

Inhalt

1	Vorbemerkungen und Aufgabe	1
2	Bestandsaufnahme	3
2.1	Methodik	3
2.2	Strukturdaten	5
2.3	Parkraumbestand (Angebot und Nachfrage)	6
2.4	Parkraumbelegung und Parkverhalten	8
2.4.1	Auslastung	9
2.4.2	Parkraumbelegung durch Bewohner	10
2.4.3	Parkraumbelegung durch Falschparker	10
2.4.4	Parkdauervertelung	11
2.5	Parkraumbilanz	12
3	Ziele	15
4	Prognose	17
4.1	Strukturdaten	18
4.2	Städtebauliche Randbedingungen	19
4.3	Parkraumbedarf und -angebot 2020	20
5	Parkraumkonzept	22
5.1	Planungsvorgaben	22
5.2	Prüfung kurzfristiger Maßnahmen im Straßenraum	23
5.3	Bewohnerparken	24
5.4	Parkierungsanlagen – Quartiersgaragen	27
6	Zusammenfassung und Ausblick	32
	Quellenverzeichnis	35

Tabellen

Tabelle 1:	Parkraumbilanz über gesamtes Untersuchungsgebiet - Bestand	12
Tabelle 2:	Prognose Einwohner und Pkw-Bestand 2020	19
Tabelle 3:	Prognose Stellplatzbedarf und -angebot im öffentlichen Straßenraum 2020	21
Tabelle 4:	Bilanz Stellplatzbedarf und -angebot	21
Tabelle 5:	Kosten Bewohnerparken	26
Tabelle 6:	Kosten für Parkierungseinrichtungen	30
Tabelle 7:	Ergebnismatrix	34

Bilder

- Bild 1** Lage im Raum
- Bild 2** Abgrenzung Untersuchungs-/Erhebungsgebiet
- Bild 3** Parkierungsregelung Erhebungsgebiet
- Bild 4** Strukturdaten Gesamtgebiet
- Bild 4.1 Einwohner
- Bild 4.2 gemeldete Kfz
- Bild 4.3 Motorisierungsgrad (Kfz/1.000 Einwohner)
- Bild 4.4 gemeldete Pkw
- Bild 4.5 Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Einwohner)
- Bild 5** Parkraumangebot und -nachfrage Gesamtgebiet
- Bild 5.1 Anzahl öffentlicher und halböffentlicher Stellplätze
- Bild 5.2 Auslastung
- Bild 5.3 öffentliche Stellplätze je Einwohner
- Bild 6** Parkraumbegehung
- Bild 6.1 Gebietseinteilung
- Bild 6.2 Strukturdaten Teilgebiete
- Bild 7** Parkraumbelegung Bewohner
- Bild 8** Parkraumbelegung Falschparker
- Bild 9** Parkdauer
- Bild 10** Parkverhalten Lessingstraße
- Bild 11** Parkverhalten Wallaustraße (West)
- Bild 12** Prognose Stellplatzbedarf und -angebot im öffentlichen Raum
- Bild 13** Lösungsansätze – Prüfung kurzfristiger Maßnahmen im Straßenraum
- Bild 14** Lösungsansätze – Parkraumkonzept
- Bild 14.1 Stufe 1: Erweiterung Bewohnerparken
- Bild 14.2 Stufe 2: Errichtung von Quartiersgaragen

Anhang

- Anhang 1** Angleichung der Parkraumbilanz gemäß Annahmen
- Anhang 2** Privat nachzuweisende Stellplätze durch Entwicklungen
- Anhang 3** Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen auf Stellplatzangebot
- Anhang 4** Potenzielle Standorte für Quartiersgaragen

1 Vorbemerkungen und Aufgabe

Um die Parkraumsituation in der Mainzer Neustadt zu untersuchen, hat die Landeshauptstadt Mainz die Erstellung eines Parkraumkonzeptes für den Stadtteil in Auftrag gegeben.

Die Neustadt grenzt unmittelbar nordwestlich an die Altstadt an und erstreckt sich zwischen Bahntrasse im Südwesten und Rheinufer im Nordosten. Die genaue Lage im Stadtgebiet geht aus **Bild 1** hervor.

Der ruhende Verkehr stellt ein zentrales Problem in der Neustadt dar. Er dominiert bereits heute die öffentlichen Räume, die damit fehlende Aufenthaltsqualitäten sowie funktionale Mängel aufweisen. Sowohl von den Bewohnern als auch von den Gewerbetreibenden wurden in der jüngeren Vergangenheit immer wieder Schwierigkeiten im ruhenden Verkehr angesprochen. Als problematisch erweist sich hier insbesondere das Angebot an öffentlichem Parkraum, die geringe Parkdisziplin sowie die Beeinträchtigung der Fußgänger und der stadtgestalterischen Qualität durch die mangelnde Ordnung des ruhenden Verkehrs. Als ein besonderer Brennpunkt diesbezüglich gilt vor allem die Lessingstraße in ihrer heutigen Gestaltung und Nutzung, welche wesentlichen Anstoß für die Untersuchung gab. Zusätzlich wird von den Gewerbetreibenden die Belegung von Ladezonen durch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge beanstandet.

Zudem sind städtebauliche Veränderungen in der Mainzer Neustadt geplant. Im Bereich des Zoll- und Binnenhafens zwischen der Rheinallee und dem Rhein soll das heute durch die ehemaligen Hafennutzungen geprägte Bild aufgewertet und strukturell verändert werden und somit die Mainzer Neustadt selbst an die "Rheinkante" angebunden werden. Des Weiteren wird auch das Gebiet der Neustadt selbst in den nächsten Jahren Veränderungen durch diverse Entwicklungsprojekte¹ erfahren.

Diese Planungen sollen durch ein Parkraumkonzept für die gesamte Neustadt begleitet werden, das deren städtebauliche Umsetzung im Kontext mit den bereits vorhandenen (zumeist Wohn-)Nutzungen stützt. Zudem gibt die subjektiv als problematisch empfundene Parkraumsituation Anlass zur objektiven Spezifizierung und Entwicklung möglicher Lösungsstrategien. Die zu diesem Zweck durchgeführten Arbeitsschritte, die gewählte Vorgehensweise und die daraus abgeleiteten Ergebnisse werden im nachfolgenden Erläuterungsbericht beschrieben.

Die vorliegende Untersuchung soll zum einen die bestehenden Defizitbrennpunkte im Untersuchungsgebiet herauskristallisieren, die künftigen Bedarfe und Angebote ermitteln sowie Lösungsvorschläge zur Reduzierung des Parkdrucks in der Mainzer Neustadt entwickeln.

¹ Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt; Vorabzug; Mainz, 2008.

Zusammengefasst werden folgende Inhalte behandelt:

- Ermittlung des vorhandenen Parkraumangebots bzw. dessen Defizits (Belegung, Nutzerzuordnung, Bewohnerparken,...),
- Abgleich vorhandener und künftiger Ansprüche mit der Bestandskapazität,
- Parkraum-/Nachfrageprognose (bestehendes und neues Quartier),
- Prüfung von Lösungen für die effektivere Nutzung vorhandenen Parkraums, bzw. der möglichen Schaffung von Parkraum im öffentlichen Raum,
- Erarbeitung Parkraumkonzept (Vorschläge zur Kompensation des Parkdrucks),
- Stufenplan mit Empfehlungen (Lösungsansätze und Kosten).

Die Herangehensweise erfolgt in zwei Ebenen – zum einen ist dies die Bestandserfassung des Parkraums und deren Bewertung (**Abschnitt 2**), zum anderen ist es die Prognose der künftigen Situation (unter Differenzierung von Bestand und geplanten Nutzungen, **Abschnitt 4**). Daraus ergeben sich die folgenden Bearbeitungsschritte:

- Bestandsaufnahme – Parkraumbegehung,
- Bilanzierung – Mängelanalyse,
- Parkraumprognose – Bedarfsprognose,
- Parkraumkonzept – Stufenplan.

Ziel ist es, alternative Konzepte für eine nutzerorientierte Parkraumplanung zu erarbeiten. Das Parkraumkonzept soll so den Zielen des durch die Stadtverwaltung (Abteilung Städtebau) erstellten Stadtteilrahmenplans Nördliche Neustadt¹ Rechnung tragen, im längerfristigen Kontext eine Aufwertung der Straßenräume sowie dadurch eine gezielte Wohnumfeldverbesserung zu erreichen, welche ihrerseits wiederum eine Multiplikatorwirkung auf die Eigentümer der Liegenschaften erwarten lässt.

Das Parkraumkonzept soll somit als eine Maßnahme zur Einleitung langfristiger städtebaulicher Entwicklungen Eingang in das Bund-Länder-Programm "Soziale Stadt" finden, an dem sich die Landeshauptstadt Mainz seit 2001 beteiligt².

² Quelle: FREISCHLAD + HOLZ ARCHITEKTEN BDA & HERWARTH + HOLZ PLANUNG UND ARCHITEKTUR: Landeshauptstadt Mainz, Mainz-Neustadt, Integriertes Entwicklungskonzept 'Soziale Stadt'; Darmstadt, Berlin, 2008.

2 Bestandsaufnahme

Bild 2 zeigt das mit dem Auftraggeber abgestimmte Untersuchungsgebiet. Es handelt sich dabei um das Areal der Mainzer Neustadt innerhalb der "Kaiserringe" (Kaiser-Karl-Ring, Barbarossaring, Kaiser-Wilhelm-Ring, Kaiserstraße) und wird im Norden begrenzt durch die Rheinallee südlich des Zollhafens sowie durch das Rheinufer östlich des Zollhafens.

Im Folgenden werden die zur Untersuchung der Bestandssituation herangezogene Methodik erläutert sowie anschließend die darüber ermittelten Erkenntnisse vorgestellt.

2.1 Methodik

Bei der Bestandsaufnahme wurden zwei Methoden angewandt. Dies ist einerseits eine sekundärstatistische Analyse der für den ruhenden Verkehr relevanten Strukturdaten im Untersuchungsgebiet (Einwohner, Pkw- und Kfz-Bestand, Motorisierungsgrad, **Abschnitt 2.2**). Vervollständigt wurden diese Ergebnisse andererseits durch empirische Erhebungen (**Bild 2**). Dabei wurde im gesamten Untersuchungsgebiet bei **einem** Rundgang zu einem beliebigen Zeitpunkt die Anzahl der vorhandenen legalen Stellplätze (Kapazität) sowie die Anzahl der dort abgestellten Kfz (Auslastung) aufgenommen – "Stichprobe" (**Abschnitt 2.3**). Ergänzend wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Teilbereiche und Straßenabschnitte festgelegt, in denen bei **mehreren** Rundgängen neben den oben genannten Kriterien auch die Kennzeichen und das Parkverhalten aufgenommen wurden – "Parkraumbegehung" (**Abschnitt 2.4**).

Für die Untersuchung des ruhenden Verkehrs sind grundsätzlich drei Bereiche zu unterscheiden:

- der öffentliche Straßenraum (sowie öffentliche Parkplätze),
- die "halböffentlichen" Parkplätze und
- die privaten Flächen.

Bei den Erhebungen wurden sämtliche öffentliche Stellplätze erfasst. Halböffentliche Stellplätze – dies sind Kunden-/Besucherparkplätze auf privaten Grundstücken – wurden soweit einbezogen, wie sie frei zugänglich waren. Gänzlich unzugängliche, private Flächen und solche, die dem Augenschein nach nicht dem Besucher- und Kundenverkehr zur Verfügung stehen, die im allgemeinen im Innenhof der entsprechenden Betriebe liegen, wurden nicht mit berücksichtigt – auch die Erfassung der Kennzeichen ist hier somit unterblieben.

Die für die Stichprobenerhebung erforderlichen Rundgänge (gesamtes Untersuchungsgebiet) wurden im Zeitraum zwischen 3. März 2009 und 30. April 2009, jeweils zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr, durchgeführt. Bei Parkflächen ohne stellplatzgenaue Parkmarkierungen wurde die Anzahl der möglichen Stellplätze

abgeschätzt. Die in der Praxis tatsächlich genutzte Zahl der Stellplätze kann demnach variieren.

