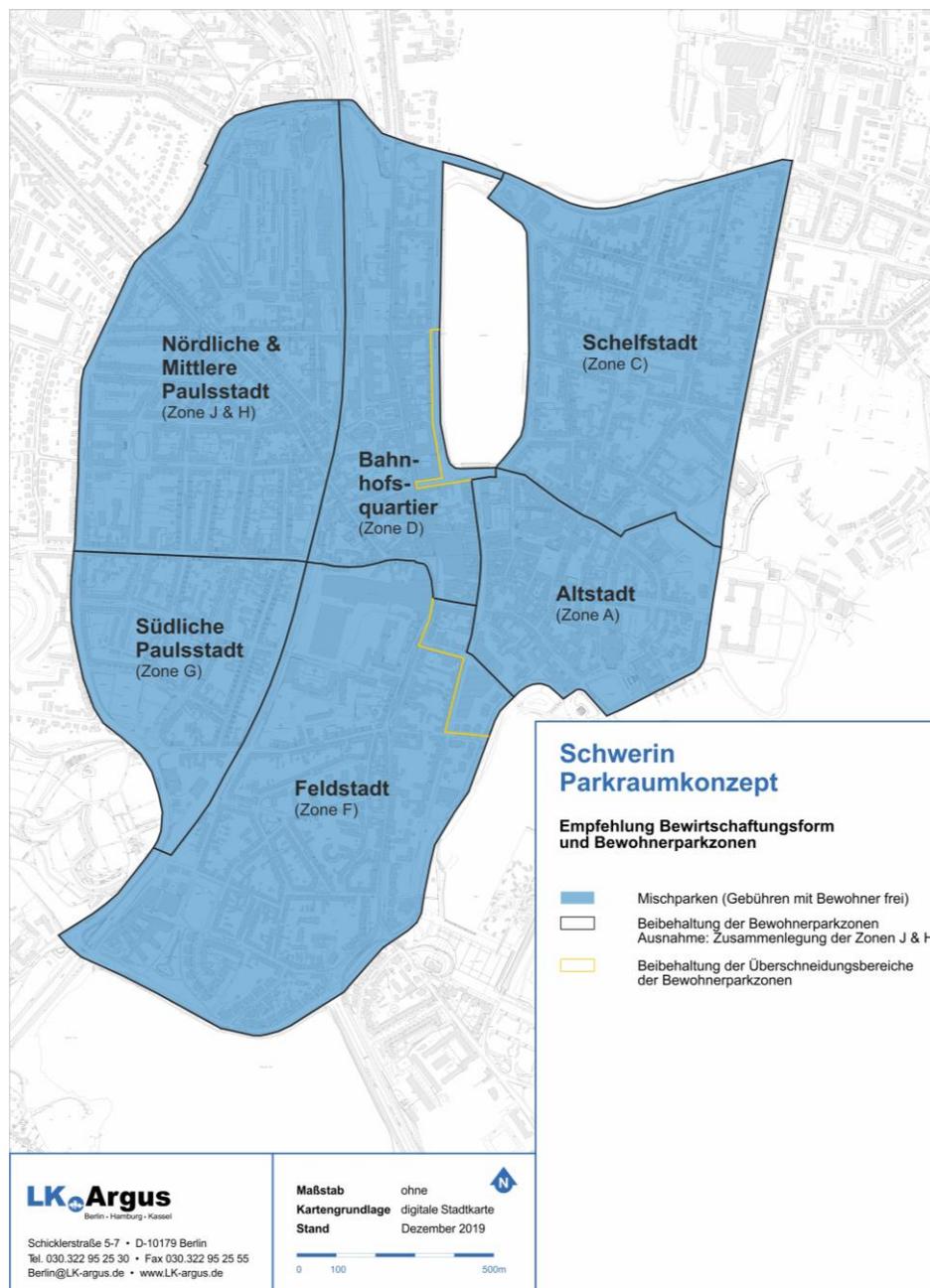
Die Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete sind zu beobachten. Wir gehen allerdings davon aus, dass hier keine relevanten Veränderungen der Parkraumsituation auftreten, da heute bereits eine Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet vorhanden ist.

Bei der letzten Anpassung der Abgrenzung der Bewohnerparkzonen wurden für die Abgrenzung der Zonen größere Straßenzüge mit Trennwirkung sowie die Eisenbahntrasse gewählt. Diese Grenzen sind sinnvoll und sollten auch mit ihren Überschneidungsbereichen im Wesentlichen beibehalten werden. Lediglich die Nördliche Paulsstadt (Zone J) und die Mittlere Paulsstadt (Zone H) sollten zu einer großen Bewohnerparkzone zusammengefasst werden (Abbildung 52). Die neue Zone J + H bleibt im Rahmen der angestrebten Ausdehnung von bis zu 1.000 m im Durchmesser.

Abbildung 52: Empfehlung Bewirtschaftungsform und Bewohnerparkzonen

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

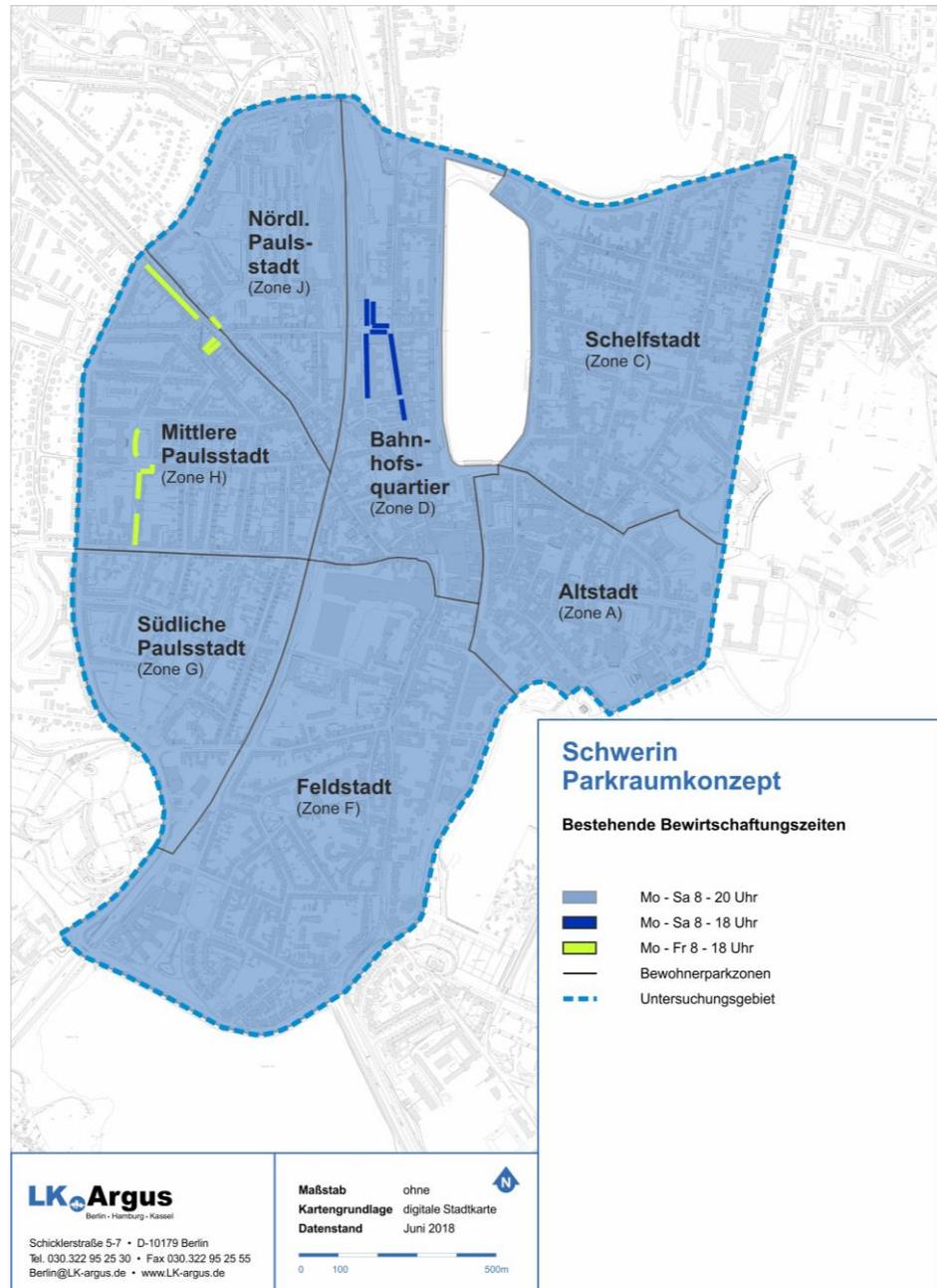
28. Mai 2020



4.2 Bewirtschaftungszeiten

Derzeit gibt es in der Innenstadt von Schwerin drei verschiedene Bewirtschaftungszeiten (Abbildung 53). Hauptsächlich besteht eine Bewirtschaftung in der Zeit von Mo - Sa 8 - 20 Uhr. Im Umfeld des Bahnhofs gilt eine kürzere Bewirtschaftungszeit von Mo - Sa 8 - 18 Uhr. Auch in der Umgebung des Platzes der Freiheit und des Demmlerplatzes erfolgt eine gekürzte Bewirtschaftungszeit von Mo - Fr 8 - 18 Uhr.

Abbildung 53: Bestehende Bewirtschaftungszeiten

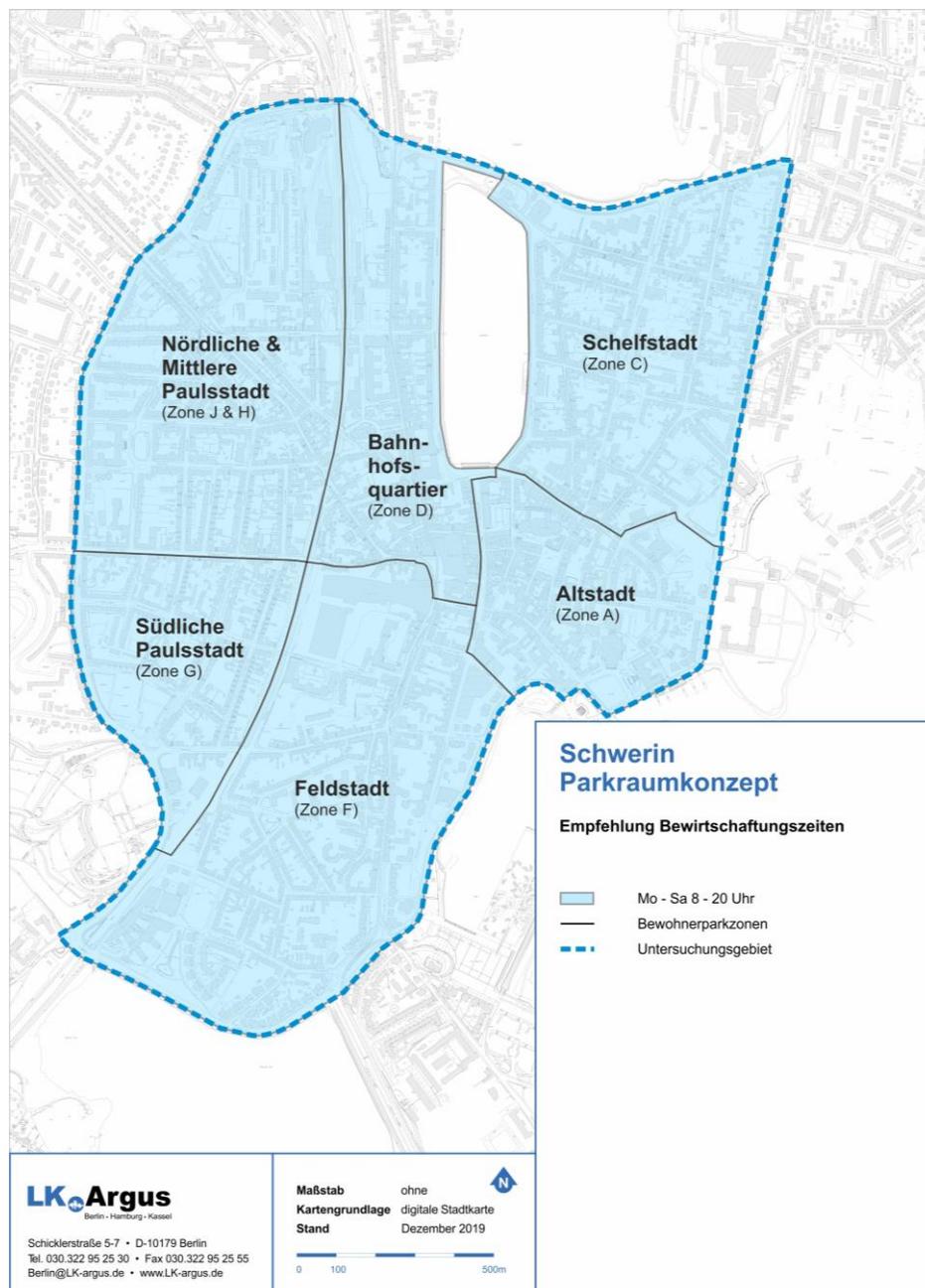


Die Erhebungen haben gezeigt, dass eine Ausdehnung der Bewirtschaftungszeit Mo - Sa 8 - 20 Uhr nicht notwendig ist. Wir empfehlen, die Regelung im Sinne einer einheitlichen und möglichst einfachen Regelung im gesamten Gebiet anzuwenden (Abbildung 54).

