

I
01
Herrn Nemitz

Änderungsantrag Drucksache Nr.: 00650/2022 der SPD-Fraktion
Betreff: Grundhafte Erneuerung Mecklenburgstraße / Einrichtung als Fahrradstraße

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtvertretung stimmt dem grundhaften Ausbau der Mecklenburgstraße gemäß der Variante 2 mit folgenden Ergänzungen zu:
 - Fahrradhäuser, Stellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängerbügel werden in die Parkstreifen soweit integriert, dass mindestens 110 Pkw-Stellplätze verbleiben.
 - Im Abschnitt Heinrich-Mann-Straße bis Geschwister-Scholl-Straße sollen soweit möglich unter Einhaltung der o. g. Stellplatzanzahl ebenfalls Straßenbäume in den östlichen Parkstreifen integriert werden.
 - Das Parkangebot in der Mecklenburgstraße wird ganztägig ausschließlich auf Anwohnerinnen und Anwohner der Parkzonen A und F beschränkt.
2. Die Stadtvertretung stimmt einer öffentlichen Vergabe der Planungsleistungen (HOAI Leistungsphasen 3-9) zu und ermächtigt den Oberbürgermeister, dem ermittelten Ingenieurbüro den Auftrag für die Planungsleistungen zu erteilen.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich bei den Eigentümern/Bewirtschaftern für das zusätzliche Angebot eines sogenannten "Nachtparkens" für Anwohnerinnen und Anwohner im Parkhaus Burgseegalerie sowie auf dem Parkplatz Mecklenburgstraße gegenüber der IHK einzusetzen.

Aufgrund des vorstehenden Beschlussvorschlags nimmt die Verwaltung hierzu Stellung:

1. Rechtliche Bewertung (u.a. Prüfung der Zulässigkeit; ggf. Abweichung von bisherigen Beschlüssen der Stadtvertretung)

Aufgabenbereich: Eigener Wirkungskreis

Der Änderungsantrag ist rechtlich zulässig.

2. Prüfung der finanziellen Auswirkungen

Art der Aufgabe: Pflichtige Aufgabe

Kostendeckungsvorschlag entsprechend § 31 (2) S. 2 KV: Nicht erforderlich.

Einschätzung zu voraussichtlich entstehenden Kosten (Sachkosten, Personalkosten):

Der Änderungsantrag hat keine relevanten Kostenauswirkungen.

3. Empfehlung zum weiteren Verfahren

Ablehnung

(Die folgende Ablehnung bezieht sich nur auf Punkt 1 des Änderungsantrages, jedoch nicht auf die Punkte 2 und 3, denen zugestimmt wird).

A) Die benannte Zahl von 110 Pkw-Stellplätzen ist im Hinblick auf deren gewünschte Nutzungsbeschränkung auf die Anwohner nicht notwendig.

Der Durchschnitt der Auslastung der Mecklenburgstraße durch die Anwohner aus den sechs erhobenen Tageszeiten lag im Mai bei 58% und im September bei 56%. Der Durchschnitt der beiden Durchschnitte wäre also 57%, was einer absoluten Zahl von 89 entspräche.

Die Vorzugsvariante Nr. 1 enthält 72 Parkplätze + 2 Behindertenparkplätze (+ 1 Ladezone) = 74 Parkplätze für die Anwohner. Bleibt ein Delta von 15, um die o.g. Zahl 89 zu erreichen.

Die Beschränkung der Betrachtung auf die Mecklenburgstraße ist nicht notwendig, da die Straße zum größten Teil Bestandteil der Parkzone F ist. Lt. Parkraumkonzept Innenstadt (2020) liegt die Auslastung der Bewohnerparkzone F werktags um 21:00 Uhr bei 85% und werktags um 02:00 Uhr nachts bei 91%. Insofern ist in der Zone insgesamt noch etwas freie Kapazität. Im Parkraumkonzept wurde keine absolute Zahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum pro Bewohnerparkzone angegeben. Diese Zahl wurde durch die Verwaltung 2017 ermittelt; sie lag für Zone F bei ca. 1.250 Stellplätzen. Dementsprechend ergibt sich ungefähr:

Zone F - Gesamt absolut: ca. 1.250 Stellplätze
Auslastung 21:00 Uhr: ca. 85%
Freie Plätze 21:00 Uhr: ca. 190

Zone F - Gesamt absolut: ca. 1.250 Stellplätze
Auslastung 02:00 Uhr: ca. 91%
Freie Plätze 02:00 Uhr: ca. 110

Insofern ergibt sich bei Betrachtung der gesamten Zone F, dass es auch in Variante 1 „Optimierte Fahrradstraße“ noch genügend Plätze für die Anwohner geben würde.

Grundsätzlich weisen in der Bundesrepublik viele Städte - so auch Schwerin - Bewohnerparkzonen aus. In diesen gelingt weitgehend der Ausgleich von Bewohnerparkwünschen im öffentlichen Straßenraum. In einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten kann er nicht gelingen. Deshalb verzichten der Bundes- und die Landesgesetzgeber nicht nur darauf, einen Rechtsanspruch auf Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum für Anlieger vorzuschreiben. Die Gesetzgeber verzichten erst Recht darauf, einen speziellen Anspruch auf Parkplätze für Anwohner in ihrer Straße oder vor ihrer Wohnadresse festzusetzen. Stattdessen werden Zonen bis zu einem Ausmaß von bis zu 1000 m eingerichtet, in denen Bewohnerparken erfolgt. Andere Lösungen wären verkehrlich, städtebaulich und finanziell durch die Städte nicht realisierbar.

Im Übrigen ist in der gesamten Innenstadt in den letzten Jahren eine Abnahme von Parkvorgängen zu beobachten, die generell mehr Spielräume für Anwohnerparken generiert. Auch in den privaten Parkhäusern sind freie Kapazitäten vorhanden, die durch Nicht-Anwohner genutzt werden können.

B) Die Ausweisung der benannten Zahl von 110 Pkw-Stellplätzen würde den Zielen des Klimaschutzes zuwiderlaufen.

Eine höhere Zahl von Stellplätzen als in der Vorzugsvariante 1 könnte man nur durch den Verzicht auf Baumneupflanzungen im Bereich südlich der H.-Mann-Str. erreichen.

Denkbar wäre z.B. als Kompromissvariante ca. 8 bis 10 zusätzliche Parkplätze auf der Ostseite der Straße im Abschnitt Zufahrt IHK bis H.-Mann-Straße auszuweisen, indem man auf die dort geplanten Baumpflanzungen verzichtet. Damit könnte das o.g. Delta der durchschnittlichen Auslastung der Mecklenburgstraße durch Anwohner ausgeglichen werden. Aber aus Klimaschutzgründen (siehe auch Beschluss 00067/2019 der StV vom 27.Jan.2020 zum Klimanotstand und zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035) und auch aus Gründen der Verbesserung des Mikroklimas und der Straßenraumgestaltung wird diese Option seitens der Verwaltung nicht präferiert.

Das Gestaltungsprinzip der Vorzugsvariante 1 (Optimierte Fahrradstraße) ist nach wie vor, die vorhandenen Bäume, die gesund sind und die nicht durch Leitungserfordernisse gefällt werden müssen, zu erhalten und die Baumreihe durch Neupflanzungen zu vervollständigen.



Bernd Nottebaum