Für die Parkraumbegehung wurden die als besonders relevant erachteten Straßenzüge ausgewählt (**Bild 2**). Es sind dies zum einen die Goethestraße als bedeutende Quartiersachse mit großem Parkraumangebot, ein Teilbereich des nordwestlich davon gelegenen Quartiers (Sömmeringstraße, Richard-Wagner-Straße, Kreyßigstraße, Corneliusstraße, Moltkestraße), die gesamte Nack- und Kurfürstenstraße als bereits umgestaltete Bereiche, Lessingstraße und Lessingplatz als stark vom ruhenden Verkehr geprägtes Gebiet, die östliche Wallaustraße (von Goethe- bis Adam-Karrillon-Straße) als Quartiersachse sowie die Josefsstraße und Am Zollhafen mit Abschnitten der angrenzenden Querstraßen als Grenze zwischen Bewohnerparkgebiet und unreglementiertem Bereich.

Zur Vorbereitung der Begehung wurden die bestehenden Parkierungsmöglichkeiten im festgelegten Erhebungsgebiet detailliert erfasst. Es wurden dabei jeweils der Ort, die Anzahl der Stellplätze, die Parkierungsregelung sowie die öffentliche Zugänglichkeit festgehalten. Ferner wurden einschränkende Parkregelungen (eingeschränktes und absolutes Haltverbot) aufgenommen (**Bild 3**).

Die Durchführung der Begehung erfolgte am Dienstag, den 21. April 2009, einem repräsentativen Werktag. Die Erhebungszeiten sind an die "üblichen" Arbeitszeiten angepasst. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurden die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge bei Rundgängen um 03:00 Uhr sowie zweistündlich von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr anonymisiert³ notiert.

Durch die stichprobenartige Durchführung treten zwar gewisse Unschärfen in der planerischen Aussage auf, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese eine Größenordnung von rund zehn Prozent nicht überschreiten. Des Weiteren ist festzustellen, dass trotz der Stichprobe die Informationen, die aus der Parkraumbegehung abgeleitet werden, im Kern alle für die Parkraumkonzeption benötigten Aussagen enthalten, wie z.B. prozentualer Anteil der Bewohner an der Parkraumnachfrage tagsüber oder absolute Parkraumnachfrage durch Bewohner nachts – diese zweifelsfrei ermittelbaren Angaben lassen sich auf das Gesamtgebiet übertragen.

Für das gesamte Untersuchungsgebiet liegen somit stichprobenartige Aussagen zur Parkraumauslastung (Angebot und Nachfrage) als Momentaufnahme vor, für rund 30 bis 40 Prozent davon stehen Informationen zu Belegung, Parkdauer, Nutzerzugehörigkeit oder Einhaltung der Parkierungsregelung bereit. Zusätzlich zu den eigenen Erhebungen wurde die Statistik der Stadt Mainz zu privaten Stellplätzen aus dem Jahr 1997 ergänzend herangezogen, um diese dem Angebot im öffentlichen Straßenraum gegenüberzustellen (**Abschnitt 2.3**).

³ Erfasst wurde der hintere Buchstaben- und Ziffernteil des Kennzeichens ohne die Städtekenung, um eine hinreichende Anonymisierung zu gewährleisten.

Die Ergebnisse der unterschiedlichen Methoden werden in **Abschnitt 2.5** jeweils verglichen, gegeneinander abgewogen und schließlich zu einer Gesamtaussage zusammengeführt.

2.2 Strukturdaten

Um einen ersten Eindruck über die Situation und die Rahmenbedingungen in der Mainzer Neustadt zu gewinnen, wurde eine sekundärstatistische Analyse der für den ruhenden Verkehr relevanten Strukturdaten durchgeführt. Folgende Faktoren wurden hierbei berücksichtigt:

- gemeldete Einwohner (verfügbare Daten bis zum Stand: 31.12.2008),
- gemeldete Kfz und Pkw (Stand: 31.12.2006), sowie daraus abgeleitet
- der jeweilige Motorisierungsgrad (Kfz bzw. Pkw je 1.000 Einwohner).

Eine Unterscheidung zwischen Kfz und Pkw wird hier als sinnvoll erachtet, da insbesondere die Menge des Pkw-Bestands Aufschluss über die Motorisierung der Bewohner gibt, welche die größte Gruppe im Quartier bilden. Im Bestand an Kfz sind neben den Pkw zudem Krafträder, Lkw, Lastzüge, Busse sowie Anhänger und Sonderfahrzeuge enthalten, welche häufig geschäftlich zentral im Untersuchungsgebiet gemeldet sind und nicht zwangsläufig dort genutzt bzw. abgestellt werden.

Aus demselben Grund wurden aus der Kfz- und Pkw-Statistik sowohl die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge (ca. 1.200 Pkw/1.400 Kfz) als auch einzelne öffentliche bzw. gewerbliche Sondernutzungen (ca. 1.700 Pkw/2.700 Kfz) "herausgerechnet", da dies ansonsten die Ergebnisse verzerren würde. Betroffen sind hierbei das Polizeipräsidium (Valenciaplatz), die Feuerwache II (Barbarossaring), die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbh (Mozartstraße), die Stadtwerke Mainz AG (Rheinallee) sowie die Nutzungen in den Bonifazius-Türmen (Erthalstraße).

Zur Veranschaulichung der räumlichen Verteilung im Untersuchungsgebiet wurden die betrachteten Strukturdaten jeweils auf Baublockebene graphisch dargestellt (**Bild 4.1** bis **Bild 4.5**). Die Abstufung in fünf Klassen ermöglicht dabei eine Feststellung der Siedlungs- und Fahrzeugdichte, die Lokalisation von Ballungen sowie die Berücksichtigung von unbewohnten Flächen. Diese Aspekte sind für eine spätere Beurteilung der Parkraumsituation von Bedeutung.

Bild 4.1 stellt die Einwohnerverteilung im Untersuchungsgebiet dar. Insgesamt hatten dort im Dezember 2008 rund **23.800 Personen**⁴ ihren Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldet. Die Neustadt weist mit ca. 7.600 Einwohnern/km² die höchste Bevölkerungsdichte in Mainz auf. Die durchschnittliche Dichte in der Gesamtstadt beträgt rund 2.000 Einwohner/km². Die Statistik zeigt, dass es sich bei den

⁴ Vgl. Dezember 2007: knapp 24.100 Einwohner.

etwa 16.600 Wohnhaushalten insgesamt bei rund zwei Dritteln um Einpersonenhaushalte handelt⁵.

Dieser Bevölkerungszahl stehen etwa **7.700 zugelassene Kfz** gegenüber, davon ca. **6.400 Pkw**. Die Verteilung über das Untersuchungsgebiet zeigen wiederum **Bild 4.2** und **Bild 4.4**. Aus dem Verhältnis der Faktoren Kfz (bzw. Pkw) zu Einwohnern lässt sich jeweils der Motorisierungsgrad ermitteln (**Bild 4.3** und **Bild 4.5**), der seinerseits Aufschluss über die Gebietsstruktur gibt. So wurde hier für das gesamte Untersuchungsgebiet im Mittel eine Pkw-Dichte von rund **270 Pkw pro 1.000 Einwohner** errechnet. Im Vergleich dazu weist die Gesamtstadt Mainz eine weitaus höhere Motorisierung von ca. 450 Pkw/1.000 Einwohner auf⁶; der Mittelwert des gesamten Bundesgebiets beträgt 570 Pkw/1.000 Einwohner.

In der Mainzer Neustadt zeigt sich eine für städtische Bereiche typische Situation. Bei hoher Besiedlungsdichte sinkt tendenziell der Motorisierungsgrad. Zudem macht die gute ÖPNV-Anbindung den Besitz eines Kraftfahrzeugs nicht zwingend notwendig.

Die Auswertung der Strukturdaten offenbart somit einen sehr geringen Motorisierungsgrad im Untersuchungsgebiet, obwohl die Neustadt der einwohnerstärkste Stadtteil in Mainz ist.

2.3 Parkraumbestand (Angebot und Nachfrage)

Durch die Auswertung der Stichprobenerhebung wurde zunächst der Parkraumbestand und dessen Auslastung über das gesamte Untersuchungsgebiet analysiert. Generell ist der öffentliche Parkraum im Gesamtgebiet durch unterschiedliche Reglementierungen gekennzeichnet. Im östlichen Bereich der Neustadt zwischen Kaiser- und Josefsstraße bzw. Am Zollhafen wurden bereits zwei Zonen (N1 + N2) als Bewohnerparkgebiete ausgewiesen (**Bild 2**). Im nordwestlich angrenzenden Quartier besteht bislang keine solche Regelung.

Gemäß eigener Zählung existierten im Untersuchungsgebiet zum Zeitpunkt der Erhebung insgesamt rund **5.300 öffentliche und halböffentliche Stellplätze**⁷. Zusammengenommen waren davon während der stichprobenartigen Erfassung der tatsächlich abgestellten Fahrzeuge knapp 4.500 Stellplätze belegt. Dies entspricht einer Auslastung von rund 85 % im Mittel über das Gesamtgebiet. Dieser Wert ist jedoch nur als Momentaufnahme über das gesamte Areal zu begreifen und ist daher nicht geeignet, die tatsächliche Parkraumsituation in der Neustadt hinreichend zu bewerten.

⁵ Quelle: STATISTIKSTELLE DER LANDESHAUPTSTADT MAINZ: Haushaltsgenerierung KOSIS-Datensatz aus MESO; Mainz, Stand: 30.09.2008.

⁶ bei diesem Vergleich ist jedoch das Herausrechnen der auf die Sondernutzungen entfallenden Pkw für das Untersuchungsgebiet zu beachten.

⁷ Stand: April 2009 (Zeitpunkt der Erhebungen); im Verlauf der Projektbearbeitung wurde der bislang öffentlich zugängliche nord-östliche Teil des Polizeiparkplatzes an der Kreyßigstraße mit einer Zufahrtsbeschränkung durch ein Schrankensystem versehen. Das Angebot an öffentlichem Parkraum reduziert sich somit um ca. 65 Stellplätze.

Gemäß Erfassung des privaten Parkraums durch die Stadt Mainz aus dem Jahr 1997 und deren Hochrechnungen auf den heutigen Stand sind im Untersuchungsgebiet zusätzlich zu den erhobenen ca. 5.300 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum rund **6.700 private Stellplätze** vorhanden. Dies entspricht einem Verhältnis von etwa 1,26 private Stellplätze je öffentlichem Stellplatz.

Eine straßenabschnittsweise Gegenüberstellung von Stellplatzangebot und -nachfrage im Untersuchungsgebiet geht aus **Bild 5.1** hervor. Mittels der genauen Bezifferung der Anzahl an legalen Stellplätzen gegenüber der Menge an tatsächlich abgestellten Fahrzeugen lässt sich hier stellenweise ein Parkraumdefizit erkennen. Dies besteht zum einen in Abschnitten der Rheinallee, wo kaum ein Angebot an öffentlichen Stellplätzen vorhanden ist. Zum anderen sind insbesondere folgende Straßenabschnitte am Rande des Bewohnerparkgebietes festzuhalten: Lessingstraße und Lessingplatz, Lennig- sowie südliche Jakob-Dieterich-Straße, Abschnitte der Nack- und Leibnizstraße, Gabelsberger- und Feldbergstraße sowie auf deren Höhe die Wallaustraße bis zur Neckarstraße. Ferner sind einzelne Straßenabschnitte am nordwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes zu nennen (westlichster Straßenabschnitt Wallaustraße, Sömmeringstraße, Mozartstraße, Straßenabschnitte um den Bismarckplatz sowie Holsteinstraße).

Einen genaueren Überblick vermittelt **Bild 5.2**, für das straßenabschnittsweise die jeweilige Auslastung prozentual berechnet wurde. Die Kategorisierung in fünf "Auslastungsklassen" (0% - 70%, 71% - 80%, 81% - 90%, 91% - 100%, über 100%) hilft, die Intensität des Parkdrucks optisch zu verdeutlichen. Prinzipiell kann bis 90 % Auslastung noch von einem für diesen dicht bewohnten Innenstadtbereich ausreichenden Angebot gesprochen werden.