Abbildung 54: Empfehlung Bewirtschaftungszeiten

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020



4.3 Gebührenhöhe

Aktuell liegen die Parkscheingebühren in der Schweriner Innenstadt bei 1 € / Stunde. Die Abrechnung erfolgt im 30-Minuten-Takt. Es ist eine Mindestgebühr von 0,50 € zu entrichten. In Straßen ohne Parkdauerbegrenzung besteht die Möglichkeit ein Tagesticket für 5 € zu erwerben.

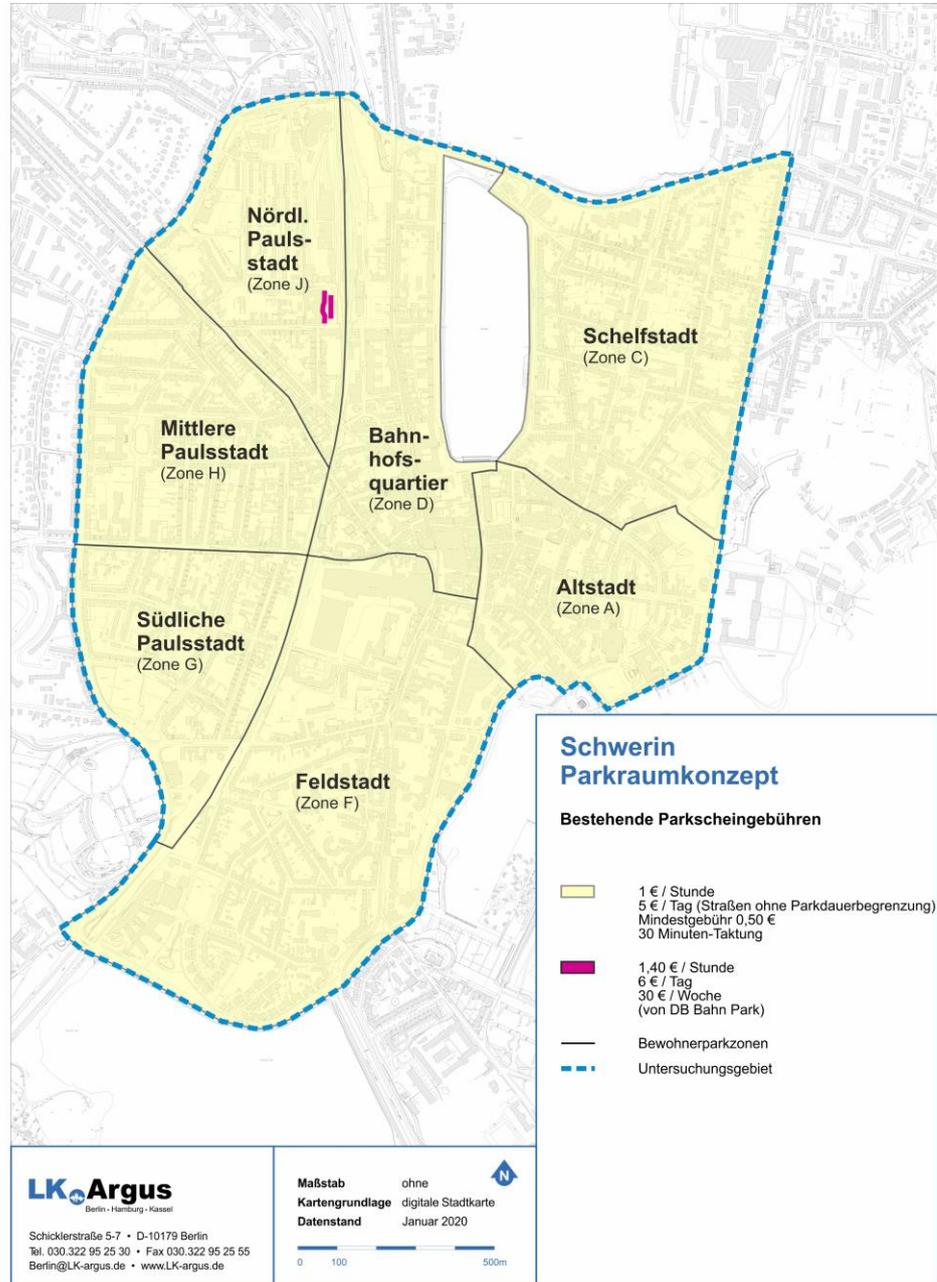
Auf der Rückseite des Bahnhofs wird der Straßenraum von der DB Bahn Park bewirtschaftet. Hier besteht die Möglichkeit neben dem Parken für

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

1,40 € / Stunde auch ein Tagesticket für 6 € sowie ein Wochenticket für 30 € zu lösen (Abbildung 55).

Abbildung 55: Bestehende Parkscheingebühren



4.3.1 Variantenbetrachtung

Entsprechend den Ergebnissen des Abstimmungsgesprächs vom 13.01.2020 sind zukünftig drei Varianten der Gebührengestaltung denkbar. Ein Vorteil aller Varianten ist, dass die Parkstände allen Nutzern zur Verfügung stehen.

- Variante 1 – Mischparken mit einer einheitlichen Parkscheingebühr,
- Variante 2 – Mischparken mit gestaffelter Parkscheingebühr,
- Variante 3 – Mischparken mit saisonal gestaffelter Parkscheingebühr.

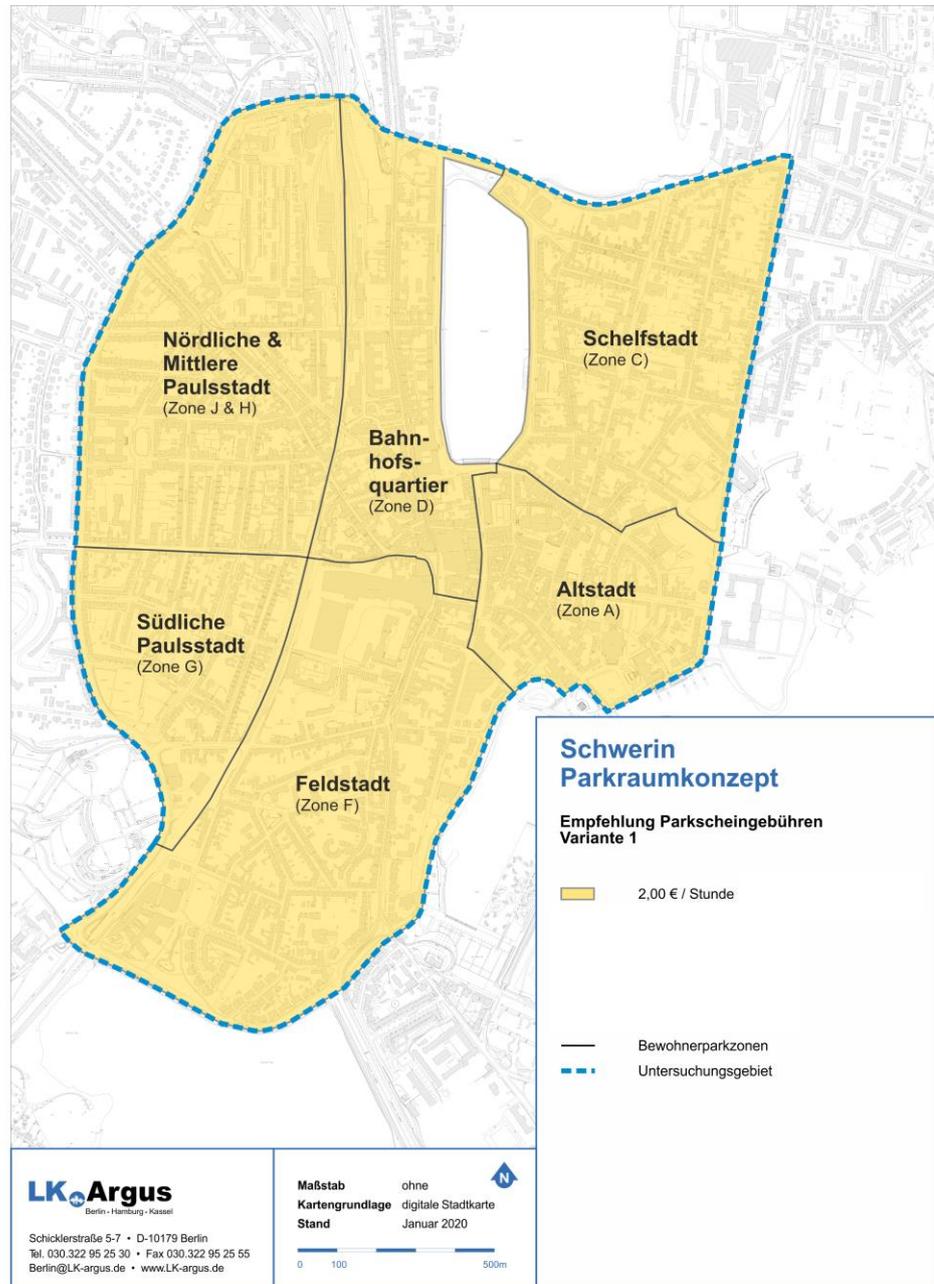
Variante 1 – Mischparken mit einer einheitlichen Parkscheingebühr

Variante 1 sieht im gesamten Untersuchungsgebiet eine einheitliche Gebühr vor (Abbildung 55). Diese Regelung ist besonders leicht verständlich.

Die Gebührenhöhe in den Sammelanlagen liegt heute je nach Anlage für die erste angefangene Stunde bei bis zu 1,50 €, die Tageshöchstsätze zwischen 8 und 12 € (Kapitel 2.6). Ein Einzelfahrschein im Stadt- oder Landkreisnetz kostet 2,00 €. ⁶ Um die erwünschten verkehrslenkenden Effekte in allen Bereichen des Untersuchungsgebietes zu erzielen, wird im öffentlichen Raum eine Gebührenhöhe von 2,00 € Stunde empfohlen (Abbildung 56).

⁶ Angaben der Stadt Schwerin vom 03.03.2020.

Abbildung 56: Empfehlung Parkgebühren – Variante 1



Variante 2 – Mischparken mit gestaffelter Parkscheinegebühr

In der **Variante 2** sind zwei Parkzonen mit unterschiedlicher hoher Parkscheinegebühr vorgesehen. Im Zentrum bzw. in der Altstadt sowie in den angrenzenden Bereichen des Bahnhofquartiers und der Schelfstadt wird eine höhere Parkscheinegebühr von 3 € / Stunde vorgeschlagen (Abbildung 57). Die Erhebungen haben gezeigt, dass diese Bereiche eine höhere Belegung aufweisen. Um auch im verbleibenden Untersuchungsgebiet die verkehrslenkenden Effekte

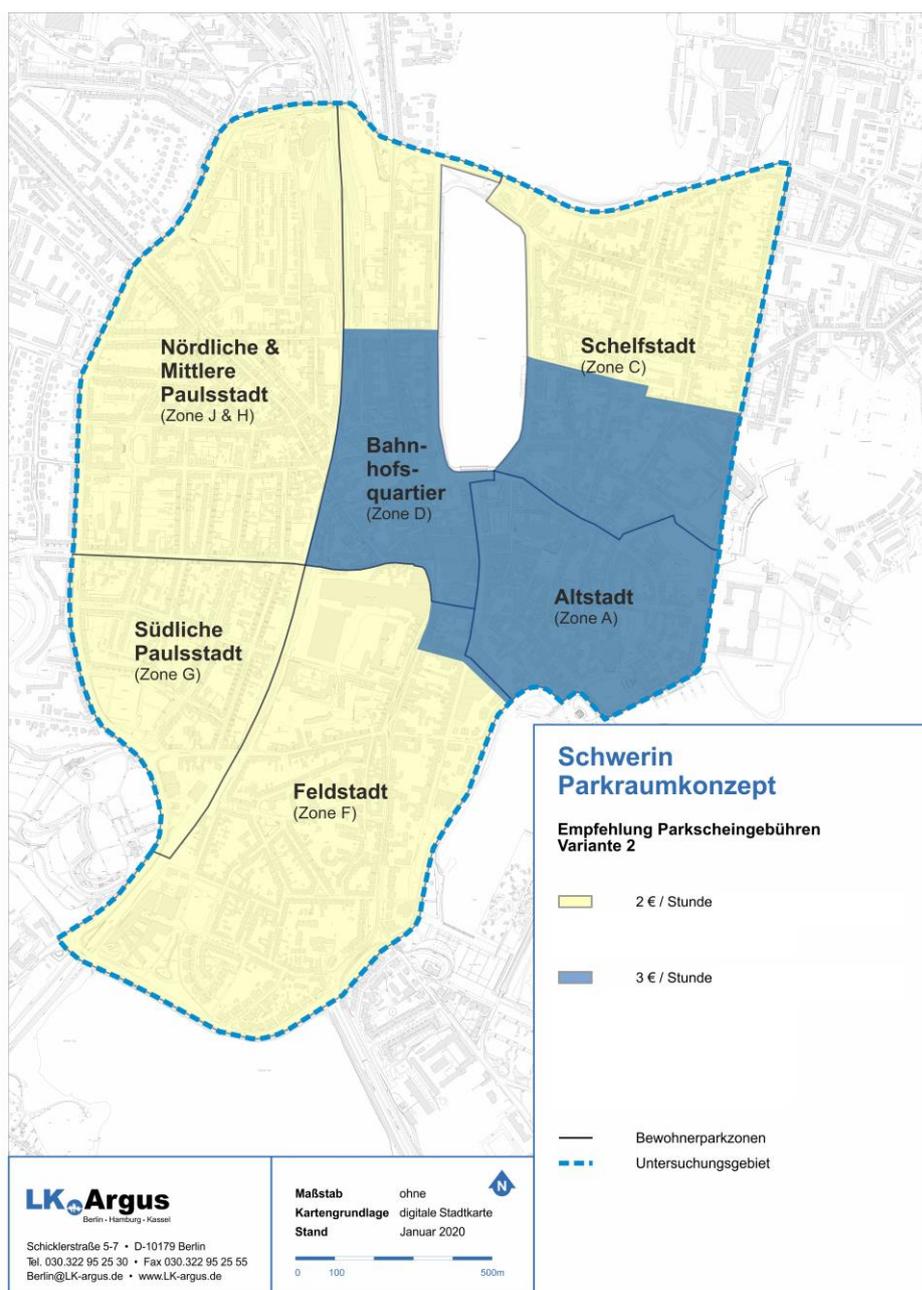
zu erzielen, ist hier eine Gebührenhöhe mit 2 € / Stunde sinnvoll. Die zwei Parkgebührenzonen decken sich nicht mit den Bewohnerparkzonen (Kapitel 4.1.4).

Durch die unterschiedlichen Parkscheingebühren kann es an den Grenzen der Parkgebührenzonen zu einem erhöhten Parksuchverkehr und zu einer Verschiebung des Parkdruckes in die Bereiche mit einer geringeren Gebührenhöhe kommen. Ausnahme ist der westliche Bereich der 3 €-Zone aufgrund der Trennwirkung der Bahntrasse.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 57: Empfehlung Parkscheingebühren – Variante 2



Variante 3 – Mischparken mit saisonal gestaffelter Parkscheingebühr

Variante 3 ist eine Mischform aus Variante 1 und 2. In den Monaten mit erhöhter Parkraumnachfrage (Hauptzeiten) kommt eine gestaffelte Parkscheingebühr wie in Variante 2 zum Einsatz. In den schwächer nachgefragten Zeiten (Nebenzeiten) wird im gesamten Untersuchungsgebiet eine einheitliche Parkscheingebühr wie in Variante 1 erhoben. Diese Regelung ist für die Nutzer nur sehr schwer verständlich. Gleichzeitig kann es wie in Variante 2 zu den Hauptzeiten zu einer Verschiebung des Parkdruckes kommen.

4.3.2 Einnahmen aus Parkscheingebühren

Nachfolgend werden die Einnahmen aus den Parkscheingebühren für die Varianten 1 und 2 abgeschätzt. Eine Schätzung für Variante 3 ist mit derzeitigem Stand nicht möglich, da die Rahmenbedingung⁷ noch abgestimmt werden müssen.

Bei der Abschätzung werden die Bewirtschaftungsdauer, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände, deren mittlere Belegung und der Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein berücksichtigt. Grundlage für die Festlegung des parkstandsbezogenen Parkscheinanteils sind neben eigenen Erfahrungswerten, die Erhebungsergebnisse (Kapitel 2.3) sowie die derzeitigen Einnahmen aus Parkscheingebühren. Der parkstandsbezogene Parkscheinanteil wird bewusst zurückhaltend angesetzt, um bei der Berechnung „auf der sicheren Seite“ zu sein.

Variante 1

Die Einnahmenkalkulation für Variante 1 geht davon aus, dass insgesamt 5.849 Abstellstände montags bis samstags von 8 bis 20 Uhr bewirtschaftet werden. Davon 5.289⁸ im Straßenraum und 560 auf öffentlichen Sammelanlagen.

Unter den dargestellten Annahmen ist in Variante 1 mit Einnahmen aus Parkscheingebühren von rund 2,1 Mio. € p.a. zu rechnen. Dies ergibt Parkscheingebühreneinnahmen von rund 364 € je Abstellstand und Jahr.

⁷ Zum Beispiel Festlegung der Haupt- und Nebenzeiten.

⁸ Nicht berücksichtigt sind Parkstände, die einer Nutzerbeschränkung oder einem temporären Haltverbot unterliegen oder von DB Bahn Park bewirtschaftet werden.

Zone	Gebührenpflichtige Parkstände	mittelfristige Prognose				Parkschein-Einnahmen pro Jahr
		Belegungsgrad	Parkstand-bezogener Parkscheinanteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr	
Parkgebührenzone I	5.849	70 %	5 %	3.636 Std.	2,00 € / Stunde	2.126.696 €
Summe	5.849					2.126.696 €

Variante 2

Die Einnahmenkalkulation für Variante 2 geht in Parkgebührenzone I mit einer Gebühr von 3 € / Stunde von 1.540 Parkständen und in Zone II mit 2 € / Stunde von 4.309 Parkständen aus.

In Variante 2 mit einer gestaffelten Parkscheingebühr werden rund 2,6 Mio. € p.a. prognostiziert. Damit ergeben sich pro Abstellstand Einnahmen von rund 436 € pro Jahr.

Zone	Gebührenpflichtige Parkstände	mittelfristige Prognose				Parkschein-Einnahmen pro Jahr
		Belegungsgrad	Parkstand-bezogener Parkscheinanteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr	
Parkgebührenzone I	1.540	75 %	4 %	3.636 Std.	3,00 € / Stunde	671.933 €
Parkgebührenzone II	4.309	65 %	6 %	3.636 Std.	2,00 € / Stunde	1.880.103 €
Summe	5.849					2.552.036 €

4.3.3 Schlussfolgerungen für Schwerin

Ziel der zukünftigen Bewirtschaftung sollte es sein, die Parkregelungen zu vereinheitlichen und übersichtlich zu gestalten. Im Ergebnis wird Variante 1 empfohlen, da die Nachteile der Varianten 2 und 3 gegenüber der Variante 1 überwiegen.

Um einen möglichst hohe Nutzerfreundlichkeit und Kostengerechtigkeit zu gewährleisten, sollte die Mindestgebühr zukünftig entfallen. Außerdem sollte die bestehende 30-Minuten-Taktung auf eine möglichst geringe Taktung umgestellt werden. Eine zusätzliche Möglichkeit einer nutzerfreundlicheren Gebührengestaltung besteht durch die Einführung von bargeldlosen Bezahlmethoden (siehe Kapitel 5).

Das Tagesticket sollte entfallen, damit Beschäftigte, Pendler bzw. gebietsfremde Langparker auf die vorhandenen Sammelanlagen ausweichen, in denen bereits Tagestickets angeboten werden.

Die Sonderregelung auf der Rückseite des Bahnhofs mit Tages- und Wochentickets bleibt bestehen, da sie von der DB Bahn Park bewirtschaftet wird und die Stadt keinen Einfluss darauf hat.

5 Systeme für bargeldloses Bezahlen

Mögliche Systeme zum bargeldlosen Bezahlen der Parkscheingebühren erfolgen entweder mit dem Mobiltelefon oder mit der Girocard am Parkscheinautomaten. Die Lösung eines Parktickets mit dem Mobiltelefon wird als Handyparken bezeichnet.

In der Landeshauptstadt Schwerin gibt es das Handyparken bisher noch nicht.⁹ Ebenso wenig sind die Parkscheinautomaten mit Girocardfunktion ausgestattet. Es kann nur mit Münzen bezahlt werden ohne Wechselgeldfunktion.

5.1 Handyparken

Handyparken wird in immer mehr Städten eingesetzt und kann unabhängig der Parkscheinautomaten-Anbieter angewendet werden. Der Buchungsvorgang mit dem Mobiltelefon erfolgt fast immer nach dem folgenden Schema:

- App des Anbieters auf das Mobiltelefon laden,
- Ggf. Registrierung,
- Kennzeichen eingeben (einige Anbieter gewähren die Möglichkeit mehrere Kennzeichen hinzuzufügen),
- Parkmöglichkeit in der App auswählen (bspw. Parkzone oder auch Parkhäuser, die einige Anbieter bereits integriert haben. Die Ortung erfolgt zu meist durch GPS.),
- Parkvorgang starten,
- Parkvorgang eigenständig stoppen bzw. verlängern,
- Bezahlung erfolgt automatisch.

Das Handyparken wird u. a. von den Firmen Park Now, Yellowbrick, paybyphone, EasyPark, Park and Joy, moBiLET und Parkster angeboten. Jeder Anbieter stellt verschiedene Tarife zur Auswahl, zwischen denen der Parkende wählen kann. Je nach Anbieter und Tarif kann zusätzlich zu den Parkgebühren eine Servicegebühr je Parkvorgang und / oder eine monatliche Grundgebühr hinzukommen. Die Registrierung ist bei allen Anbietern kostenlos. Einzelne Anbieter bieten auch Tarife ohne Registrierung an. Die Bezahlungsmöglichkeiten sind anbieterabhängig. Je nach Anbieter erfolgt die Bezahlung per Lastschrift, PayPal, Mobilfunkrechnung, Guthabenkonto, Rechnung, Klarna und / oder

⁹ Einzige Ausnahme bildet der Parkscheinautomat der DB Bahn Park (auf der westlichen Seite des Bahnhofs). Hier kann mit Münzen, per Girocard oder Kreditkarte bezahlt werden. Zudem besteht die Möglichkeit des Handyparkens mit der DB Bahn-Park-App.

ApplePay bzw. AndroidPay. Eine Zahlung mit Kreditkarte akzeptieren alle Anbieter. Die Einnahmen der Parkgebühren gehen zu 100 % an die Kommune.

Für den Nutzer hat das Handyparken folgende Vorteile:

- Bargeldlose Bezahlung (Wegfall der Bereithaltung von Kleingeld),
- Minutengenaue Abrechnung und demnach Kostenersparnis (Einsparpotenzial im Vergleich zu anderen Bezahlungsmöglichkeiten im Durchschnitt ca. 25 % (EasyParkGmbH, 2015)),
- Freie Wahl des Buchungssystems (per App, SMS oder Anruf)¹⁰ und somit barrierearme Nutzung,
- Einfache und flexible Nutzung und somit auch Zeitersparnis (z. B. Verlängerung der Parkzeit von überall möglich, außer es besteht eine Parkdauerbegrenzung),
- Keine Abo-Pflicht.