Gemäß dieser Momentaufnahme zeigt sich in einigen Bereichen des Untersuchungsgebiets eine relativ hohe Auslastung von über 90 %. Besonders auffällig sind hier sowohl das Gebiet am Übergang zum Bewohnerparken (Lessingstraße, Lessingplatz, Lennigstraße, Jakob-Dieterich-Straße, Nackstraße, Feldbergstraße und einzelne weitere Abschnitte) als auch die großen Achsen Rheinallee, Kaiser-Karl-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Wilhelm-Ring. Die rechnerischen Überlastungen von 100 % oder darüber resultieren jedoch (speziell im Falle der Rheinallee und des südlichen Kaiser-Wilhelm-Rings) häufig aus der Tatsache, dass nur ein sehr eingeschränktes Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum existiert (**Bild 5.1**).

Diesen Bereichen stehen jedoch auch einige Straßenzüge mit relativ positiven Werten von unter 70% Auslastung (hier grün dargestellt) gegenüber, insbesondere in den nordwestlichen Bereichen der Bewohnerparkzonen, in unmittelbarer Nähe zu den unreglementierten Bereichen (Josefsstraße, Boppstraße, Am Zollhafen, Adenauer-Ufer, Feldbergplatz, Taunusstraße).

Mit dem Fokus auf das potenzielle Angebot für Bewohner demonstriert **Bild 5.3** auf Baublockebene die Anzahl der öffentlichen Stellplätze pro Einwohner. Hier zeigt sich ein sehr differenziertes Bild. Es fällt auf, dass gerade der westliche Rand des Bewohnerparkgebietes (Josefs- und Kurfürstenstraße) über ein vergleichsweise schlechtes Angebot verfügt (hier kommen 10 Einwohner auf einen Stellplatz),

obgleich in **Bild 5.2** eine eher geringfügige Belastung in diesem Bereich festgestellt wurde. Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet jedem Einwohner im Mittel ca. 0,2 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Dies entspricht einem öffentlichen Stellplatz pro fünf Einwohner.

Entsprechend der Bestandserfassung stehen im Untersuchungsgebiet rund 5.300 öffentliche und halböffentliche Stellplätze zur Verfügung. Nach Angaben der Stadtverwaltung werden diese durch schätzungsweise rund 6.700 Stellplätze auf privatem Grund ergänzt. Eine Analyse der Auslastung der öffentlichen Stellplätze als Momentaufnahme zeigt, dass es vor allem im Übergangsbereich zwischen Bewohnerparkgebiet und unreglementiertem Bereich zu Konflikten kommt. Während die unbewirtschafteten Stellplätze in diesem Areal mit zum Teil über 90 % Auslastung tendenziell hoch belastet sind, weisen die Straßenzüge mit Bewohnerparkregelung positive Werte von teilweise unter 70 % Auslastung auf.

2.4 Parkraumbelastung und Parkverhalten

Ein detaillierteres Bild der Bestandssituation über den Tagesablauf hinweg liefert die Auswertung der Parkraumbelastung. Aus den Daten sind Aussagen ableitbar bezüglich der Belegung bzw. Auslastung, des Parkverhaltens, der Parkdauer-Verteilung (durchschnittliche Aufenthaltszeiten) sowie daraus abgeleitet der Nutzerzugehörigkeit (z.B. Einkaufende).

Im Parkraumbelastungsgebiet wurden insgesamt knapp 2.100 öffentliche und halböffentliche Stellplätze gezählt⁷. Die Erhebung deckt also 39 % des Stellplatzangebotes des Gesamtgebietes ab.

Die Auswertung erfolgt auf Basis einer Aufteilung des Erhebungsgebietes in sieben Teilgebiete, um eine kleinräumigere Lokalisation von Defizitbrennpunkten zu ermöglichen. Eine Gesamtbilanz über das komplette Erhebungsgebiet unterbleibt zur Vermeidung von Verzerrungen der planerischen Aussagen. Die Gebietseinteilung sowie die jeweiligen Stellplatzkapazitäten pro Gebiet gehen aus **Bild 6.1** hervor. Zusätzlich sind in **Bild 6.2** die zugehörigen Strukturdaten auf Teilgebietsebene dargestellt, um die Ergebnisse entsprechend bewerten zu können.

Die nachfolgenden Abschnitte fassen die wesentlichen Erkenntnisse der Parkraumbelastung zusammen. Der Umfang der festgestellten Mängel (Häufigkeit von ordnungswidrigem Parken o.ä.) gibt einen deutlichen Hinweis für die Einplanung künftiger Parkraumangebote und deren Verteilung. So werden aus dieser Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage wichtige Hinweise für die anstehenden städtebaulichen Planungen gewonnen und können in alternativ zu diskutierende Konzepte umgesetzt werden.

2.4.1 Auslastung

Mit der Belegungsganglinie für die vorhandenen Stellplätze werden, mit Kenntnis der maximalen Stellplatzkapazität, Aussagen über die Auslastung zu bestimmten Zeitpunkten getroffen. Diese Kennwerte und die Auswertung zu jedem der untersuchten Teilgebiete sind in **Bild 7** dokumentiert.

Die mittlere Auslastung in den einzelnen Gebieten variiert zwischen 80 % (Wohngebiet nordwestlich der Goethestraße inklusive Polizeipräsidium⁸) und 130 % in Gebiet 3 (Mischgebiet mit Wohn- und Geschäftsnutzungen). Die höchsten mittleren Auslastungen sind für die unbewirtschafteten Stellplätze in den Lagen unmittelbar westlich der Bewohnerparkzonen festgestellt worden (130 % in Teilgebiet 3 mit Lessingstraße, Lessingplatz, Nackstraße und Abschnitt Leibnizstraße sowie 112 % in Gebiet 6 mit Wallaustraße und Abschnitte Forsters- und Hindenburgstraße). Auslastungen über 100 % bedeuten, dass zusätzlich zum vorhandenen Stellplatzangebot Fahrzeuge abgestellt werden, beispielsweise in zweiter Reihe, auf Gehwegen oder vor Grundstückszufahrten.

Die maximalen Auslastungen traten fast ausschließlich während der Nachtbegehung um 03:00 Uhr auf. Sie liegen zwischen 90 % (Gebiet 1) und 138 % (Gebiet 3). In den einzelnen Gebieten bestehen folglich wiederum wesentliche Unterschiede, die sich aufgrund der Lage und Bewirtschaftung der Parkstände ergeben. Die höchsten Auslastungen insgesamt sind ebenfalls für die im Zentrum des Untersuchungsgebietes liegenden Bereiche an der Grenze zum Bewohnerparken ermittelt worden. Hier übersteigt die Belegung über den gesamten Tagesablauf hinweg die vorhandene Stellplatzkapazität. Grundsätzlich deuten Auslastungsgrade über 90 % auf überlastete Bereiche hin und führen vermehrt zu Parksuchverkehr.

Indessen weisen insbesondere die Gebiete mit bereits bestehender Bewohnerparkregelung allesamt sehr gute Werte auf. Hier liegt die Belegung mehrheitlich, bis auf einzelne minimale Ausnahmen nachts, unter der Stellplatzkapazität.

Die Auswertung der Parkraumbegehung zeigt, dass die Parkraumproblematik von einem lokalen Ungleichgewicht geprägt ist. Während die Stellplatzbelegung in den Bewohnerparkgebieten die vorhandene Kapazität vorwiegend unterschreitet, erreichen die unmittelbar angrenzenden unreglementierten Bereiche sowohl bei der mittleren Auslastung über den Tagesablauf hinweg als auch bei der maximalen Auslastung nachts Höchstwerte. Hier kann zu keiner Zeit der Stellplatzbedarf gedeckt werden.

⁸ Hier ist jedoch auf die mittlerweile reduzierte Stellplatzkapazität aufgrund der beschränkten Zufahrt des Polizeiparkplatzes hinzuweisen, die erst im Verlauf der Projektbearbeitung erfolgte [7].

2.4.2 Parkraumbelegung durch Bewohner

Mit der Stellplatzbelegung um 03:00 Uhr nachts wird die Parkraumnachfrage durch Bewohner ermittelt. Es wird davon ausgegangen, dass alle zu diesem Zeitpunkt abgestellten Fahrzeuge Bewohnern zuzuordnen sind. Die Parkraumbelegung durch Bewohner tagsüber ergibt sich aus dem Wiederfinden der nachts festgestellten Kennzeichen.

Bild 7 enthält neben der Auslastung ebenfalls die Ganglinien der Stellplatzbelegung durch Bewohner für die sieben Teilgebiete der Parkraumbelegung.

Nachts wird in allen Teilgebieten die höchste Belegung des vorhandenen Stellplatzangebotes festgestellt (**Abschnitt 2.4.1**). Dies lässt erkennen, dass die Bewohner die größte Nutzergruppe des öffentlichen Parkraums in der Neustadt darstellen. Im Laufe des Vormittags geht die Belegung durch Bewohner stetig bis auf im Schnitt rund 50 % der Stellplatzkapazität zurück, um am Nachmittag wieder allmählich anzusteigen. Um 12:00 Uhr werden im Mittel über alle Teilgebiete noch etwa die Hälfte der Fahrzeuge, die nachts als Bewohner erkannt worden sind, wieder vorgefunden. Am Abend (22:00 Uhr) stellen die Bewohner im Schnitt rund drei Viertel der abgestellten Fahrzeuge und ebenfalls 73 % der nachts erfassten Fahrzeuge werden zu diesem Zeitpunkt wieder vorgefunden.

In den einzelnen Gebieten ist die absolute und relative Belegung der Stellplätze durch Bewohner sehr unterschiedlich. In den Gebieten 3 und 6 ist sowohl nachts als auch tagsüber das Stellplatzangebot überbelastet; der Bedarf der Bewohner kann somit teilweise nicht gedeckt werden. In den restlichen Gebieten wird die Stellplatzkapazität nachts zwar nur knapp unter- oder überschritten; im Tagesverlauf entspannt sich die Situation jedoch zunehmend.

Es zeigt sich eine für Wohn- und Mischgebiete typische Tagesganglinie der Belegung. Die Bewohner stellen die größte Nutzergruppe des öffentlichen Parkraums dar. Ihr Bedarf kann insbesondere in den Gebieten 3 und 6 nachts nicht gedeckt werden. Im Tagesverlauf geht die Belegung durch Bewohner auf im Schnitt ca. 50 % der Kapazität zurück und sie werden vermehrt durch Gebietsfremde überlagert.

2.4.3 Parkraumbelegung durch Falschparker

Art und Häufigkeit von auftretenden Verstößen gegen Parkregelungen geben Hinweise auf die "Parkmoral" im Allgemeinen, sowie – im Zusammenhang mit der Stellplatzbelegung – auf Defizite im Stellplatzangebot. Aus **Bild 8** ist die Zahl und die Art der Parkverstöße im Tagesverlauf für die einzelnen Teilgebiete zu ersehen.

Insgesamt konnten im Gesamtgebiet der Erhebung tagsüber bei knapp 20 % der abgestellten Fahrzeuge Verstöße gegen Parkvorschriften festgestellt werden. Die jeweiligen Falschparkerquoten (Anteil der Falschparkvorgänge an der Gesamtzahl der Parkvorgänge) der einzelnen Teilgebiete unterscheiden sich jedoch maßgeblich voneinander.

In den Gebieten 1 und 2 ist die Anzahl der Falschparker absolut und relativ gesehen gering (bis 10 %). Die Goethestraße (Gebiet 2) weist dabei mit 6 % die geringste Quote auf. Dies erklärt sich zum einen damit, dass in diesen Gebieten ohnehin fast überall freies Parken zugelassen ist, zum anderen weist es darauf hin, dass der vorhandene Parkraumbestand zumeist für den Bedarf ausreicht.

Im Gebiet 4 (Bewohnerparkzone) liegt die Falschparkerquote mit 14 % nur unwesentlich höher. Dabei sind hauptsächlich Verstöße durch Parken ohne Parkschein oder Bewohnerparkausweis (sonstige Falschparker) festzustellen.

Die beiden benachbarten, aber in ihrer Bewirtschaftung unterschiedlichen Gebiete 5 und 6 haben beide eine Falschparkerquote von jeweils einem Viertel. Im Gebiet 5, das durch Bewohner- und Kurzzeitparkstände reglementiert ist, wird hauptsächlich ohne oder mit abgelaufenem Parkschein sowie ohne Bewohnerparkausweis oder im Haltverbot geparkt und somit gegen die Vorschriften verstoßen. In Gebiet 6 sind es speziell die Gehwegparker, die hier den Großteil der Falschparkerquote begründen.

Die höchsten Falschparkerquoten wurden in den Gebieten 3 und 7 festgestellt. In Teilgebiet 3 stellen bei einer Quote von insgesamt 38 % Gehwegparker und sonstige Falschparker in etwa gleiche Anteile. Im Gebiet 7 wird bei einer Quote von 31 % verstärkt ohne Bewohnerparkausweis geparkt.

Die Auswertung über die Teilgebiete zeigt sowohl eine sehr differenzierte Falschparkerquote sowie Unterschiede in den Verstößen. Auch in den Bewohnerparkgebieten mit, gemäß Auslastung, ausreichendem Stellplatzangebot treten Falschparker auf, die ihrerseits zum Großteil ohne Parkschein oder Bewohnerausweis parken. Hingegen handelt es sich in den angrenzenden unbewirtschafteten Bereichen vornehmlich um Gehwegparker sowie im Halt- und Parkverbot abgestellte Fahrzeuge, was auf ein unzureichendes Angebot schließen lässt.

2.4.4 Parkdauerverteilung

Die Parkdauerverteilung gibt Auskunft über die Länge der Standzeit jedes einzelnen Kfz tagsüber auf dem jeweiligen Stellplatz (Anzahl von Kurzzeit- oder Langzeitparkern). Sie steht in direkter Abhängigkeit zur Nachfragegruppe, wodurch Rückschlüsse auf die Parkraumbenutzer möglich sind. So ist bei Berufstätigen in der Regel mit längeren Parkdauerzeiten zu rechnen, während die Parkdauer der Kunden und Besucher sehr unterschiedlich ausfallen kann. Fahrzeuge mit einer Parkdauer von tagsüber mehr als acht Stunden deuten in der Regel auf Beschäftigte hin (Teilzeitkräfte zwischen vier und acht Stunden) und Kurzparker sind in der Regel als Einkäufer zu identifizieren (teilweise auch bis zu vier Stunden). Damit lassen sich für die verschiedenen Nutzergruppen spezifische Verhaltensweisen und Mängel feststellen.

Bild 9 zeigt die Auswertung der Parkdauerverteilung sowohl für die Teilgebiete als auch für das gesamte Erhebungsgebiet.

Im Gesamtgebiet wird nahezu die Hälfte der Fahrzeuge (45 %) nur kurzzeitig bis zu zwei Stunden abgestellt. Jeweils 22 % der Fahrzeuge werden zwischen zwei und vier oder zwischen vier und acht Stunden geparkt und die Langzeitparker (über acht Stunden) belaufen sich auf lediglich 11 %.

In sämtlichen Teilgebieten bildet die Gruppe der Kurzzeitparker unter zwei Stunden den größten Anteil. Diese sind vornehmlich dem Zweck "private Erledigungen oder Besorgungen" zuzuordnen. Die Werte reichen von 30 % (Gebiet 1) bis zu 54 % (Gebiet 4) Kurzzeitparkern an der Gesamtanzahl an Parkvorgängen.

Besonders die Teilgebiete 1 und 3 weisen eine recht homogene Parkdauerverteilung auf, während vor allem die durch Bewohnerparken reglementierten Bereiche stärker divergieren. Hier beträgt der Anteil der Langzeitparker, die sich zu meist auf den unbewirtschafteten Stellplätzen finden, jeweils unter 10 %. In diesem Zusammenhang fallen besonders die 50 Parkvorgänge über 8 Stunden in Gebiet 3 auf, welche immerhin rund ein Fünftel der dort vorhandenen Stellplätze in Anspruch nehmen. Dies lässt den Schluss zu, dass dort, an der Grenze zum Bewohnerparken, vermehrt Berufstätige ihr Fahrzeug abstellen.

Das Untersuchungsgebiet ist tagsüber größtenteils durch Kurzzeitparker geprägt, wobei sich vor allem in den reglementierten Bereichen kaum Langzeitparker finden, welche auf Berufstätige zurückzuführen sind.

2.5 Parkraumbilanz

Die quantitative Gegenüberstellung von Parkraumangebot und -nachfrage über das gesamte Untersuchungsgebiet liefert zunächst ein recht ausgeglichenes Bild. Bei den Erhebungen wurden rund 5.300 öffentliche und halböffentliche sowie etwa 6.700 private Stellplätze im Untersuchungsgebiet festgestellt. Dies entspricht einem Gesamtangebot von rund 12.000 Stellplätzen (**Abschnitt 2.3**). Dem steht ein potenziell im Quartier vorhandener Bedarf durch Bewohner von ca. 7.700⁹ zugelassenen Kfz gegenüber (**Abschnitt 2.2**). **Tabelle 1** zeigt die Gegenüberstellung dieser Zahlen nochmals im Überblick.

Bilanz Stellplatzangebot und -nachfrage	
öffentliche und halböffentliche Stellplätze ¹⁰	5.300
private Stellplätze ¹¹	6.700
Stellplatzangebot gesamt	12.000
zugelassene Kfz (2006) ⁹	7.700

Tabelle 1: Parkraumbilanz über gesamtes Untersuchungsgebiet - Bestand

⁹ Dieser Wert ergibt sich aus den im Untersuchungsgebiet zugelassenen Kfz gemäß Statistik der Stadt Mainz (ohne Berücksichtigung der vorübergehend stillgelegten) unter Abzug der auf die öffentlichen Sondernutzungen (MVG, Polizeipräsidium, Stadtwerke, etc.) entfallenden Fahrzeuge.

¹⁰ gemäß eigener Erhebung 2009.

¹¹ gemäß Erhebung der Stadtverwaltung Mainz von 1997 sowie Überprüfung und Hochrechnung auf 2009.

Diese Bilanz ist ein Anzeichen dafür, dass der vorhandene Parkraum über das Gesamtgebiet gesehen für die Bewohner im Quartier quantitativ ausreichen könnte. Wie die Realität jedoch zeigt, sind trotzdem diverse Falschparker zu verzeichnen und es treten Überlastungen auf. Diese Tatsache legt den Schluss nahe, dass die Parkraumproblematik in anderen Ursachen begründet sein muss.

Folgende mögliche Ursachen kommen dafür in Frage:

- Privater Parkraum wird häufig nicht oder nur unzureichend zum Abstellen des eigenen Fahrzeugs genutzt, sondern für andere Nutzungen zweckentfremdet. Dies würde das unzureichende Stellplatzangebot nachts erklären. Unterstellt man eine Fehlnutzung des privaten Parkraums von etwa 10 %, **so müssten von der Angebotsbilanz rund 700 Stellplätze abgezogen werden.**
- Der öffentliche Parkraum wird nicht nur durch Bewohner sondern zusätzlich auch von Kunden des Einzelhandels und der Dienstleistungseinrichtungen genutzt sowie ebenfalls vermehrt von Gebietsfremden frequentiert. Dabei handelt es sich vermutlich vorwiegend um Pendler, die während der Ausübung ihrer Tätigkeit ihr Fahrzeug in der Neustadt abstellen¹². Diese Bedarfe entstehen jedoch tagsüber, wo in vielen Gebieten eine ausreichende Reserve gegeben sein müsste.
- Bei der verwendeten Kfz-Statistik wurde die Berücksichtigung der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge zur Vermeidung von Verzerrungen vernachlässigt (**Abschnitt 2.2**). Diese (nicht auf öffentliche Nutzungen entfallenden) gut 1.000 vorübergehend stillgelegten Kfz beanspruchen den privaten Parkraum, der somit den tatsächlich genutzten Fahrzeugen nicht zur Verfügung steht. **Die reale Nachfrage steigt somit um rund 1.000 Kfz.**
- Zusätzlich zu diesen Sachverhalten ist es denkbar, dass es eine nicht zu ermittelnde "Dunkelziffer" an zwar im Quartier betriebenen, jedoch nicht offiziell dort gemeldeten Fahrzeugen gibt. Wie in **Abschnitt 2.2** dargestellt, werden von den 16.600 Haushalten der Neustadt rund 10.500 von Einpersonenhaushalten gebildet¹³. Die Neustadt ist weithin als begehrter Wohnort für Studenten bekannt, eine Annahme, die durch diese Haushaltsstatistik noch untermauert wird. Weiter kann angenommen werden, dass ein gewisser Teil der Studenten einen Pkw besitzt, deren Halter die Eltern sind, welche nicht in der Neustadt wohnen. Dies bedeutet, dass eine nicht abschätzbare Anzahl an Fahrzeugen zusätzlich den Bewohnern zugeordnet werden müsste und somit den öffentlichen Parkraum beansprucht, die jedoch keiner Statistik entnommen werden kann. Sollte diese Annahme nur

¹² Immer wieder wird von Bewohnern vorgebracht, dass Einpendler im Untersuchungsgebiet zu beobachten seien, die jedoch nicht die Neustadt selbst als Ziel hätten. Erkennbar sei dies daran, dass die Pkw-Fahrer nach Abstellen ihres Fahrzeugs auf ein mitgebrachtes Fahrrad umstiegen, um den Weg damit fortzusetzen. Die Pendler nutzten also den heute unbewirtschafteten öffentlichen Parkraum an der Grenze zum Bewohnerparkgebiet (insbesondere Lessingstraße und Lessingplatz), um von dort aus per Fahrrad oder zu Fuß an ihren Arbeitsplatz außerhalb der Neustadt zu gelangen. Dieses Phänomen wurde bei der Erhebung so nicht beobachtet. Es kann somit in nennenswerter Größenordnung nicht bestätigt werden und ist auch über aufwendige Erhebungsverfahren nicht hinreichend zu quantifizieren.

¹³ Quelle: STATISTIKSTELLE DER LANDESHAUPTSTADT MAINZ: Haushaltsgenerierung KOSIS-Datensatz aus MESO; Mainz, Stand: 30.09.2008.

auf 10 % bis 15 % der Einpersonenhaushalte zutreffen, handelt es sich bereits um **ca. 1.000 bis 1.500 zusätzliche Pkw im Quartier**. Der in **Abschnitt 2.2** festgestellte sehr niedrige Motorisierungsgrad in der Neustadt würde damit ebenfalls ansteigen und die damit verbundenen Aussagen entsprechend abmindern.

- Die Ermittlung der privaten Stellplätze weist einige Unschärfen auf. Die 1997 von der Stadtverwaltung durchgeführte Erhebung erfolgte auf anderer Aggregationsebene, das heutige Untersuchungsgebiet umfasst ein größeres Areal. Es erfolgte eine Hochrechnung über Analogieschluss des damaligen Verhältnisses von öffentlichen zu privaten Stellplätzen. Die heutige Vergleichbarkeit mit der damaligen Erhebung wurde stichprobenartig überprüft. Unterstellt man in diesen Annahmen eine Ungenauigkeit von etwa 10 %, so **wären ebenfalls rund 650 private Stellplätze abzuziehen**.

Eine entsprechende Angleichung der Bilanzierung unter Berücksichtigung dieser Annahmen führt zu dem Ergebnis, dass sich die ursprüngliche Differenz von 4.300 nicht durch Bewohner nachgefragte Stellplätze (bei 12.000 Stellplätzen und 7.700 zugelassenen Kfz) auf entsprechend 450 bis 950 Stellplätze (bei 10.650 Stellplätzen und 9.700 bis 10.200 Kfz) reduzieren könnte¹⁴.

Alle diese denkbaren Ursachen verzerren jedoch eine Bilanzierung von Stellplatzangebot und -nachfrage. Bei der Erstellung des Parkraumkonzepts wird daher in erster Linie auf die tatsächlich vorgefundene Situation der Nachfrage im öffentlichen Straßenraum eingegangen.

Die Auswertung der Parkraumbegleichung hat gezeigt, dass es vor allem in einzelnen lokal begrenzten Bereichen zu Konflikten kommt (**Abschnitt 2.4**). Insbesondere die untersuchten Teilgebiete am Übergang zu den bestehenden Bewohnerparkzonen sind durch eine Überlastung und eine mangelnde Parkdisziplin geprägt.