Allerdings kann das Handyparken auch mit Nachteilen für den Verbraucher einhergehen. Diese sind überschaubar und von jedem Nutzer abzuwägen. Im Einzelnen können folgende Nachteile entstehen:

- Wenig spontan für Gelegenheitsparker (einmalige etwas aufwändige Registrierung bei einzelnen Anbietern vorab notwendig, ggf. Ausdruck einer Anbieter-Parkvignette für die Windschutzscheibe),
- Ohne internetfähiges Mobiltelefon keine Nutzung per App durchführbar (auf SMS- oder Anruf-Buchung oder klassisches Bezahlen am Parkscheinautomaten angewiesen),
- Je nach Tarif zusätzliche Service-Gebühren, monatliche Grundgebühren oder SMS-Kosten möglich,
- Beim Vergessen des Stoppens des Parkvorgangs läuft die Parkgebühr bis zu einer automatischen Systemabmeldung weiter (häufig Ende der gebührenpflichtigen Zeit der Parkzone).

Entscheidet sich eine Kommune Handyparken einzuführen, ergeben sich auch für diese Vor- und Nachteile. Die wesentlichen Vorteile für die Kommune sind:

- Geringer technischer Aufwand und geringe Investitionskosten (Weternutzung der vorhandenen Parkscheinautomaten),

¹⁰ Die Buchung per SMS und / oder per Anruf bieten nur einzelne Anbieter wie bspw. Park Now, paybyphone, EasyPark und Parkster an.

- Reduzierung der Betriebskosten (weniger Automatenleerungen, Münzaufkommen, Papierverbrauch und Parkscheinautomateninstandhaltung),
- Managen von temporären Parkerlaubnissen und Anwohnerparkausweisen bei einigen Anbietern möglich (bspw. Parkster),
- Stärkung der Kommune als innovativer und serviceorientierter Dienstleister.

Ein Nachteil entsteht der Kommune beim Kontrollieren der Fahrzeuge, die das Handyparken nutzen. Die Eingabe der Kennzeichen ist mit einem kleinen zeitlichen Mehraufwand verbunden.

Beim Handyparken gibt es zwei verschiedene Modelle: das Plattformmodell und den Einzelanbieter. Diese werden in den nachfolgenden Kapiteln näher beschreiben.

5.1.1 Plattform-Modell

Beim Plattform-Modell handelt es sich um ein offenes und ausschreibungsfreies Mehrbetreibermodell, das verschiedene Anbieter von bargeldlosem Bezahlen (z. B. Park Now, Yellowbrick, paybyphone, EasyPark, Park and Joy, moBiLET und Parkster) auf einer Plattform (z. B. Smartparking) zusammenschließt. Die Plattform funktioniert mit allen in Deutschland aktiven Anbietern.

Beim Plattform-Modell kann der Parkende zwischen den verschiedenen Anbietern und seinen Tarifen auswählen. Durch den Wettbewerb der verschiedenen Anbieter sind diese in der Pflicht, innovativ zu bleiben. Dadurch erzielt die Kommune eine höhere Akzeptanz und somit Nutzung des Handyparkens.

Aufgrund von hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards dank zertifizierter Betreiber bzgl. Datenschutz etc. soll ein Missbrauch ausgeschlossen sein, was zur Kundenzufriedenheit beiträgt.

Der Kommune entstehen durch das Plattform-Modell keine zusätzlichen Kosten. So wird die Infrastruktur dahingehend angepasst, dass die Parkscheinautomaten gut sichtbar angebrachte Aufkleber erhalten mit allen auszuwählenden Anbietern. Die Aufkleber werden von den Anbietern zur Verfügung gestellt. Eine neue Beschilderung ist verzichtbar. Für die Parkraumüberwachung entsteht kaum Mehraufwand, da die gleiche Software für Kontrollen nutzbar ist, die die Betreiber bereits anbieten. Hierfür bekommt das Überwachungspersonal einen Zugang zur Datenbank der Betreiber. Der einzige Mehraufwand für die Kommunen besteht in der Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Anbietern und deren Auswahl sowie deren Vertragsabschlüsse.

In der Umgebung von Schwerin bieten bereits die Städte Wismar, Rostock und Lübeck das Plattformmodell „smartparking“ mit Park now, Yellowbrick, paybyphone, Easy Park, Park and Joy, moBiLET und Parkster an.

5.1.2 Einzelanbieter

Bei einem Einzelanbieter wird ein Exklusivvertrag zwischen der Stadt und einem Anbieter geschlossen (z. B. paybyphone). Aus Wettbewerbsgründen ist hierfür eine Ausschreibung der Stadt notwendig. Bei einem Vertragsabschluss mit nur einem Anbieter sind ggf. individuelle Lösungen möglich. Um eine breite Zugänglichkeit zu sichern, ist es wichtig, dass der Anbieter mehrere Anwendungsmöglichkeiten anbietet, neben der App auch eine Buchung per SMS und Anruf.

Beim Einzelanbieter steht dem Parkenden nur dieser zur Buchung eines Parktickets zur Verfügung. Es besteht demnach keine Wahlfreiheit für den Nutzer. Unter Umständen kann es in Nachbarstädten andere Anbieter geben bei dem sich der Nutzer neu anmelden und mehrere Anbieter-Apps auf seinem Mobiltelefon installieren muss.

Einzelanbieter erheben Transaktionsgebühren. Für den Parkenden kann sich somit das Parkticket je nach Handy-Vertrag verteuern. Im Umkehrschluss kann sich durch die zusätzlich anfallenden Transaktionsgebühren eine geringere Nutzung des Handyparkens ergeben.

Beim Einzelanbieter kommen auf die Kommune Kosten für die Änderung der Beschilderung hinzu. In der Regel sind diese Kosten von der Kommune selbst zu tragen.

Städte wie Güstrow und Pasewalk haben einen Exklusivvertrag mit paybyphone (ehemals travipay) bzw. EasyPark abgeschlossen.

5.2 Parkscheinautomaten mit Girocardfunktion

Es gibt unterschiedliche Parkscheinautomaten-Anbieter wie z. B. WSA electronic, Cale, RTB (ehemals Siemens), Hectronic, Georgi und Parkeon. In Schwerin stehen derzeit Parkscheinautomaten von Siemens, bei denen das Bezahlen nur mit Münzen möglich ist. Eine Wechselgeldfunktion weisen die Parkscheinautomaten nicht auf.

Um den Parkenden die Nutzung der Parkscheinautomaten zu erleichtern, ist eine Wechselgeldfunktion bzw. mindestens eine weitere Bezahlmöglichkeit sinnvoll, da nicht jeder das passende Kleingeld immer dabei hat. Eine Wechselgeldfunktion wäre ebenfalls wünschenswert. Die neuen Parkscheinautomaten von RTB (ehemals Siemens) besitzen eine Wechselgeldfunktion sowie auch eine Bezahlungsfunktion mit Girocard und Kreditkarte. Sie sind gegen Vandalismus und Einbrüche geschützt.

5.3 Empfehlungen zur Einführung von bargeldlosen Bezahlssystemen in Schwerin

Aufgrund der derzeitigen Bezahlung an Parkscheinautomaten nur mit Münzen und ohne Wechselgeldfunktion wird eine nutzerfreundliche Bezahlung der Parkgebühren mit dem Mobiltelefon empfohlen. Generell sollte an allen Parkscheinautomaten auch ein Bezahlen mit Girocard möglich sein, um die Benutzerfreundlichkeit weiter zu erhöhen. Dem Nutzer würden somit drei verschiedene Bezahlungsmöglichkeiten (Bargeld, Girocard oder Handyparken) offenstehen, die auch eine spontane Nutzung zulassen.

Aus wirtschaftlichen und nutzerfreundlichen Gründen wird empfohlen, in Schwerin das Plattform-Modell bspw. mit smartparking einzuführen. Es sollten möglichst viele Anbieter auf der Plattform zusammengefasst werden, um eine möglichst umfangreiche Tarifpalette und Barrierefreiheit bezüglich der verschiedenen Buchungsmöglichkeiten (App, SMS, Anruf) und Bezahlkanäle (Mobilfunkrechnung, Lastschrift, Kreditkarte, PayPal, Guthabenkonto) zu gewährleisten. Für Schwerin ist dies eine kostengünstige Variante, bei der kein Mehraufwand mit der Einführung des Handyparkens entsteht. Zudem ist die Möglichkeit aus verschiedenen Anbietern zu wählen kundenfreundlich und erhöht die Akzeptanz des Handyparkens.

6 Park and Ride

Mit einem attraktiven und außerhalb der Innenstadt gelegenen Park and Ride-Angebot in Verbindung mit einer Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt können Pendler aus dem Innenstadtbereich verlagert und Parkraum für Bewohner, Kunden und Besucher geschaffen werden. Mit einer Verlagerung der Pendler auf den ÖPNV geht außerdem eine Verringerung der Verkehrsbelastung sowie des Parksuchverkehrs in der Innenstadt einher.

Für den Nutzer einer P+R-Anlage ist von Bedeutung, dass ein Reisezeitvorteil besteht, beispielsweise durch eine schnelle Taktfolge und direkte Verbindung zum Zielort. Hierfür werden Straßenbahnen auf gesonderten Bahnkörpern als bequemer und schneller angesehen als Busse im Individualverkehr. Allerdings können Busse schneller und flexibler an Anforderungen des P+R-Verkehrs angepasst werden (bspw. Verlegung von Haltestellen). Schnellbuslinien sind ähnlich attraktiv wie Straßenbahnen.

Im Folgenden wird das bestehende P+R-Angebot sowie dessen Nachfrage untersucht und ein möglicher Ausbau bestehender P+R-Anlagen sowie neue P+R-Standorte geprüft.

6.1 P+R-Angebot

In Schwerin gibt es derzeit vier P+R-Anlagen mit insgesamt 1.021 Abstellständen¹¹. Hierzu zählen:

- P+R Klinikum mit 274 gebührenpflichtigen Abstellständen, davon 4 nutzerbeschränkt (Behinderte),
- P+R Kongresshalle mit 620 Abstellständen ohne Einschränkung, davon 420 gebührenpflichtig bei Veranstaltungen,
- P+R Ludwigsluster Chaussee mit insgesamt 72 Abstellständen ohne Einschränkung, davon 42 entlang der Straße in Richtung Zentrum und 30 in Richtung Stadtauswärts sowie
- P+R Plater Straße mit insgesamt 55 Abstellständen ohne Einschränkung.

Die Lage der einzelnen P+R-Anlagen ist in Abbildung 58 dargestellt. Alle vier P+R-Anlagen liegen außerhalb der Innenstadt.

In Ergänzung zu den klassischen P+R-Anlagen wird von der Stadt – ggf. in Kombination mit einem gleichzeitig zu lösenden Nahverkehrsticket – der Parkplatz Am Hauptbahnhof mit 199 gebührenpflichtigen Abstellständen, davon 7 nutzerbeschränkt (Wohnmobile, Behinderte) gesehen. Allerdings wird dieser

¹¹ Angaben der Stadt Schwerin aus 2016/2017 und 2020.

nicht als P+R-Anlage ausgewiesen, da Pendler aus der Innenstadt herausgehalten werden sollten.

Abbildung 58: P+R-Anlagen in Schwerin



6.2 P+R-Nachfrage

Die Belegung der einzelnen P+R-Anlagen wurde durch die Stadt erfasst. Die Erhebungen erfolgten an mehreren Werktagen außerhalb der Ferienzeit jeweils am Vormittag. Auf den P+R-Anlagen Klinikum und Ludwigsuster Chaussee wurde im Januar 2020 bzw. August / September 2016, an der Kongresshalle im April / Mai 2017 sowie an der Plater Straße im August / September 2016 gezählt. Die Ergebnisse werden hier nachrichtlich übernommen (Tabelle 4).

Tabelle 4: Durchschnittliche werktägliche Belegung der einzelnen P+R-Anlagen am Vormittag

P+R-Anlage	2020	2016/2017
Klinikum	93 %	81 %
Ludwigsluster Chaussee Ri. Zentrum	99 %	67 %
Ludwigsluster Chaussee Ri. Stadtauswärts	91 %	44 %
Kongresshalle	-	18 %
Plater Straße	-	18 %

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

2016 / 2017 waren alle P+R-Anlagen zwischen 81 % und 18 % mittelmäßig bis sehr gering belegt. Im aktuellen Jahr 2020 sind die beiden nochmals gezählten P+R-Anlagen Klinikum und Ludwigsluster Chaussee mit 91 % bis 99 % hoch ausgelastet. Dies entspricht einem Anstieg von bis zu 47 Prozentpunkten. Aufgrund der hohen Belegung dieser beiden P+R-Anlagen sind die Möglichkeiten einer Erweiterung zu prüfen.