Um dieses Ergebnis weiter zu spezifizieren, wurde die Analyse auf noch kleinräumigere Bereiche heruntergebrochen und speziell das Parkverhalten in der Lessingstraße (als Straßenabschnitt in Gebiet 3) sowie in der westlichen Wallaustraße (als Teil von Gebiet 6) untersucht.

Die Parkraumbelastung durch Bewohner, die Falschparkvorgänge sowie die Parkdauerverteilung der beiden untersuchten Straßen können **Bild 10** und **Bild 11** entnommen werden. Insbesondere ein Vergleich der Falschparkerstatistik mit den entsprechenden Werten der übergeordneten Gebiete 3 und 6 (**Bild 8**) zeigt, dass die dortigen Parkverstöße im wesentlichen auf diese beiden einzelnen Straßenzüge zurückzuführen sind.

Diese Ergebnisse zeigen, dass die allgemein als kritisch bezeichnete Parkraumsituation in der Mainzer Neustadt objektiv gesehen hauptsächlich auf einzelne kleinräumige Problemstellen beschränkt ist. Sowohl bei der Lessingstraße als auch

¹⁴ vgl. **Anhang 1**.

bei dem untersuchten Abschnitt der Wallaustraße handelt es sich um bislang nicht umgestaltete Straßenzüge und somit weitgehend ungeordnete Räume. Gleichmaßen weist jedoch auch die Nackstraße, trotz bereits erfolgter Umgestaltung, eine problematische Parkraumsituation auf (**Abschnitt 2.3**).

Die Auswertung der Erhebungen hat gezeigt, dass sich die Parkraumproblematik hauptsächlich auf lokal begrenzte Bereiche beschränkt. Als diese wurden insbesondere die Gebiete unmittelbar an der Grenze zu den bestehenden Bewohnerparkzonen identifiziert. Vor allem Lessingstraße, Lessingplatz sowie Abschnitte der Nack- und Wallaustraße sind als Brennpunkte zu nennen. Das zu erarbeitende Parkraumkonzept sollte somit darauf abzielen, den möglichen Ursachen des Parkdrucks entgegenzuwirken, wie derzeit nicht genutzten privaten Parkraum attraktiver zu machen sowie Pendlern und anderen Gebietsfremden weniger Anreiz für die Langzeitnutzung des öffentlichen Parkraums in der Neustadt zu geben. Die wesentlichen Ziele sollen im folgenden Abschnitt vorgestellt werden.

3 Ziele

Um die wesentlichen Intentionen eines zu entwickelnden Parkraumkonzeptes zu definieren und somit hierfür einen Leitfaden vorzugeben, wurde in Absprache mit dem Auftraggeber ein Zielkatalog erarbeitet, welcher zukünftig die Grundlage für die Schaffung, Gestaltung und Organisation von Parkraum in der Mainzer Neustadt bilden soll. Er definiert sowohl einzuhaltende Regelungen/Normen sowie die Prioritäten und Grundsätze für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr und kann somit als Bewertungsmaßstab für die Diskussion des Parkraumkonzeptes mit Politik und Öffentlichkeit dienen.

Die festgelegten Ziele werden im folgenden vorgestellt:

- *Modifikation bestehender Straßenquerschnitte unter Beachtung des Grundsatzes einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.*

Die sich überlagernden, divergierenden Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer in Einklang zu bringen, stellt die zentrale Herausforderung der quartiersbezogenen Verkehrsplanung dar. Der ruhende Verkehr steht dabei zum Rad- und Fußgängerverkehr im Konflikt. Bei der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sind insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse der 'schwächeren' Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer, Kinder, gehbehinderte Menschen und Senioren, in den Fokus zu rücken.¹⁵

¹⁵ Quelle: FREISCHLAD + HOLZ ARCHITEKTEN BDA & HERWARTH + HOLZ PLANUNG UND ARCHITEKTUR: Landeshauptstadt Mainz, Mainz-Neustadt, Integriertes Entwicklungskonzept 'Soziale Stadt'; Darmstadt, Berlin, 2008.

- *Bereitstellung öffentlichen Parkraums vorzugsweise für Bewohner.*

Die Mainzer Neustadt ist in ihrer Struktur überwiegend durch Wohn- und Mischbauflächen geprägt. Sie ist mit knapp 27.000 Einwohnern¹⁶ der einwohnerstärkste Stadtteil der Landeshauptstadt Mainz und weist vor der Altstadt auch die höchste Bewohnerdichte auf.¹⁵ Aus diesem Grund kommt den Belangen der Bewohner hier besondere Bedeutung zu.

Hierbei sind jedoch entsprechend flexible und angepasste Ausnahmeregelungen für die teilweise recht kleinteilige Gewerbestruktur in der Neustadt zu berücksichtigen.

- *Modifikation bestehender Straßenquerschnitte unter Beachtung der qualitativen Vorgaben laut verkehrsplanerischer Regelwerke.*

Gemäß verwaltungsinternem Kriterienkatalog sind in der Neustadt folgende Mindestanforderungen bei der Querschnittsgestaltung zu beachten:

- Gehwegbreiten: min. 2,00 m (zur Gleichberechtigung der Fußgänger sowie zur Aufwertung der Stadtgestalt);
- Längsparkstreifen: 2,00 m;
- Senkrechtparkstände: 5,00 m;
- Fahrgassenbreite: 5,50 m bzw. in beengten Bereichen 5,00 m (gemäß Vorgaben der Feuerwehr aufgrund der in der Regel viergeschossigen Bebauung und der damit verbundenen erforderlichen Aufstellfläche für Rettungsfahrzeuge);

Im Sinne einer stadtbildverträglichen Straßenraumgestaltung folgt hieraus für den Wunschquerschnitt folgende Querschnittsgestaltung:

2,00 m Gehweg + 2,00 m Längsparker + min. 5,00 m Fahrbahn + 5,00 m Senkrechtparker + 2,00 m Gehweg = 16,00 m Mindestquerschnittsbreite.

- *Nachhaltige Straßenquerschnittsgestaltung wichtiger als kurzfristige Legalisierung heute illegaler Parkrauminanspruchnahme.*

Eine reine Legalisierung des heute praktizierten, ordnungswidrigen Gehwegparkens zur kurzfristigen Schaffung von Parkraum widerspricht sowohl der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, als auch der stadtbildverträglichen Ordnung des ruhenden Verkehrs. Langfristig sollte die Parkraumsituation bevorzugt durch eine nachhaltige Straßenraumgestaltung verbessert werden.

¹⁶ Stand: 31.12.2008.

- *Modifikation bestehender Straßenquerschnitte in Anlehnung an historische städtebauliche Grundmuster der Neustadt (orthogonales System¹⁷).*

Die Straßenraumgestaltung zur Ordnung des ruhenden Verkehrs soll in Anlehnung an die Stadtgestaltung dem historisch verankerten Grundsatz eines orthogonalen Systems¹⁷ folgen. Bei einem Querschnitt ab 16,00 Metern ist somit die Anordnung eines einseitigen Senkrechtparkstreifens sowie auf der Gegenseite eines Längsparkstreifens vorgesehen.¹⁸ Schrägparken soll dagegen weitgehend vermieden werden.

- *Schaffung zusätzlichen (öffentlichen) Parkraumangebotes im Rahmen von (privaten) Großvorhaben.*

Neben der Sicherstellung des privaten Stellplatznachweises im Zuge von Investorenvorhaben sollte zukünftig darauf hingewirkt werden, im Rahmen des Projektes eine gleichzeitige Schaffung von öffentlichem Parkraum in Zusammenwirken mit dem privaten Investor zu erreichen.

Die Konzeption von Strategien zur Verbesserung der Parkraumsituation soll somit zukünftig von diesem Katalog begleitet werden, um die möglichen Maßnahmen mit den im Fokus stehenden Zielen abgleichen zu können. Zur Ableitung von zielgerichteten Lösungen aus der Problemsituation heraus muss jedoch neben dem Bestand auch die künftige Entwicklung im Untersuchungsgebiet berücksichtigt werden, auf die im folgenden Abschnitt eingegangen wird.

4 Prognose

Nach der Analyse der Bestandssituation in **Abschnitt 2** und Abstecken der anzustrebenden Ziele in **Abschnitt 3** soll in den folgenden Abschnitten nun die künftige Entwicklung im Untersuchungsgebiet betrachtet werden. Dazu wird eine Prognose der zu erwartenden Veränderung gegenüber der heutigen Situation in ihrer Tendenz und Größenordnung erarbeitet. Dabei werden Notwendigkeit und Dringlichkeit angemessener Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs dargestellt.

Die Abschätzung der künftigen Entwicklung im Quartier erfolgt unter Berücksichtigung folgender Einflussfaktoren. Diese sind zum einen die Veränderung der relevanten Strukturdaten, die für den festgelegten Prognosehorizont 2020 ermittelt werden (Einwohnerentwicklung, Pkw-Bestand sowie Motorisierungsgrad) (**Abschnitt 4.1**), zum anderen sind es die potenziellen städtebaulichen Entwicklungsflächen, welche Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr haben. Hierbei sind zwei Bereiche parallel zueinander zu betrachten, die jedoch gegenseitige

¹⁷ senkrecht zueinander stehende Anordnung von Elementen; hier bezogen auf die Straßenraum- und städtebauliche Gestaltung.

¹⁸ Wunschquerschnitt: 2,00 m Gehweg + 2,00 m Längsparkstreifen + min. 5,00 m Fahrbahn + 5,00 m Senkrechtparker + 2,00 m Gehweg = 16,00 m Mindestquerschnittsbreite.

Beeinflussungen aufweisen – die weitere Entwicklung des Stadtviertels im Bereich der "Kaiserringe" und die geplante städtebauliche Neunutzung nordöstlich der Rheinallee (Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen). Für beide Bereiche wurden die im Rahmen der städtebaulichen Planungen relevanten Kennwerte ermittelt oder abgeschätzt (**Abschnitt 4.2**), um anschließend den durch sie im öffentlichen Raum implizierten Parkraumbedarf sowie die Auswirkungen auf das künftige Parkraumangebot zu berechnen (**Abschnitt 4.3**).

Der Abgleich der künftigen Ansprüche mit vorhandenen Kapazitäten gestattet Rückschlüsse auf die zu erwartenden Parkraumbedarfe und ermöglicht so die anschließende Ableitung von gezielten Lösungsansätzen. Aus der Parkraumprognose geht also hervor, in welchem Umfang Stellplatzkapazitäten geschaffen werden müssen.

4.1 Strukturdaten

Das Verkehrsaufkommen wird neben der Anzahl der Einwohner und dem Pkw-Bestand¹⁹ auch von den Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung bestimmt. Zur Prognose der demographischen Entwicklung wurde die Bevölkerungsprognose der Stadt Mainz herangezogen²⁰. Einschätzungen zur Veränderung des Pkw-Bestands liefert in regelmäßigen Veröffentlichungen die Deutsche Shell AG²¹.

Für das Jahr 2020 ist aus der Analyse 2009 nun eine Prognose abzuleiten. Die zu ermittelnden Zuwachsfaktoren (bzw. die relevante Veränderung) werden auf das Basisjahr 2007²² bzw. 2006²³ bezogen.

Tabelle 2 gibt eine Übersicht zur Prognose des Einwohner- und Pkw-Bestands im Untersuchungsgebiet zum Jahr 2020. Die Bevölkerungsprognose der Stadt Mainz²⁰ geht für die Neustadt von einer Verringerung um 5 % bis zum Jahr 2012 aus. Im weiteren Zeitverlauf ist keine wesentliche Veränderung zu erwarten oder die weitere Abnahme der Bevölkerung wird kompensiert durch Zuzüge im neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen. Infolgedessen wird von einer Stagnation der Bevölkerungsentwicklung in der Neustadt von 2012 bis 2020 ausgegangen; dies bedeutet, dass sich die Zahl der ca. 24.100 Einwohner (Stand 2007) im Untersuchungsgebiet bis 2020 auf knapp 22.900 reduzieren wird.

¹⁹ Die Zugrundelegung von Pkw statt Kfz begründet sich hier aus der Tatsache, dass vornehmlich die Situation für die Bewohner in den Wohngebieten im Fokus der Untersuchung steht.

²⁰ Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, AMT FÜR STADTENTWICKLUNG, STATISTIK UND WAHLEN: Landeshauptstadt Mainz, Bevölkerungsprognose 2007-2020; Mainz, 2008. Hinweis: stadtteilgenaue Daten enden mit Prognosehorizont 2012.

²¹ Quelle: DEUTSCHE SHELL AG: Shell Pkw-Szenarien bis 2030: Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität; Hamburg, 2009.

²² Einwohnerbestand.

²³ Pkw-Bestand.

Bevölkerungsprognose 2020	
Einwohner Untersuchungsgebiet 2007	24.100
Bevölkerungsentwicklung bis 2012 (= 2020) ^{20,24}	- 5 %
Einwohner Untersuchungsgebiet 2020	22.900
Prognose Pkw-Bestand 2020	
gemeldete Pkw Untersuchungsgebiet 2006 ²⁵	6.400
Motorisierungsgrad 2006/07 [Pkw/1.000 Einw.]	270
Entwicklung der Motorisierung bis 2020 ²¹	+ 8 %
Motorisierungsgrad 2020 [Pkw/1.000 Einw.]	290
gemeldete Pkw Untersuchungsgebiet 2020²⁶	6.600
Entwicklung Pkw-Bestand bis 2020	(+ 200)

Tabelle 2: Prognose Einwohner und Pkw-Bestand 2020

2006 waren im Untersuchungsgebiet ca. 6.400 Pkw gemeldet, der Motorisierungsgrad liegt bei etwa 270 Pkw/1.000 Einwohner. Gemäß Einschätzungen der Shell-Prognose²¹ wird die Motorisierung in Deutschland bis zum Jahr 2020 um rund 8 % anwachsen. Der für das Untersuchungsgebiet somit für 2020 zu erwartende Motorisierungsgrad von ca. 290 Pkw/1.000 Einwohner führt voraussichtlich zu einem Anstieg des Pkw-Bestands um knapp 200 Fahrzeuge auf insgesamt etwa 6.600 Pkw.

4.2 Städtebauliche Randbedingungen

In die Prognose von Stellplatzangebot und -nachfrage fließen ebenfalls die im Quartier vorgesehenen städtebaulichen Entwicklungen ein. **Bild 12** zeigt die im "Rahmenplan nördliche Neustadt"²⁷ sowie im "Integrierten Entwicklungskonzept"²⁸ enthaltenen Entwicklungsbausteine. Es handelt sich dabei um verschiedene Projekte städtebaulicher Art, die ihrerseits Einfluss auf den Parkraumbedarf sowie das -angebot haben.

In **Anhang 2** werden die im Rahmen der vorgesehenen Entwicklungen und Umnutzungen privat nachzuweisenden Stellplätze ermittelt. Diese Aussage dient als Grundlage zur späteren Berechnung der daraus resultierenden Stellplatzbedarfe im öffentlichen Straßenraum, die ihrerseits von der Stadt abgedeckt werden

²⁴ Annahme: Prognosehorizont 2020 entspricht 2012 [20].

²⁵ ohne öffentliche Einrichtungen und Sondernutzungen (MVG, Stadtwerke, Polizeipräsidium, Feuerwache, Bonifaziustürme,...) sowie ohne vorübergehend stillgelegte Pkw.

²⁶ Berechnung: Einwohner 2020*Motorisierungsgrad 2020/1.000.

²⁷ Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt; Vorabzug; Mainz, 2008.

²⁸ FREISCHLAD + HOLZ ARCHITEKTEN BDA & HERWARTH + HOLZ PLANUNG UND ARCHITEKTUR: Landeshauptstadt Mainz, Mainz-Neustadt, Integriertes Entwicklungskonzept 'Soziale Stadt'; Darmstadt, Berlin, 2008.

müssen. In der Summe müssen durch Investoren bzw. private und öffentliche Bauvorhaben knapp 400 private Stellplätze im Bereich des Untersuchungsgebietes nachgewiesen werden. Zu erwähnen sei hier auch der zusätzliche Bedarf von ca. 5.100 Stellplätzen, die im Zuge der Schaffung des neuen Quartiers Zoll- und Binnenhafen privat nachgewiesen werden müssen. Dieser Bedarf entsteht außerhalb des Untersuchungsgebietes und muss somit in jedem Fall innerhalb dieses Entwicklungsareals gedeckt werden, um die angespannte Situation in der Neustadt durch den ruhenden Verkehr des Zoll- und Binnenhafens nicht zu verschärfen.

Direkte Auswirkungen auf den Parkraumbestand im Untersuchungsgebiet haben jedoch die vorgesehenen Umgestaltungen im öffentlichen Raum^{27,28}. Die entsprechenden Einzelmaßnahmen mit überschlägiger Kalkulation der jeweiligen Veränderung im Stellplatzangebot gehen aus **Bild 12** hervor. Eine Übersicht hierzu liefert zudem **Anhang 3**.

Die angesprochenen Veränderungen betreffen zum einen Umgestaltungen von Straßenzügen oder Plätzen innerhalb der Neustadt zur Aufwertung des öffentlichen Raums sowie zum anderen Auswirkungen von Umbaumaßnahmen oder Zugangsbeschränkungen bisher verfügbarer Bereiche. Insgesamt ist durch diese Maßnahmen mit einer Reduzierung des öffentlichen Stellplatzangebotes um knapp 200 Stellplätze zu rechnen.

4.3 Parkraumbedarf und -angebot 2020

Die in den vorangegangenen Abschnitten entwickelten Ansätze leiten Parkraumbedarf und -angebot für das Jahr 2020 her. Die daraus zusammengefasste Berechnung zeigt **Tabelle 3**.

Der künftige Bedarf ergibt sich aus dem in **Abschnitt 4.1** prognostizierten Pkw-Bestand für das Jahr 2020. Dieser Wert wird mit dem zusätzlichen Bedarf im öffentlichen Straßenraum aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen überlagert. Gemäß Aussagen der Stadtverwaltung sollen ca. 10 % der im Rahmen von Bauvorhaben privat nachzuweisenden Stellplätze (**Abschnitt 4.2**) von der Stadt im öffentlichen Straßenraum zusätzlich geschaffen werden. Insgesamt ergibt sich so für 2020 ein voraussichtlicher Bedarf von gut 6.600 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet.

Auch das Angebot an öffentlichen Stellplätzen wird eine Veränderung erfahren. Wie in **Abschnitt 4.2** erläutert, wirken sich die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen entsprechend auf das Stellplatzangebot aus. Die Größenordnung der Angebotsentwicklung zeigt ebenfalls **Tabelle 3**. Demnach fallen von den heute ca. 5.300 verfügbaren Stellplätzen knapp 200 durch Umgestaltungsmaßnahmen an Plätzen und Straßenzügen weg.

Stellplatzbedarf 2020	
gemeldete Pkw Untersuchungsgebiet 2020 ²⁹	6.600
zusätzl. Bedarf im öffentl. Raum durch Entwicklungen: ³⁰	40
Stellplatzbedarf gesamt 2020	6.640
Entwicklung öffentliches Stellplatzangebot bis 2020	
öffentliches Stellplatzangebot 2009 ³¹	5.300
Angebotsentwicklung durch Umgestaltung ³²	- 200
öffentliches Stellplatzangebot gesamt 2020	5.100

Tabelle 3: Prognose Stellplatzbedarf und -angebot im öffentlichen Straßenraum 2020

Tabelle 4 stellt zusammenfassend jeweils das öffentliche Stellplatzangebot sowie den Stellplatzbedarf heute und zum Zeitpunkt des Prognosehorizonts vergleichend gegenüber.

Bilanz	2006/09	2020	Entwicklung
Stellplatzbedarf	6.400	6.600	+ 200
öffentliches Stellplatzangebot	5.300	5.100	- 200
künftiges Stellplatzdefizit			~ 400

Tabelle 4: Bilanz Stellplatzbedarf und -angebot

Während sich der Parkraumbedarf bis 2020 voraussichtlich um rund 200 Stellplätze erhöhen wird, fallen im öffentlichen Straßenraum bei Umsetzung der vorgesehenen Projekte knapp 200 Stellplätze weg. Das bedeutet, dass künftig mit einem Defizit von rund 400 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet gerechnet werden muss, welches zusätzlich auf die heute bereits lokal bestehende Parkraumproblematik aufsetzt. Diesem entstehenden Mangel sollte somit zielgerichtet durch geeignete Lösungsstrategien entgegengewirkt werden, um eine Verschärfung der heutigen Situation zu vermeiden. Das zu diesem Zweck entwickelte Parkraumkonzept wird in den folgenden Abschnitten vorgestellt.

²⁹vgl. **Tabelle 2.**

³⁰vgl. **Anhang 2:** gemäß Aussage der Stadt Mainz sollen 10 % der im Rahmen von Bauprojekten privat nachzuweisenden Stellplätze von der Stadt zusätzlich im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden.

³¹gemäß eigener Erhebung März/April 2009.

³²vgl. **Anhang 3.**

5 Parkraumkonzept

Aufgabe des Parkraumkonzeptes ist es, ein Parkraumangebot zu schaffen, das die in **Abschnitt 2** und **Abschnitt 4** ermittelten Defizite berücksichtigt und die erwartete Parkraumnachfrage durch angemessene Steuerungsmaßnahmen gezielt befriedigt.

Die Bestandsaufnahme hat als kritische Bereiche in erster Linie die Straßenzüge an der heutigen Grenze zum Bewohnerparkgebiet identifiziert; die Prognose führt zu einem für 2020 zusätzlich zu erwartenden Defizit von rund 400 Stellplätzen. Etwa 200 davon ergeben sich aus der Entwicklung des Pkw-Bestands und verteilen sich demnach gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet. Weitere 200 Stellplätze resultieren aus den Umgestaltungs- und Entwicklungsprojekten und sind somit konkreten Räumen zuzuordnen, deren Lokalisation aus **Bild 12** hervor geht.

Die in **Abschnitt 3** festgelegten Ziele sind dabei als Richtschnur zu verfolgen. Insofern sind in den hier betroffenen Gebieten vornehmlich die Belange der Bewohner mit ihren Ansprüchen auf Parkraum und ihren Anforderungen an Lebens-, Aufenthalts- und Umfeldqualität in besonderer Weise zu berücksichtigen.

Das in enger Rückkopplung mit dem Stadtplanungsamt in Abhängigkeit der städtebaulichen Zielvorstellungen entwickelte Parkraumkonzept ist in Stufen aufgebaut, da auch von einer stufenweisen Realisierung des städtebaulichen Konzepts auszugehen ist.

In einem ersten Schritt ist zunächst die Umsetzung kurzfristiger, einfacher Maßnahmen im bestehenden Straßenraum zur Schaffung von zusätzlichem oder zur effektiveren Nutzung vorhandenen Parkraums ohne kostenintensive Umgestaltungen zu prüfen, wie z.B. die "Legalisierung" des stellenweise praktizierten, jedoch formell ordnungswidrigen Gehwegparkens (**Abschnitt 5.2**).

In einer zweiten Stufe wird mittelfristig die Verbesserung der Situation konkret für die Bewohner der Neustadt aufgegriffen und somit die Erweiterung des Bewohnerparkens in zwei Schritten empfohlen (**Abschnitt 5.3**).

Abschließend wird angeregt, die konkret lokalisierbaren Mehrbedarfe durch die Errichtung von Quartiersgaragen an geeigneten Standorten gezielt aufzufangen und so einer Verlagerung der Parkraumproblematik zielgerichtet entgegen zu wirken (**Abschnitt 5.4**).

5.1 Planungsvorgaben

Es ist sicherzustellen, dass Mehrbedarfe an Parkraum, die durch strukturelle Entwicklungen sowohl im neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen als auch durch Einzelentwicklungen innerhalb des Untersuchungsgebietes verursacht werden, zeitlich zu Beginn abgedeckt werden, um die punktuell angespannte Parkraumsituation nicht weiter zu verschärfen.

Konkrete Maßnahmen für das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen sind zwar nicht Inhalt dieser Untersuchung, es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der dort entstehende Bedarf unbedingt auch dort abgedeckt werden muss, um ein "Herüberschwappen" des dort induzierten ruhenden Verkehrs auf die Neustadt zu vermeiden.

Die Umsetzung der im Rahmen des Parkraumkonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen sollte stets unter Berücksichtigung der im Zielkatalog festgelegten Vorgaben erfolgen (**Abschnitt 3**).