Zu den beiden anderen P+R-Anlagen Kongresshalle und Plater Straße liegen keine aktuellen Daten vor.

6.3 Prüfung von P+R-Anlagen

Zunächst werden Grundsätze für die Planung von P+R-Anlagen genannt. Anschließend erfolgt eine Auswahl von Flächen, die zu einer Erweiterung von bestehenden P+R-Anlagen in Frage kommen. Des Weiteren werden Flächen für neue P+R-Anlagen ausgewählt. Die ausgewählten Flächen werden anschließend bezüglich einer P+R-Nutzung überschlüssig geprüft.

6.3.1 Grundsätze für die Planung von P+R-Anlagen

Es wird empfohlen, dass eine P+R-Anlage nicht mehr als 200 m von der nächsten Haltestelle entfernt sein soll. Die Stellplatzbreite sollte mindestens 2,5 m betragen und die Stellplätze markiert oder gestalterisch abgegrenzt sein. Restflächen sind zu vermeiden, da diese regelwidrig beparkt werden und zu Behinderungen führen können. (FGSV, 2018)

Des Weiteren ist bei der Anlagenplanung der Ausbaustandard der P+R-Anlage mit Frauenstellplätzen und Behindertenstellplätzen, einer übersichtlichen, einfachen und gut einsehbaren Fläche sowie eine gute Beleuchtung zu berücksichtigen. Zudem sollte die P+R-Anlage ausgeschildert sein und einfach zugängliche Informationen zu den P+R-Anlagen bestehen, bspw. auf der Internetseite der Stadt.

In Schwerin sind einige der bestehenden P+R-Anlagen beschildert. Eine ergänzende Beschilderung aus allen Richtungen würde den Nutzern die Zufahrt vor Ort weiter erleichtern. Auf der Internetseite der Stadt ist die Verteilung der P+R-Anlagen über das Stadtgebiet zu finden. Zusätzlich wird empfohlen alle P+R-Anlagen im Liniennetzplan der NVS aufzunehmen.

6.3.2 Auswahl von Flächen zur Erweiterung bestehender P+R-Anlagen

Für einen möglichen Ausbau der hoch belasteten P+R-Anlagen Klinikum und Ludwigsluster Chaussee wird deren Umgebung auf potenzielle, unbebaute und in fußläufiger Entfernung liegender Flächen überprüft.

Am P+R Kliniken grenzt im Norden eine freie unbebaute Grünfläche an, die von der Zufahrt zur Hochschule der Bundesagentur für Arbeit und der Wismarschen Straße begrenzt wird. Die Fläche befindet sich mit ca. 250 m in fußläufiger Entfernung zur Haltestelle Kliniken und ist für eine überschlägige Prüfung geeignet. Weiter nördlich liegt eine noch größere Grünfläche. Aufgrund einer Entfernung von > 350 m zur Haltestelle Kliniken eignet sich diese Fläche jedoch nicht für eine P+R-Nutzung.

Im nahen Umfeld des P+R Ludwigsluster Chaussee befindet sich eine freie unbebaute Grünfläche nördlich der Gutenbergstraße, die von der Ludwigsluster Chaussee bzw. Straßenbahntrasse und der Straße An der Crivitzer Chaussee begrenzt wird. Die Fläche ist ca. 100 m von der Haltestelle Gartenstadt entfernt und somit fußläufig gut zu erreichen. Demnach ist diese Fläche für eine überschlägige Prüfung zur P+R-Nutzung geeignet.

Die überschlägigen Prüfungen zu den P+R-Anlagen erfolgen in Kapitel 6.3.4.

6.3.3 Auswahl von Flächen für neue P+R-Anlagen

Die bestehenden P+R-Anlagen sind räumlich unterschiedlich über das Stadtgebiet von Schwerin verteilt. Im Nordosten und Nordwesten fehlen P+R-Anlagen.

Im Nordosten wäre eine neue P+R-Anlage zwar sinnvoll, allerdings fehlen geeignete Flächen. Nach Angaben der Stadt Schwerin wird der Parkplatz Am Hauptbahnhof aus Richtung Norden und Nordosten sowie teilweise aus Nordwesten sehr stark für eine P+R-Funktion nachgefragt. Potenzielle Dauerparkkunden muss die Stadt abweisen. Die Stadt überlegt den Parkplatz durch eine Parkpalette zu erweitern (vgl. auch Kapitel 7).

Für den Nordwesten bestehen seitens der Stadt Schwerin Überlegungen Flächen an der Ratzeburger Straße und Plöner Straße für eine P+R-Anlage zu nutzen. Eine überschlägige Prüfung erfolgt in Kapitel 6.3.4.

Weitere Bestrebungen gibt es von der Stadt Schwerin den alten BUGA-Parkplatz an der Mendelejewstraße als eine P+R-Anlage zu reaktivieren. Die Angaben werden nachrichtlich in Kapitel 6.3.4 übernommen und ggf. ergänzt.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

6.3.4 Prüfung ausgewählter Flächen für eine P+R-Nutzung

In Abstimmung mit der Stadt Schwerin werden die folgenden drei Flächen an der Ratzeburger Straße, Plöner Straße und Mendelejewstraße bezüglich einer P+R-Nutzung überprüft. Zusätzlich wird eine mögliche Erweiterung der sehr stark ausgelasteten P+R-Anlagen Kliniken (hier: Fläche im Norden) und Ludwigsluster Chaussee (hier: Fläche an der Gutenbergstraße) geprüft.

Bei der Prüfung wird steckbriefartig die mögliche Anzahl an Abstellständen, die Lagequalität und die verkehrliche Anbindung abgeschätzt sowie weiterer Prüfbedarf formuliert.

Ratzeburger Straße

Lage



Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2020

Fläche

Unbebaute, aber versiegelte Fläche zwischen Ratzeburger Straße und den Straßenbahngleisen der Linie 2 mit einer Flächengröße von ca. 6.500 m²

Fläche im städtischen Eigentum

Stellplatzanzahl

Ca. 185 bis 260 Abstellstände bei Annahme von 25 m² bis 35 m² je Stellplatz¹²

Nächste Haltestelle¹³

H Rahlstedter Straße in ca. 260 m fußläufiger Entfernung
Fahrkartenautomat

ÖPNV-Anbindung

Straßenbahnlinie 2 im 15 Minuten-Takt
direkte Verbindung zum Marienplatz in 12 Minuten
eine einheitliche Tarifzone mit der Innenstadt

Verkehrliche Anbindung

Zufahrt über Ratzeburger Straße als Kreis- bzw. Gemeindestraße (Hauptstraßennetz)

Weiterer Prüfbedarf

Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Zu- und Abfahrt über die Ratzeburger Straße

Anmerkung

2003/04 sah eine Planung Parkmöglichkeiten auf den südlich angrenzenden Grünflächen in einer Doppelnutzung mit dem Sportpark Lankow vor, eine Umsetzung erfolgte nicht

¹² Basierend auf „Empfehlungen zu Anlagen des ruhenden Verkehrs“ analog des ermittelten Flächenbedarfs für einen Stellplatz der Parkpalette.

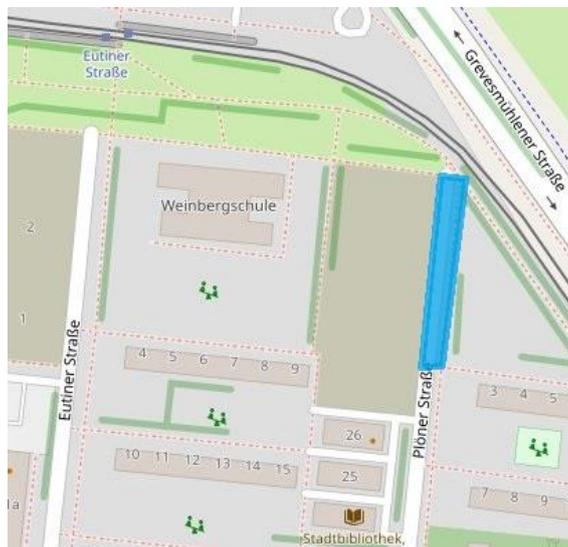
¹³ Mittig zur Fläche und zur Haltestelle gemessen.

Plöner Straße

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Lage



Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2020

Fläche	Straßenraum der Plöner Straße zwischen Höhe Haus Nr. 3 und Straßenende auf einer Länge von ca. 85 m Fläche im städtischen Eigentum
Stellplatzanzahl	Ca. 64 markierte Abstellstände vorhanden, davon 2 Behindertenstellplätze
Nächste Haltestelle ¹⁴	H Eutiner Straße in ca. 250 m fußläufiger Entfernung
ÖPNV-Anbindung	Straßenbahnlinie 2 im 15 Minuten-Takt direkte Verbindung zum Marienplatz in 12 Minuten eine einheitliche Tarifzone mit der Innenstadt
Verkehrliche Anbindung	Zufahrt nur durch Wohngebiet über Kieler Straße zur Plöner Straße möglich (Nebenstraßennetz)
Weiterer Prüfbedarf	Zufahrt über Wohngebiet bzw. Kieler Straße -> Plöner Straße fraglich, da zusätzlicher Zu- und Abfahrtverkehr erwartet Parkraumbelegung der Plöner Straße, da ggf. Nutzergruppenkonflikt mit Bewohnerfahrzeugen besteht
Anmerkung	Stadt plant kurzfristige Bereitstellung der Flächen durch Beschilderung und Wegweisung zur nächsten Straßenbahnhaltestelle „Eutiner Straße“ für P+R-Nutzer

¹⁴ Mittig zur Fläche und Haltestelle gemessen.

Alter BUGA-Parkplatz Mendelejewstraße

Lage



Quelle: Stadt Schwerin, Stand: 21.02.2020.

Fläche	Fläche an südlicher Mendelejewstraße (Variante 1), Fläche an westlicher Mendelejewstraße (Variante 2) Fläche im städtischen Eigentum
Stellplatzanzahl	Jede Variante mit 150 Abstellständen
Nächste Haltestelle ¹⁵	H Leibnizstraße in ca. 120 m fußläufiger Entfernung (Variante 1) bzw. 250 m (Variante 2) Fahrkartenautomat
ÖPNV-Anbindung	Straßenbahnlinie 1 und 2 zusammen im 7-8 Minuten-Takt (weitere Straßenbahnlinie 3 fährt nicht in die Innenstadt) direkte Verbindung zum Marienplatz in 15 Minuten eine einheitliche Tarifzone mit der Innenstadt
Verkehrliche Anbindung	Zufahrt von Lomonossowstraße als Kreis- bzw. Gemeindestraße (Hauptstraßennetz) über kurzen Abschnitt der Eulerstraße zur Mendelejewstraße (Nebenstraßennetz)
Weiterer Prüfbedarf	Leistungsfähigkeitsbetrachtung einer dauerhaften Zu- und Abfahrt über die Mendelejewstraße
Anmerkung	Schrittweise Bereitstellung des P+R-Angebotes von Stadt angedacht, d. h. Umsetzung beider Varianten

Erweiterung P+R Klinikum

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Lage

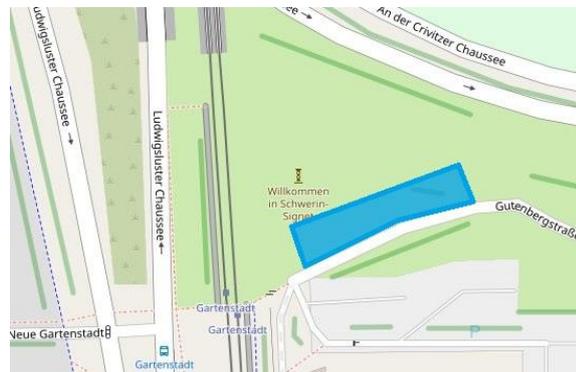


Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2020

Fläche	Unbebaute Fläche nördlich des vorhandenen P+R Klinikum an der Wismarschen Straße mit einer Flächengröße von ca. 2.500 m ² Fläche nicht im städtischen Eigentum
Stellplatzanzahl	Ca. 71 bis 100 Abstellstände bei Annahme von 25 m ² bis 35 m ² je Stellplatz
Nächste Haltestelle ¹⁶	H Kliniken in ca. 250 m fußläufiger Entfernung Fahrkartenautomat
ÖPNV-Anbindung	Straßenbahnlinie 1 und 4 zusammen im 4-15 Minuten-Takt, Buslinie 8 im Stunden-Takt (weitere Buslinie 11 fährt nicht direkt in die Innenstadt) direkte Verbindung zum Marienplatz in 7 Minuten mit der Straßenbahn bzw. 8 Minuten mit dem Bus zum Hbf. eine einheitliche Tarifzone mit der Innenstadt
Verkehrliche Anbindung	Zufahrt über bestehenden P+R Kliniken an der Dr.-Georg-Benjamin-Straße, Baumfällungen notwendig um neue Fläche an bestehenden P+R anzuschließen Alternativ ggf. Zufahrt von Wismarsche Straße als Bundesstraße (Hauptstraßennetz) über kurzen Abzweig zur Hochschule der Bundesagentur für Arbeit (Nebenstraßennetz)
Weiterer Prüfbedarf	Eigentumsverhältnisse Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Zu- und Abfahrt über Georg-Benjamin-Straße bzw. ggf. über Abzweig zur Hochschule der Bundesagentur für Arbeit
Anmerkung	falls Erweiterung auf nördlicher Fläche nicht möglich ggf. Erweiterung durch Parkpalette auf bestehendem P+R