5.2 Prüfung kurzfristiger Maßnahmen im Straßenraum

Ein erster Ansatz zur Reduzierung des festgestellten Parkraumdefizits ist die Schaffung zusätzlichen Parkraums im öffentlichen Raum bereits im Bestand durch kurzfristige und einfache Maßnahmen ohne kostenintensive Umgestaltungen. Die Straßenquerschnitte, in denen Konflikte auftreten stehen dabei im Fokus.

Exemplarisch wurde ein stark vom ruhenden Verkehr geprägter Bereich daraufhin untersucht. **Bild 13** zeigt einen Beispielquerschnitt mit den dort im Bestand vorgesehenen Stellplätzen sowie die tatsächlich praktizierte Nutzung.

Die Prüfung zeigt, dass die Herstellung von legalen Stellplätzen in der Größenordnung der Menge an real abgestellten Fahrzeugen nicht unter Einhaltung der vorgeschriebenen Querschnittsmaße (**Abschnitt 3**) möglich ist. Gemäß Vorgaben der Feuerwehr muss die Fahrgassenbreite aufgrund der in der Regel viergeschossigen Bebauung in der Neustadt und der damit verbundenen erforderlichen Aufstellfläche für Rettungsfahrzeuge mindestens 5,50 m betragen³³. Zwingende Sicherheitsauflagen stehen einer derartigen Lösung also entgegen.

Es ist nicht möglich, durch Markierung von Parkständen das heute praktizierte Gehwegparken zu legalisieren und somit kurzfristig ein kostengünstiges Parkraumangebot zu schaffen. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht der Stadt ist für ein Zulassen des Parkens auf Gehwegen in Anlehnung an die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Höhenbegrenzung der Bordsteine von 7 cm vorgegeben³⁴. Um bei einer Überschreitung dieser vorgeschriebenen Höchstmaße der Verkehrssicherungspflicht nicht zuwider zu handeln, müssten die Bordsteine abgesenkt werden – dies ist kostenintensiv und widerspricht dem Ansatz einer angestrebten kostengünstigen Lösung. Folglich kommen lediglich Standorte infrage, die geringe Bordsteinhöhen aufweisen, was einer detaillierten Überprüfung bedarf.

Das ausgewählte Beispiel zeigt, dass dieser Lösungsansatz, unter Einhaltung der angesprochenen Sicherheitsauflagen sowie unter Berücksichtigung der festgelegten Ziele keine kurzfristig realisierbare und kostengünstige Alternative darstellt.

³³ In beengten Bereichen 5,00 m.

³⁴ Quelle: RECHTSAMT DER STADT MAINZ: Stellungnahme des Rechtsamts auf die Anfrage des Amts für Verkehrswesen zum Parken auf Bürgersteigen; Mainz, 1989.

Aufgrund des Verstoßes gegen vorgeschriebene Mindestquerschnittsmaße sowie der Verkehrssicherungspflicht der Stadt kann in diesem Fall eine Legalisierung des heute zwar geduldeten, aber dennoch ordnungswidrigen Parkens auf den Gehwegen nicht befürwortet werden.

Prinzipiell sollten aber entsprechende Potenziale im Quartier mittelfristig untersucht und, wenn im Einzelfall möglich, umgesetzt werden, sofern sie nicht dem Zielkatalog widersprechen. Dies wäre nicht nur der Schaffung von zusätzlichem Parkraum sowie der geordneten Abwicklung des ruhenden Verkehrs dienlich, sondern bietet gleichzeitig die Möglichkeit, die Stadtgestalt und damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil positiv zu beeinflussen (**Abschnitt 3**).

Die Umgestaltung des Straßenraums im Sinne einer Legalisierung ordnungswidrigen Parkens auf dem Gehweg als kurzfristiger kostengünstiger Lösungsansatz steht häufig im Konflikt zu bestehenden Sicherheitsvorschriften und einzuhaltenen Mindestquerschnittsmaßen und wird somit verworfen.

5.3 Bewohnerparken

Im Bestand (**Abschnitt 2**) wurden überlastete Bereiche in erster Linie in den unreglementierten Straßenzügen an der Grenze zum Bewohnerparkgebiet festgestellt – gleichzeitig zeigte sich in den bewirtschafteten Gebieten eine relativ entspannte Situation, die für die Bewohner mit verbesserter Lebens- und Aufenthaltsqualität verbunden ist. Dementsprechend wird das in **Abschnitt 3** formulierte Ziel, die Ansprüche der Bewohner auf öffentlichen Parkraum in den Vordergrund zu stellen, aufgegriffen; es wird empfohlen, das offensichtlich geeignete Instrument des Bewohnerparkens auszudehnen, da dies die Bewohner bevorzugt und gebietsfremdem Langzeitparken entgegen wirkt.

Die Ausdehnung des Bewohnerparkens sollte in zwei Schritten erfolgen, wie in **Bild 14.1** dargestellt. Zunächst sind die Bereiche mit höherem Handlungsdruck zeitnah zu realisieren, indem eine Bewohnerparkzone bis zur Goethestraße ausgewiesen wird; damit werden relativ kurzfristig die heute besonders belasteten Straßenzüge Wallau-, Lessing-, Leibniz- und Nackstraße entlastet. Im Vergleich zu den von der Stadt angestrebten städtebaulichen Entwicklungen, die zeitlich nicht absehbar sind, kann Bewohnerparken relativ zügig umgesetzt werden.

Es wird erwartet, dass sich durch die Einführung des Bewohnerparkens die festgestellten Mängel reduzieren werden – z.B. durch vermehrte Inanspruchnahme bislang "fehlgenutzter" privater Stellplätze, durch Fernbleiben von Fremdparkern (Berufspendlern, die bei Wegfall des freien Angebots auf bereits heute vorhandene, aber aufgrund von Kostenpflicht gemiedene Angebote außerhalb des Quartiers ausweichen) oder durch Umsteigen auf den öffentlichen Personennahverkehr. Auch Verlagerungen in angrenzende unbewirtschaftete Straßenzüge sind nicht auszuschließen. Dies könnte z.B. die Goethestraße sowie die nordwestlich davon gelegenen Straßenzüge betreffen. Auch ein Ausgleichseffekt zwischen dem bereits im Bestand bewirtschafteten und dem "neuen" Bereich wird erwartet. (Rückverlagerung von ehemals verdrängten Kfz).

Die Anzahl der verlagerbaren Fahrzeuge wird aus den Ergebnissen der Teilgebiete 4 und 5 der Parkraumbegleichung abgeschätzt. Unter Zugrundelegung des Parkverhaltens in diesen Gebieten ist davon auszugehen, dass durch die Einführung des Bewohnerparkens 300 bis 350 Kfz verlagert werden (Hochrechnung, Analogieschluss, **Bild 14.1**).

Erweist sich der erste Schritt einerseits im betroffenen Quartier als erfolgreich, erzeugt andererseits aber nordwestlich der Goethestraße inakzeptable Belastungen, kann das Bewohnerparken in einem zweiten Schritt in diesen Bereich bis zum Kaiser-Karl-Ring ausgedehnt werden. Insbesondere, wenn die Entwicklung des Zoll- und Binnenhafens vollzogen wird, sollte die Ausweitung vorgesehen werden.

Da bei der Parkraumbegleichung tagsüber ca. 50 % der von Bewohnern bzw. Dauerparkern abgestellten Kfz im Gebiet "wiedergefunden" wurden (**Abschnitt 2.4, Bild 7**), ist davon auszugehen, dass trotz der Ausweisung als Bewohnerparkgebiet tagsüber ausreichend Stellplätze für den auf die Neustadt bezogenen Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen werden; auch die Bereitstellung von Kurzzeitparkständen (durch Bewirtschaftung) kann in angemessenem Umfang sichergestellt werden.

Diese grundsätzlichen Erkenntnisse sind für die Umsetzung durch eine Detailplanung vertiefend zu untersuchen. Gegenstand einer solchen Vertiefung muss sein, Anzahl, Ort und Bewirtschaftungsform von "Besucherinseln" (Parkdauer, Parkgebühr,...) sowie die exakte Form der Reglementierung und Organisation des Bewohnerparkens (zeitliche Ausdehnung,...) festzulegen.

Kosten

Eine grobe Abschätzung der Investitionskosten, die für eine Entscheidung für oder gegen das Bewohnerparken mit ausschlaggebend sein können, wird nun überschlägig vorgenommen. Dies kann auf dem erreichten Kenntnisstand nur beispielhaft erfolgen, indem verschiedene Annahmen für die Umsetzung getroffen werden. Die Einführung des Bewohnerparkens erfordert neben der Grundkonzeption, in der die angestrebte Reglementierung ausgearbeitet wird, eine vertiefende Detailplanung. Bezüglich der Kosten ist die Anschaffung von Parkscheinautomaten zu berücksichtigen sowie die Überarbeitung und Erstellung der Beschilderung, schließlich ist davon auszugehen, dass Parkstände komplett markiert werden müssen, dass aber auch Abschnitte ohne Handlungsbedarf diesbezüglich vorhanden sind. Folgende Annahmen werden zugrundegelegt:

- Im gesamten Gebiet der ersten Realisierungsstufe werden – in Anlehnung an die praktizierte Lösung im bereits vorhandenen Quartier – ca. **25 bis 30 Parkscheinautomaten** benötigt.
- In jedem Straßenabschnitt sind in Abhängigkeit von dessen Länge bis zu **sechs Schilder** aufzustellen (Pfosten, Schild, Zusatzschild).
- Kosten für **Markierungsarbeiten**, die gegebenenfalls ergänzend notwendig werden, werden pauschal mit 200 € pro Straßenabschnitt angesetzt.

Die Kosten für einen Parkscheinautomaten variieren sehr stark mit der Anzahl der geplanten Anschaffung aber auch mit deren technischer Ausstattung und dem vorgesehenen Komfort; es sind Aspekte zu berücksichtigen wie: Chipkartenleser, bargeldlose Bezahlung, Handy-Parken, Datenübertragung zu Zentralcomputer, Alarmfunktion, Schnittstellenkarten, Stromversorgung durch Solarbatterie, usw... Die Kosten liegen aber erfahrungsgemäß zwischen 3.500 bis über 6.000 € netto (ca. 4.000 € bis 7.000 € brutto); für die nachfolgende **Tabelle 5** wird mit einem oberen Mittelwert von rund 6.000 € brutto gerechnet. Für die Budgetkalkulation der Stadt sind überschlägig ca. zehn bis zwanzig Prozent der Investitionskosten als Betriebskosten pro Jahr hinzuzurechnen.

Bilanz	EP	Menge	Gesamtpreis
Parkscheinautomat	6.000 €* 30	(25...)	180.000 €
Beschilderung – 6 Stck. à 60 Abschnitte	300 €	360	108.000 €
Markierungsarbeiten – je Abschnitt	200 €	60	12.000 €
Gesamtkosten			300.000 €

* – große Spanne, Preise abhängig von Hersteller, Bestellmenge und Ausstattung

Tabelle 5: Kosten Bewohnerparken

Bei der Anzahl der notwendigen Schilder nach StVO (v.a. Zeichen 314-xx, "Parkplatz", 315-xx "Parken auf Gehwegen" und Zusatzschilder 1020-xx, 104X-xx, auch 283-x "Haltverbot") sind keine Einsparungsmöglichkeiten berücksichtigt, die sich durch Ausnutzung vorhandener Schilderpfosten ergeben könnten, dagegen sind keine Kosten für die Entfernung bestehender Schilder angesetzt – Aussagen dazu können nur durch eine vertiefende Planung konkretisiert werden. Zusammenfassend werden die Investitionskosten für die erste Stufe des Bewohnerparkens mit ca. 300.000 € zuzüglich Planungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten beziffert.