Erweiterung P+R Ludwigsuster Chaussee

Lage



Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2020

Fläche	Unbebaute Fläche an der Gutenbergstraße zwischen An der Crivitzer Chaussee und den Straßenbahngleisen der Linie 1, 2 und 4 mit einer Flächengröße von ca. 1.000 m ² Fläche im städtischen Eigentum
Stellplatzanzahl	Ca. 28 bis 40 Abstellstände bei Annahme von 25 m ² bis 35 m ² je Stellplatz
Nächste Haltestelle ¹⁷	H Gartenstadt in ca. 100 m fußläufiger Entfernung
ÖPNV-Anbindung	Straßenbahnlinie 1, 2 und 4 zusammen im 4-8 Minuten-Takt, Buslinie 19 nur früh / mittags im 2-20 Minuten-Takt direkte Verbindung zum Marienplatz in 6 Minuten mit der Straßenbahn bzw. 8 Minuten mit dem Bus eine einheitliche Tarifzone mit der Innenstadt
Verkehrliche Anbindung	Zufahrt über An der Crivitzer Chaussee als Kreis- bzw. Gemeindestraße (Hauptstraßennetz) und Gutenbergstraße (Nebenstraßennetz)
Weiterer Prüfbedarf	Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Zu- und Abfahrt über die Gutenbergstraße / An der Crivitzer Chaussee
Anmerkung	Bei Bedarf kann die Fläche größer gefasst werden

Nach der überschlägigen Prüfung kommen alle fünf Flächen für eine weitere vertiefende Prüfung für eine P+R- Nutzung in Betracht.

¹⁶ Mittig zur Fläche und zur Haltestelle gemessen.

¹⁷ Mittig zur Fläche und zur Haltestelle gemessen.

7 Parkpalette am Bahnhof

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Um die Stellplatzkapazitäten am Hauptbahnhof zu erhöhen, prüft die Stadt Schwerin den Umbau des Parkplatzes zu einer Parkpalette. In diesem Zusammenhang wird zunächst die verkehrliche Situation am Parkplatz beschrieben. Anschließend werden die Anzahl der möglichen Stellplätze bei Umgestaltung zu Parkpalette sowie die Kosten bestimmt.

7.1 Rahmenbedingungen des Parkplatzes

Der Parkplatz Am Hauptbahnhof befindet sich auf der Westseite des Schweriner Hauptbahnhofes und fasst 199 Stellplätze, davon 4 für Wohnmobile und 3 für mobilitätseingeschränkte Personen (Abbildung 60). Die Fläche befindet sich in städtischer Hand.

In fußläufiger Entfernung liegen der Hauptbahnhof, der Ziegelsee und der Pfaffenteich. Aufgrund seiner Lage und der tolerierten Fußwegentfernungen durch potentielle Nutzer ist davon auszugehen, dass die Nutzung hauptsächlich mit Bezug zum Bahnhof erfolgt. Zwischen Bahnhof und Parkplatz liegen rund 350 m. Die Zuwegung zum Bahnhof erfolgt über einen separaten Weg abseits der Straße, der parallel zur Bahntrasse verläuft (Abbildung 59). Alternativ kann auch die Wismarsche Straße genutzt werden.

Der Parkplatz wird im Westen und Osten durch Grünflächen begrenzt. Im Norden liegt der Obotritenring und im Süden unbebautes Privatgelände, das ebenfalls als Parkplatz genutzt wird. Die Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz Am Hauptbahnhof ist über gesonderte Schrankenanlagen am Obotritenring und der Wismarschen Straße ganztags möglich. Er ist asphaltiert und in einem guten baulichen Zustand. Tabelle 5 zeigt die aktuell geltenden Gebührensätze. Zusätzlich werden Dauerparkkarten ausgegeben, für die stets Plätze freigehalten werden.¹⁸

Tabelle 5: Aktuelle Gebühren am Parkplatz „Am Hauptbahnhof“

Gebühr pro...	Gebühr [€]
Stunde	1,50
Tag	10,00
Woche	30,00
Monat	80,00

Die Belegung des Parkplatzes wurde im Rahmen der durchgeführten Erhebungen (Kapitel 2.3) ermittelt. In der Spitze waren um 11 Uhr 115 der

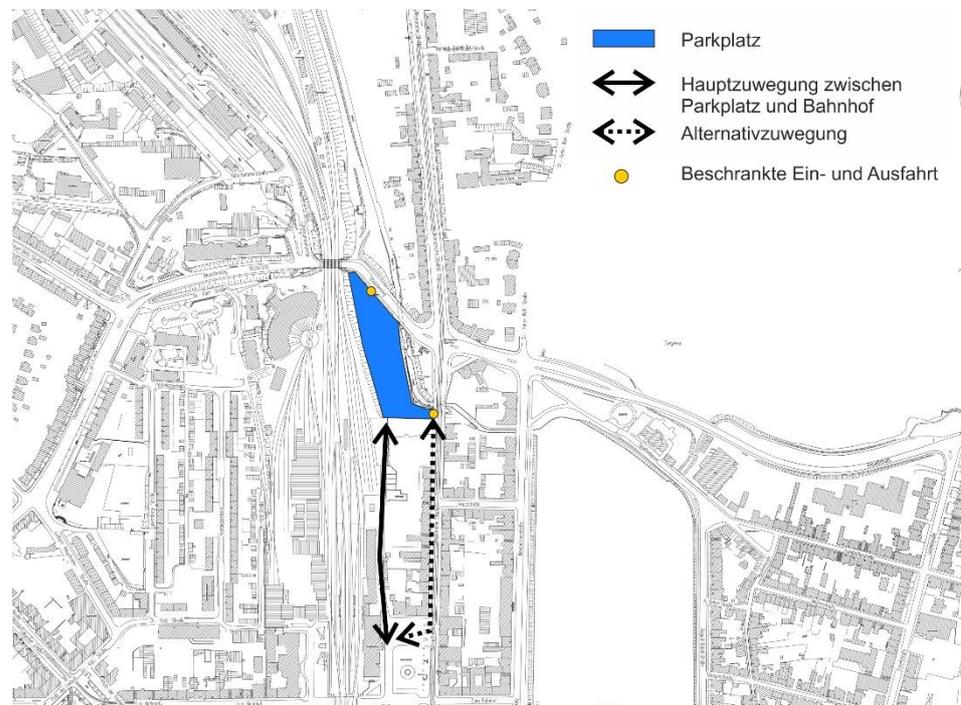
¹⁸ Angabe der Stadt aus E-Mail vom 11.09.2019.

199 Stellplätze belegt (58 %). Auch die unmittelbar angrenzenden bewirtschafteten Straßen Grunthalplatz, Alexanderstraße und Reutzstraße innerhalb des Stadtringes sind gering belegt. In den nördlich angrenzenden unbewirtschafteten Straßen Wismarsche Straße, Heinrich-Seidel-Straße, Dr.-Hans-Wolf-Straße waren während der Erhebung keine freien Kapazitäten vorhanden.

Abbildung 59: Zuwegung zum Parkplatz



Abbildung 60: Verortung des Parkplatzes Am Hauptbahnhof



7.2 Kostenschätzung

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Eine Parkpalette ist ein in der Regel zweigeschossiges oberirdisches Parkhaus, bei dem die Etagen in geringer Höhe übereinander gesetzt werden. Die Parkpalette unterscheidet sich vom Parkhaus in seiner Einfachheit und den vergleichsweise niedrigen Herstellungskosten.

Die Stadt stellt heute am Parkplatz am Hauptbahnhof 4 Stellplätze für Wohnmobile mit Stromanschluss sowie Wasserver- und Entsorgungsplatz bereit. Diese sollen auch zukünftig erhalten bleiben (Kapitel 8.1). Aufgrund der geringen Höhe einer Parkpalette ist eine entsprechende Fläche ohne Überdachung vorzusehen. Die Stellplätze könnten im Norden des derzeitigen Parkplatzes angeordnet werden. Die dafür notwendige Fläche wird in der nachfolgenden Berechnung nicht berücksichtigt. Für die Parkpalette ergibt sich damit eine Grundfläche von rund 4.300 m².

Je Stellplatz wird eine Fläche von 25 m² bis 30 m² benötigt.¹⁹ Für Rampen werden von der Grundfläche rund 150 m² abgezogen. Damit ergibt für eine zweistöckige Parkpalette eine zukünftige Stellplatzkapazität zwischen 332 und 376 Stellplätzen.²⁰

Erfahrungsgemäß kostet die Herstellung eines Stellplatzes in einer Parkpalette zwischen 7.500 und 16.000 €. Die Herstellungskosten sind maßgeblich von den gewünschten Ausstattungsmerkmalen und der Fassadengestaltung abhängig. Beispielsweise kostet eine Kassenautomat, an dem nur mit Bargeld bezahlt werden kann, weniger als einer, der auch elektronisch Bezahlung erlaubt. Begründet mit einem geringen Anspruch an die Fassadengestaltung und einer mittleren Ausstattungsqualität der Parkpalette wird ein Kostensatz von 10.000 € je Stellplatz angesetzt. Damit ergeben sich Herstellungskosten von rund 3.32 Mio. €. Der Annahme liegt zu Grunde, dass 30 m² je Stellplatz benötigt werden. Damit wird unter anderem der zunehmende Flächenbedarf der Fahrzeuge berücksichtigt.

Erfahrungsgemäß sind je Stellplatz monatlich 10 € Betriebskosten aufzuwenden. Damit ergeben sich bei 332 Stellplätzen rund 40.000 € Betriebskosten²¹ pro Jahr.

¹⁹ Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs.

²⁰ (4.300 m² (Grundfläche) – 150 m² (für Rampen)) / 25 bzw. 30 m² (pro Stellplatz).

²¹ 332 Stellplätze * 10 € / Monat * 12 Monate; aufgerundeter Wert.

7.3 Einnahmenschätzung

Die Einnahmenschätzung geht davon aus, dass zukünftig Dauerparkkarten in etwa gleicher Anzahl (rund 170 Stück entspricht rund 50 % der geplanten Stellplätze) ausgegeben und Kapazitäten für diese freigehalten werden. Daher werden bei der Abschätzung der Einnahmen durch Parkscheingebühren rund 160 Stellplätze²² berücksichtigt.

Aufgrund der Gebührenerhöhung im Straßenraum kann von einem leichten Anstieg der Belegung an der Parkierungsanlage ausgegangen werden. Unter Berücksichtigung der Erhebungsergebnisse und den zukünftigen Bewirtschaftungsregelungen (Kapitel 4) wird von einer durchschnittlichen Belegung²³ der Kurzparkerstellplätze von 15 % ausgegangen. Bei einer Parkgebühr von 1,50 € je Stunde ergeben sich Einnahmen von rund 420.000 € pro Jahr.

²² 332 – 170 (Wert aufgerundet 167 Dauerparkkarten) = 162

²³ Gemittelter Wert über das ganze Jahr bei 24-Stundenbetrieb.

8 Parkplatzkonzept für Wohnmobile und Motorräder

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

8.1 Wohnmobilkonzept

28. Mai 2020

8.1.1 Bestand

Derzeit gibt es in der Innenstadt von Schwerin 14 ausgewiesene Stellplätze für Wohnmobile. Diese befinden sich auf dem Parkplatz Am Stadthafen (10 Stellplätze) und Am Hauptbahnhof (4 Stellplätze). Beide Parkplätze verfügen über einen Stromanschluss und sind 24 Stunden geöffnet. Der Parkplatz Am Hauptbahnhof bietet zusätzlich einen Wasserver- und Entsorgungsplatz an. Der Parkplatz Am Stadthafen besitzt ein öffentliches WC. Seit dem 1.10.2019 zahlt ein Wohnmobil-Parker 20 € auf dem Parkplatz Am Stadthafen für eine Tageskarte. Am Hauptbahnhof sind es 10 € pro Tag.

Auf einem weiteren Parkplatz an der Mecklenburgstraße können ebenfalls Wohnmobile geparkt werden, allerdings nur Wohnmobile, die als Pkw zugelassen sind (Abbildung 61). Es sind keine gesonderten Wohnmobil-Stellplätze ausgewiesen. Die vorhandenen Abstellstände mit ca. 4 m x 2,80 m sind für Wohnmobile sehr klein. Außerdem ist die Einfahrt Mo-Fr bis 9 Uhr nur für Berechtigte erlaubt. Bis wann die Einfahrt abends möglich ist, bleibt offen. Ein Tagesticket kostet 8 €.

Abbildung 61: Beschilderung der Einfahrt zum P Mecklenburgstraße



Quelle: LK Argus GmbH.

Außerhalb der Innenstadt bzw. des Untersuchungsgebietes besteht die Möglichkeit mit dem Wohnmobil auf dem Parkplatz Jägerweg / Schlossgarten für 8 € am Tag zu parken. Eine gesonderte Ausweisung von Wohnmobil-Stellplätzen fehlt. Die Abstellstände sind mit rund 5,20 m x 2,60 m größer bemessen als auf dem Parkplatz Mecklenburgstraße. Ein öffentliches WC ist vorhanden. Auch auf dem P+R Kongresshalle können Wohnmobile außerhalb der Innenstadt parken. Sofern keine Veranstaltung in der Kongresshalle stattfindet ist das Parken kostenlos. Es gibt keine gesondert ausgewiesenen Wohnmobil-Stellplätze. Strom und Wasserversorgung fehlen ebenfalls.

Bei der Zählung im Juni 2018 wurden tagsüber nur auf dem Parkplatz Am Stadthafen fünf Wohnmobile gezählt. Nachts parkte hier ein Wohnmobil. Nach Angaben der Stadt Schwerin sind die ausgewiesenen Wohnmobil-Stellplätze auf den Parkplätzen Am Stadthafen und Am Hauptbahnhof sonst immer voll belegt.

Die Gesamt-Belegung tagsüber lag auf den drei Wohnmobil-Parkplätzen im Juni 2018 zwischen 58 % (Am Hauptbahnhof) und 88 % (Mecklenburgstraße). Die nächtliche Gesamt-Belegung blieb bei allen drei Parkplätzen unter 25 %.

Im Straßenraum wurden tagsüber und nachts mehrere Wohnmobile in der Grünen Straße zwischen Schliemannstraße und Werderstraße erfasst. Dieser Straßenabschnitt grenzt direkt an die nördliche Seite des Parkplatzes Am Stadthafen, wo auch die Wohnmobil-Stellplätze untergebracht sind. Vereinzelt Wohnmobile standen außerdem - jedoch nur zu einer Erhebungszeit - in der Wallstraße, Burgstraße, Schweinemarkt, Bergstraße, Bleicherstraße, Demmlerstraße und Heinrich-Mann-Straße.

Nach der Zählung im Juni 2018 reichen die vorhandenen 14 ausgewiesenen Wohnmobil-Stellplätze aus. Aufgrund der Erfahrungen der Stadt werden im folgenden mögliche Maßnahmen für eine Erweiterung der Wohnmobil-Stellplätze gegeben.

8.1.2 Mögliche Maßnahmen

Hinsichtlich einer Erweiterung der Wohnmobil-Stellplätze wurden alle Sammelanlagen in der Innenstadt überprüft. Allerdings handelt es sich bei den meisten Sammelanlagen um Parkhäuser, die mit einem Wohnmobil nicht befahren werden können. Nur die Sammelanlagen P Am Stadthafen, P Altstadt, P Am Hauptbahnhof und P Mecklenburgstraße sind ebenerdige Parkplätze bei denen eine Erweiterung zu prüfen wäre.

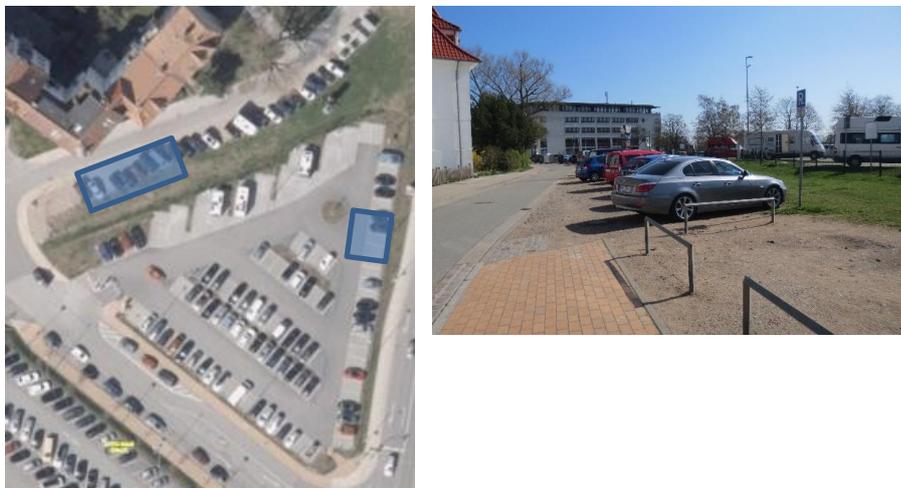
Auf dem **P Am Stadthafen** bspw. entlang der östlichen Grenze könnten ca. 2 weitere Wohnmobil-Stellplätze geschaffen werden. Hierfür müssten allerdings mehrere Pkw-Abstellstände entfernt werden bzw. entfallen. Dies hätte eine größere bauliche Umgestaltung mit höherem Aufwand zur Folge. Mit einem deutlich geringeren Aufwand und in Ergänzung des P Am Stadthafen könnten im derzeit unbefestigten Seitenraum der Grünen Straße bzw. entlang der nördlichen Grenze des P Am Stadthafen weitere ca. 4 Wohnmobile-Stellplätze in Schrägaufstellung eingerichtet werden (Abbildung 62). Eine Erweiterung der vorhandenen Stromanschlüsse ist zu prüfen. In der Grünen Straße ist derzeit nur reines Bewohnerparken erlaubt, dennoch stehen dort mehrere Wohnmobile. Ob diese von den Bewohnern stammen oder gebietsfremde Wohnmobile sind, lässt sich anhand der Erhebungen nicht ableiten. Nachts ist die Belegung des Abschnittes hoch. Um die Bewohner zu entlasten, könnte der P Am Stadthafen

bspw. abends und nachts auch für Bewohner freigegeben werden. Zu diesen Zeiten ist der P Am Stadthafen kaum belegt.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 62: Mögliche Wohnmobil-Stellplätze an der Grünen Straße und Ausweitung des Angebots auf dem P Am Stadthafen sowie die aktuelle Situation in der Grünen Straße



Quelle: Hintergrundkarte Stadt Schwerin, Foto LK Argus GmbH.

Gegenüber dem P Am Stadthafen befindet sich der **P Altstadt** mit 20 Bus-Stellplätzen. Tagsüber waren nach Erhebungen der Stadt im Jahr 2016 durchschnittlich rund die Hälfte der Bus-Stellplätze belegt. Nur einmal waren 19 der 20 Bus-Stellplätze belegt. Bei unserer Erhebung 2018 wurde auf 5 Bus-Stellplätze geparkt. Demnach wäre es möglich, einzelne Bus-Stellplätze (bspw. 4) zu Wohnmobil-Stellplätzen umzuwidmen (Abbildung 63). Allerdings ist fraglich, ob Wohnmobil-Nutzer mittig auf dem Parkplatz sowie zwischen Bussen stehen wollen ohne Stromanschluss. Dies ist daher keine befriedigende Lösung und wenig empfehlenswert.

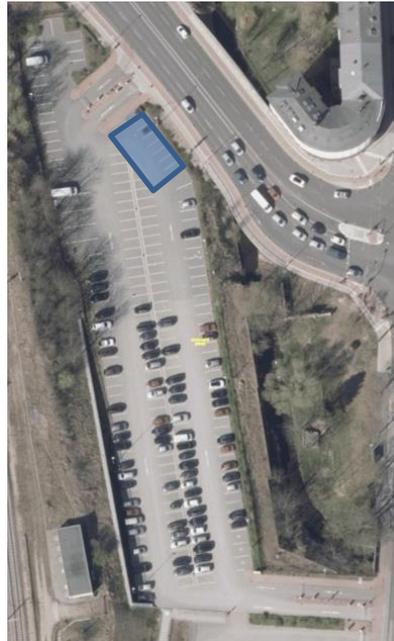
Abbildung 63: Mögliche Wohnmobil-Stellplätze auf dem P Altstadt



Quelle: Hintergrundkarte Stadt Schwerin.

Auf dem **P Am Hauptbahnhof** besteht die Möglichkeit – wie beim P Am Stadthafen – die vorhandenen Wohnmobil-Stellplätze auf insgesamt ca. 8 Stellplätze zu erweitern. Mehrere Pkw-Abstellstände müssten hierfür entfallen und ein höherer Aufwand für die Umgestaltung betrieben werden (Abbildung 64). Weitere Stromanschlüsse sind zu prüfen. Die mögliche Parkpalette wurde bei der Anordnung weiterer Wohnmobil-Stellplätze berücksichtigt (siehe Kapitel 7).

Abbildung 64: Mögliche Ausweitung der Wohnmobil-Stellplätze auf dem P Am Hauptbahnhof



Quelle: Hintergrundkarte Stadt Schwerin

Auf dem **P Mecklenburgstraße** sind aktuell keine gesonderten Stellplätze für Wohnmobile ausgewiesen. Durch eine Teilnutzung der Grünfläche im Nordosten des Parkplatzes könnten ca. 2 Wohnmobil-Stellplätze in Schrägaufstellung mit relativ geringem Aufwand und mit nur wenig entfallenden Pkw-Abstellständen geschaffen werden. Ein Stromanschluss ist zu prüfen. Zudem sind die Öffnungszeiten bzw. das Ende einer möglichen Einfahrt zu ergänzen. Nach der jetzigen Beschilderung ist nicht klar, ob am Abend das Parken erlaubt ist bzw. bis wann.

Auf dem außerhalb der Innenstadt gelegenen **P+R Kongresshalle** sind keine gesonderten Wohnmobil-Stellplätze ausgewiesen. Da die Belegung des P+R unter 20 % liegt (ohne Veranstaltung), sollte geprüft werden, ob an der nördlichen Kante rund 6 gesonderte Wohnmobil-Stellplätze eingerichtet werden können. Eine Strom- und Wasserversorgung ist zu prüfen.

Die Möglichkeit in den Straßenräumen Wohnmobil-Stellplätze einzurichten wurde ebenfalls geprüft. Insgesamt sind die Straßenräume für Wohnmobil-Stellplätze eher ungeeignet, da keine Infrastruktur bereitgestellt werden kann.

8.2 Motorradkonzept

Nahverkehr Schwerin
Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin

28. Mai 2020

8.2.1 Bestand

In Schwerin sind aktuell an der Werderstraße zwischen Schloßstraße und Großer Moor auf Höhe der Schiffsanleger der Weißen Flotte 8 Motorrad-Abstellstände und an der Bischofsstraße in Höhe Schmiedestraße ca. 4 Motorrad-Abstellstände im Straßenraum ausgewiesen (Abbildung 65). Am Bahnhof befinden sich ebenfalls mehrere Motorrad-Abstellstände, die jedoch zum Zeitpunkt der Erhebung nicht zugänglich waren.

Bei der Zählung im Juni 2018 waren alle Motorrad-Abstellstände in der Werderstraße ganztägig frei. In der Bischofsstraße waren die Motorrad-Abstellstände tagsüber gering belegt. Vereinzelt geparkte Motorräder standen in der ganzen Innenstadt verteilt. Eine punktuelle notwendige Erweiterung von Motorrad-Abstellständen ist nicht erkennbar.

Abbildung 65: Vorhandene Motorrad-Abstellstände an der Werderstraße



Quelle: LK Argus GmbH.

Um in der Zukunft für Besucher und Gäste einen möglichen Bedarf an weiteren Motorrad-Abstellständen abzuleiten, wurde untersucht, wo in der Innenstadt Motorräder um 11 Uhr geparkt waren. Zusätzlich wurde geprüft, ob in der Nähe mögliche Ziele wie bspw. Sehenswürdigkeiten oder öffentliche Einrichtungen existieren. Die Kriterien treffen auf folgende Straßenzüge bzw. Ziele zu:

- Spieltordamm (Sackgasse); nahes Ziel: Mecklenburgisches Staatstheater und Internationale Schule Schwerin,
- Hospitalstraße zwischen Bergstraße und Werderstraße; nahes Ziel: Designschule Schwerin,

- Werderstraße zwischen Hospitalstraße und Lehmstraße; nahes Ziel: Designschule Schwerin sowie
- Grüne Straße zwischen Burgstraße und Großer Moor; nahes Ziel: Markt.

8.2.2 Mögliche Maßnahmen

Die genannten Straßenzüge wurden unter Berücksichtigung der Kfz-Belegung auf mögliche Flächen für Motorrad-Abstellstände geprüft. Hierbei erfolgte auch eine Betrachtung des näheren Umfelds.

Am **Spieltordamm** ist eine Umwidmung von 2 Pkw-Abstellständen zu ca. 4 Motorrad-Abstellständen in Schrägaufstellung an der südlichen Straßenseite vor der Kreuzung mit der August-Bebel-Straße möglich. Da die Belegung tagsüber sehr gering ist, sollte eine Umwidmung ohne Probleme und großen Aufwand möglich sein.

Analog zum Spieltordamm ist eine Umwidmung von 2 Pkw-Abstellständen zu ca. 4 Motorrad-Abstellständen in Schrägaufstellung in der **Hospitalstraße** auf der südlichen Straßenseite Höhe Kreuzung Bergstraße möglich. Die Belegung ist tagsüber auch hier nicht hoch und sollte problemlos sein. An der gleich um die Ecke liegenden **Werderstraße** werden keine Motorrad-Abstellstände empfohlen, da hier ein höherer Parkdruck besteht.

Die **Grüne Straße** befinden sich sehr zentral in der Altstadt. Hier besteht überall eine Hohe Belegung der Straßenräume. Daher wird eine Umwidmung von bestehenden Pkw-Abstellständen nicht empfohlen. Um dennoch altstadtnahe Motorrad-Abstellstände zur Verfügung zu stellen, wurden die beiden Parkplätze P Altstadt und P Am Stadthafen auf potenzielle Flächen für Motorräder überprüft. Auf dem **P Altstadt** gibt es kurz hinter der Einfahrt an der Nordseite eine freie Fläche vor den senkrecht angeordneten Pkw-Abstellständen. Diese Fläche könnte für ca. 4 Motorrad-Abstellstände genutzt werden. Es müssten keine bestehenden Abstellstände entfallen. Die Erweiterung wäre mit geringem Aufwand möglich. Auch auf dem **P Am Stadthafen** besteht die Möglichkeit mit geringem Aufwand und ohne Entfall von Abstellständen zusätzliche Motorrad-Abstellstände zu schaffen. Hierfür würden sich die markierten dreieckigen Flächen jeweils am Ende der in der Mitte angeordneten Parkreihen eignen. Somit könnten ca. 8 Motorrad-Abstellstände geschaffen werden.

9 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 12.04.2019 sind diese Mittel jedoch von der Genehmigung des Doppelhaushaltes 2019/20 ausgenommen worden. Das Ministerium begründet dies damit, dass ein dynamisches Parkleitsystem der freiwilligen Aufgabenwahrnehmung zugerechnet wird und dass die Ausgaben einer Wiedererlangung der dauernden finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt entgegenstehen würde. Ob und wann das Projekt dynamisches Parkleitsystem zukünftig wieder aufgenommen werden kann, ist derzeit nicht absehbar.

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Motorisierung	5
Tabelle 2:	Aus- und Einpendler aus bzw. nach Schwerin	6
Tabelle 3:	Gebührensituation in den Sammelanlagen	41
Tabelle 4:	Durchschnittliche werktägliche Belegung der einzelnen P+R-Anlagen am Vormittag	69
Tabelle 5:	Aktuelle Gebühren am Parkplatz „Am Hauptbahnhof“	77

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet und Bewohnerparkzonen in Schwerin	2
Abbildung 2:	Einwohnerzahlen	4
Abbildung 3:	Pendlerströme Schwerin (Bundesagentur für Arbeit, 2017)	6
Abbildung 4:	Flächennutzungsplan Schwerin	7
Abbildung 5:	Parkraumangebot	9
Abbildung 6:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone A - Altstadt	12
Abbildung 7:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone C - Schelfstadt	12
Abbildung 8:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone D – Bahnhofsquartier	13
Abbildung 9:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone F - Feldstadt	13
Abbildung 10:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone G – Südliche Paulsstadt	14
Abbildung 11:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone H – Mittlere Paulsstadt	14
Abbildung 12:	Mittlerer Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf, Bewohnerparkzone J – Nördliche Paulsstadt	14
Abbildung 13:	Parkraumbelastungsgrad Werktag 11 Uhr	15
Abbildung 14:	Parkraumbelastungsgrad Werktag 2 Uhr	16
Abbildung 15:	Parkraumbelastungsgrad in den Bewohnerparkzonen Werktag 11 Uhr	17
Abbildung 16:	Parkraumbelastungsgrad in den Bewohnerparkzonen Werktag 2 Uhr	18
Abbildung 17:	Routen der Kennzeichenerfassung	19
Abbildung 18:	Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone A – Altstadt	20

Abbildung 19: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone C – Schelfstadt	21
Abbildung 20: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone D – Bahnhofsquartier	21
Abbildung 21: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone F – Feldstadt	22
Abbildung 22: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone G – Südliche Paulsstadt	22
Abbildung 23: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone H – Mittlere Paulsstadt	23
Abbildung 24: Kurz- und Langparker in der Bewohnerparkzone J – Nördliche Paulsstadt	23
Abbildung 25: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone A - Altstadt	25
Abbildung 26: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone C – Schelfstadt	25
Abbildung 27: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone D – Bahnhofsquartier	26
Abbildung 28: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone F – Feldstadt	26
Abbildung 29: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone G – Südliche Paulsstadt	27
Abbildung 30: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone H – Mittlere Paulsstadt	27
Abbildung 31: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Bewohnerparkzone J – Nördliche Paulsstadt	28
Abbildung 32: Parkraumbelegung nach mehrheitlich erhobener Parkberechtigung, Werktag 11 Uhr	29
Abbildung 33: Ausgewählte Straßen in den angrenzenden Bereichen der West- und Werdervorstadt für eine Kennzeichenerfassung	30
Abbildung 34: Parkraumangebot in ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts)	31
Abbildung 35: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Weststadt	33
Abbildung 36: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Werdervorstadt	33
Abbildung 37: Parkraumbelegungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts) (Werktag 11 Uhr)	34

Nahverkehr Schwerin
**Parkraumkonzept
Innenstadt Schwerin**

28. Mai 2020

Abbildung 38:	Parkraumbelungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts) (Werktag 21 Uhr)	35
Abbildung 39:	Parkraumbelungsgrad in den ausgewählten Straßen der West- (links) und Werdervorstadt (rechts) (Werktag 2 Uhr)	36
Abbildung 40:	Kurz- und Langparker im der Weststadt	37
Abbildung 41:	Kurz- und Langparker in der Werdervorstadt	38
Abbildung 42:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Weststadt	39
Abbildung 43:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in der Werdervorstadt	39
Abbildung 44:	Parkraumbelung nach mehrheitlich erhobener Parkberechtigung in der Werdervorstadt, Werktag 11	40
Abbildung 45:	Vergleich der Parkscheingebührenhöhe in Schwerin mit anderen Städten	46
Abbildung 46:	Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	48
Abbildung 47:	Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirk Mitte von Berlin / PGN, 2006)	48
Abbildung 48:	Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Trennprinzip	49
Abbildung 49:	Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	50
Abbildung 50:	Beschilderungsbeispiel für Parkscheibenregelungen im Trennprinzip	50
Abbildung 51:	Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken	51
Abbildung 52:	Empfehlung Bewirtschaftungsform und Bewohnerparkzonen	53
Abbildung 53:	Bestehende Bewirtschaftungszeiten	54
Abbildung 54:	Empfehlung Bewirtschaftungszeiten	55
Abbildung 55:	Bestehende Parkscheingebühren	56
Abbildung 56:	Empfehlung Parkgebühren – Variante 1	58
Abbildung 57:	Empfehlung Parkscheingebühren – Variante 2	59
Abbildung 58:	P+R-Anlagen in Schwerin	68
Abbildung 59:	Zuwegung zum Parkplatz	78
Abbildung 60:	Verortung des Parkplatzes Am Hauptbahnhof	78
Abbildung 61:	Beschilderung der Einfahrt zum P Mecklenburgstraße	81
Abbildung 62:	Mögliche Wohnmobil-Stellplätze an der Grünen Straße und Ausweitung des Angebots auf dem P Am Stadthafen sowie die aktuelle Situation in der Grünen Straße	83

Abbildung 63: Mögliche Wohnmobil-Stellplätze auf dem P Altstadt	83	Nahverkehr Schwerin
Abbildung 64: Mögliche Ausweitung der Wohnmobil-Stellplätze auf dem P Am Hauptbahnhof	84	Parkraumkonzept Innenstadt Schwerin
Abbildung 65: Vorhandene Motorrad-Abstellstände an der Werderstraße	85	28. Mai 2020

Literaturverzeichnis

- Bezirk Mitte von Berlin / PGN. (2006). *Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte*. Berlin.
- Bundesagentur für Arbeit. (Juni 2017). *Pendleratlas*. Von <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> abgerufen
- EasyParkGmbH. (25. 11 2015). *Geld sparen mit EasyPark!* Von <https://easypark.de/> abgerufen
- FGSV. (2001). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2010). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2018). *Hinweise zu Park+Ride und Bike+Ride*.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05*. Köln.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.). (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung*. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung*. Berlin.
- Wikipedia. (2015). *DIN 1505*. Abgerufen am 30. Dez. 2015 von https://de.wikipedia.org/wiki/DIN_1505-2

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de



Beschluss

aus der 18. öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung der Stadtvertretung vom 14.06.2021

Tagesordnungspunkt: 34

Betreff:

Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin
Vorlage: 00248/2020

Bemerkungen:

1.

Es liegt folgender Ergänzungsantrag der Fraktion Unabhängige Bürger vom 10.03.2021 vor:

Der Beschlusstext wird um nachfolgenden Absatz ergänzt:

„Der Oberbürgermeister wird mit der Prüfung beauftragt, ob in den nachfolgenden Straßen der Weststadt durch Regelungen zum sog. „Anwohnerparken“ die starke Inanspruchnahme der wenigen Parkflächen durch Einpendler aus anderen Schweriner Stadtteilen sowie aus den Landkreisen LUP und NWM eingedämmt werden kann:

- 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

Der Stadtvertretung ist das Prüfergebnis bis zur Septembersitzung 2021 zuzuleiten.“

2.

Der Hauptausschuss empfiehlt der Stadtvertretung die Beschlussfassung des Antrages in der Fassung des Ergänzungsantrages der Fraktion Unabhängige Bürger vom 10.03.2021.

3.

Der Stadtpräsident stellt sodann die Beschlussvorlage in der Fassung der Beschlussempfehlung des Hauptausschusses zur Abstimmung. Die Mitglieder der Stadtvertretung erheben keinen Widerspruch.

Beschluss:

Das Parkraumkonzept für die Innenstadt Schwerin wird zur Kenntnis genommen.

Der Oberbürgermeister wird mit der Prüfung beauftragt, ob in den nachfolgenden Straßen der Weststadt durch Regelungen zum sog. „Anwohnerparken“ die starke Inanspruchnahme der wenigen Parkflächen durch Einpendler aus anderen Schweriner Stadtteilen sowie aus den Landkreisen LUP und NWM eingedämmt werden kann:

- 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

Der Stadtvertretung ist das Prüfergebnis bis zur Septembersitzung 2021 zuzuleiten.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig bei sechs Stimmenthaltungen beschlossen


Patrick Nemitz

Protokollführer