Um gebietsfremden Langzeitparkern entgegenzuwirken und somit vornehmlich die Belange der Bewohner zu berücksichtigen, wird empfohlen, die bestehende Bewohnerparkregelung weiter in Richtung Nordwesten auszudehnen. Ein erster Schritt (bis Goethestraße) sollte kurz- bis mittelfristig in den Bereichen mit höherem Handlungsdruck umgesetzt werden; ein zweiter Schritt (bis Kaiser-Karl-Ring) sollte gegebenenfalls mittel- bis langfristig erfolgen, um eine räumlich Verschiebung der Problematik zu vermeiden. Die Bereitstellung von Kurzzeitparkständen kann in angemessenem Umfang sichergestellt werden. Diese grundsätzlichen Erkenntnisse sind für die Umsetzung durch eine Detailplanung vertiefend zu untersuchen. Die Investitionskosten für die erste Stufe des Bewohnerparkens werden grob auf ca. 300.000 € zuzüglich Planungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten geschätzt.

5.4 Parkierungsanlagen – Quartiersgaragen

Ein zweiter Ansatz, die Parkraumnachfrage in Teilen der Mainzer Neustadt zu befriedigen, ist die Schaffung größerer öffentlicher Parkierungsanlagen – diese können relativ kostengünstig in Form von ebenerdigen Parkplätzen eingerichtet werden, es können aber auch im Zuge von Platzumgestaltungen Quartiersgaragen (als Tiefgaragen) geschaffen werden – beide Elemente sind z.B. in Baulücken umsetzbar. Hierbei ist stets der Widerspruch zwischen städtebaulichen Ansprüchen und Wirtschaftlichkeit zu beachten. Ebenerdige Parkplätze sind relativ kostengünstig herzustellen, stellen jedoch städtebaulich nicht zufrieden; Tiefgaragen lassen sich städtebaulich sehr gut integrieren, erzeugen jedoch hohe Betriebs- und Investitionskosten.

Grundsätzlich ist dazu allerdings zu klären, ob aus den Ergebnissen der Parkraumerhebungen eine städtische Verpflichtung abzuleiten ist oder/und ob solche Maßnahmen politisch gewollt sind. Die Schaffung eines zusätzlichen öffentlichen Angebots deckt zwar bestehende Nachfrage ab, leistet jedoch Fehlnutzungen privater Flächen und geringerer Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV Vorschub. Unzweifelhaft sollte die Stadtverwaltung bei eigenen Baumaßnahmen sich der Problematik des ruhenden Verkehrs annehmen und entsprechende Angebote schaffen. Durch zusätzliche öffentliche Angebote kann auch der durch die Erweiterung des Bewohnerparkens verlagerte Bedarf gezielt aufgefangen werden. Ein gewisser Handlungsdruck in dieser Richtung stellt auch der aus der Prognose entwickelte künftige zusätzliche Bedarf von ca. 400 Stellplätzen dar.

Quartiersgaragen sollten auf Entwicklungsflächen (Gebäude oder Plätze), für die bereits Umnutzungen vorgesehen oder geplant sind, hergestellt werden. Die im "Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt"³⁵ vorgestellten Entwicklungsbausteine und Umgestaltungsflächen (**Abschnitt 4.2**) bieten sich für eine kombinierte Schaffung von zusätzlichem Parkraum zur öffentlichen Nutzung an. Diese und andere potenzielle Standorte für die Errichtung von Quartiersgaragen sind in **Bild 14.2** dargestellt und werden im **Anhang 4** aufgelistet.

Der Ausbau des bestehenden Parkplatzes am Polizeipräsidium (Valenciaplatz) durch die Errichtung von zusätzlichen Parkdecks wird hierbei dringend empfohlen. Hier könnten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, um eine eventuelle Verlagerung von Fahrzeugen durch die Erweiterung des Bewohnerparkens gezielt aufzufangen oder gegebenenfalls wegfallende Stellplätze bei einer Umgestaltung der Goethestraße entsprechend zu kompensieren. Unter den gleichen Aspekten wird die Einrichtung einer Tiefgarage unter dem Sportplatz Schefelstraße, gegebenenfalls mit reduzierter Stellplatzzahl, befürwortet.

Ferner wird empfohlen, bei der Umsetzung von städtebaulichen Entwicklungen oder Umnutzungen, in deren Rahmen private Stellplätze in entsprechendem Umfang nachgewiesen werden müssen, zukünftig darauf hinzuwirken, diese Ent-

³⁵ Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt; Vorabzug; Mainz, 2008.

stehungen von neuen Stellplatzkapazitäten, über die baurechtlich notwendigen Stellplatzzahlen hinaus, gleichzeitig für die Schaffung von zusätzlichem Parkraum zu nutzen – dieser kann privat vermarktet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Zusätzlich sollte bei Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum die Realisierung kombiniert mit dem Bau von Tiefgaragen erfolgen. Diese Möglichkeiten sollten beispielsweise bei der Umnutzung des bisherigen Standortes Feuerwache II am Barbarossaring oder dem Quartiersplatz Wallaustraße (**Bild 14.2**) beachtet werden. Hierzu sollten entsprechende Vereinbarungen mit den Investoren getroffen werden.

Ergänzend sollte insbesondere im Umfeld der stark belasteten Gebiete (Lessingstraße,...) gezielt nach Baulücken für die Errichtung von Tiefgaragen, Parkhäusern oder auch automatischen Parksyste men gesucht werden. Für letztere eignen sich auch private Flächen in dicht bebauten Gebieten, da hier die Größe jeweils dem geeigneten Maßstab angepasst werden kann und aufgrund des geringen Platzbedarfs von Zu- und Abfahrt auch auf kleiner Fläche vergleichsweise viel Parkraum geschaffen werden kann. Zweckmäßig ist hier eine Größe von maximal 70 bis 80 Stellplätzen pro "Übergabestation".

Als primäre Gebiete für Quartiersgaragen sind insbesondere die durch Überlastungen gekennzeichneten Bereiche um die Lessingstraße, die Nackstraße, die Leibnizstraße oder die Wallaustraße einzustufen. Hier sollte zielgerichtet nach geeigneten Standorten für z.B. automatische Parksyste me gesucht werden. Sowohl städtische Liegenschaften, auf die zumindest ein mittelbarer Zugriff bestünde (**Bild 14.2**), als auch private Flächen könnten hierfür in Betracht gezogen werden.

Parkplätze

Die Abschätzung der Kapazitäten ebenerdiger Flächen erfolgt unter Zugrundelegung von ca. (20 bis) 25 m² Flächenbedarf pro Stellplatz und wird auf Basis der vorhandenen Grundstücksflächen berechnet. Zusätzlich hat die Anbindung der jeweiligen Fläche an das öffentliche Straßennetz dabei sowohl auf Kapazität als auch auf die Kosten einen wesentlichen Einfluss. Es ist zu beachten, dass zunächst der Eigenbedarf der Entwicklungen oder Umnutzungen zu decken ist und lediglich die Differenz zur öffentlichen Nutzung bereitgestellt werden kann. Auch wenn das Flächenverhältnis mit sinkender Stellplatzzahl ungünstiger wird, können auch auf kleinsten Flächen Angebote geschaffen werden. Deren städtebauliche Einbindung ist zudem akzeptabel, während die Nutzung größerer Flächen dem eher widerspricht.

Tiefgaragen und Parkhäuser

Der Flächenbedarf für Stellplätze in Parkhäusern und/oder Tiefgaragen liegt etwas höher, da zusätzlich Rampen betrieben und Flächen für Stützen und Wände berücksichtigt werden müssen – es ist von bis zu 30 m² pro Stellplatz auszugehen. Mechanische Parksyste me können den spezifischen Raumbedarf deutlich reduzieren; diese sind als Parkbühnen oder Verschiebepplatten oder deren Kombination gebräuchlich. Werden diese in Tiefgarage angeordnet (z.B. als 2fach oder 3fach-Parker), ergibt sich für eine unveränderte Erschließungsfläche eine mehr-

fache Stellplatzzahl. Parkbühnen werden als Parkplattform mit Hubvorrichtung bei direktem Ein- und Ausfahren betrieben. Sie sind einsetzbar in Parkbauten oder freien Anlagen. Verschiebepplatten sind mechanische Hilfsmittel zur effizienten Flächenausnutzung, ebenfalls mit direktem Ein- und Ausfahren; sie sollten lediglich auf Parkflächen mit geringem Umschlag eingesetzt werden – also gut geeignet für Quartiersgaragen.

Automatische Systeme

Für Quartiersgaragen eignen sich sowohl konventionelle Anlagen (Parkhaus oder Tiefgarage, auch unter Anwendung mechanischer Systeme, "Stapelgaragen") als auch automatische Systeme. Automatische Parksysteeme ermöglichen meist eine städtebaulich günstigere Integration, da flächenintensive Rampen entfallen; auch Be- und Entlüftung sind nicht zu berücksichtigen, da die automatische Verteilung der Fahrzeuge in der Anlage keine Emissionen erzeugt. Zudem ist ihre Realisierung in Relation pro Stellplatz "flächenschonender" möglich als dies bei Tiefgaragen oder Parkhäusern der Fall ist, pro Stellplatz sind sie jedoch meist kostenintensiv. Charakteristisch für automatische Parksysteeme ist die Bereitstellung einer großen Zahl an Stellplätzen auf relativ kleinem Raum; sie eignen sich daher insbesondere auch für kleinere Baulücken.

Bei automatischen Systemen ("Parkregal", "Hochregallager"), die in technisch unterschiedlichen Formen betrieben werden, liegt der Raumbedarf pro Stellplatz deutlich niedriger – kann jedoch nicht verallgemeinert werden, da diese Systeme kaum beschränkende Randbedingungen haben und nahezu beliebig ausgeweitet werden können. Je nach Größe der Anlage können Werte bis unter 5 m² Grundfläche pro Stellplatz erreicht werden.

Das Ein- und Ausfahren erfolgt in einer Übergabestation, die das maßgebliche Charakteristikum eines solchen Systems ist. Gleichzeitig stellt diese aber auch eine "Nutzungshürde" dar – der Nutzer gibt sein Fahrzeug gleichsam "an der Garderobe" ab. Wie bei großen Logistiklagern wird das Fahrzeug – völlig dem Blick des Eigentümers entzogen – im Inneren der Anlage "abgelegt". Zweckmäßige Größen liegen bei bis zu 200 Stellplätzen pro Abfertigung; weniger als 40 (30) Stellplätze sollten nicht betrieben werden. Es sind verschiedenste technische Umsetzungen gebräuchlich, am häufigsten "Umsetz- oder Umlaufparker" (sowie Sonderformen). Die Zufahrt kann wie zu einer Einzelgarage ausgebildet werden mit direkter Anbindung an das öffentliche Straßennetz (Übergabestation).

Welches Element im Einzelfall zum Einsatz kommen soll, ist von den jeweils im Detail zu prüfenden spezifischen Randbedingungen abhängig. Diesbezüglich ist das städtebauliche Umfeld ebenfalls stets abzuwägen wie vorhandene Flächengröße und -zuschnitt – insbesondere bezüglich des Flächenzuschnitts erweisen sich die automatischen Systeme als äußerst flexibel.

Zum gesamten Themenkomplex "Parkplätze – Quartiersgaragen" bieten die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs³⁶ ausführliche Hinweise. Im besonderen sei auf die dortige Tabelle 4.5-2 verwiesen, die sich als Entscheidungshilfe für das zu wählende Parksystem gut eignet; auch der Anhang G ist hier sehr aufschlussreich.

Kosten

Die notwendigen Aussagen zu den zu erwartenden Kosten von Parkplätzen, Parkhäusern oder automatischen Parksystemen werden nachfolgend vereinfacht zusammengestellt. Dabei werden Zahlen aus realisierten Projekten verwendet, deren Übertragbarkeit auf konkrete Entwicklungen in der Neustadt im Einzelfall durch Preisanfragen bei entsprechenden Herstellern verifiziert werden müssen. Ohne konkrete Objektplanung können die Kosten nur grob überschlagen werden.

Beispielhaft wird angenommen, dass z.B. ein Baulücke von 20 m Breite und 40 m Tiefe zur Disposition steht, somit also eine Grundfläche von ca. 800 m², auf der eine Parkierungsanlage errichtet werden soll. Es wird davon ausgegangen, dass die Grundstückszufahrt direkt zur Straße möglich ist, also keine zusätzlichen Erschließungskosten entstehen und dass keine Kosten für Grunderwerb zu berücksichtigen sind.

	Flächenbedarf pro Grundfläche	spez. Flächenbedarf [m²/STP]	STP-Zahl	Kosten/STP	Gesamtkosten	Summe STP-Zahl
1	Parkplatz ebenerdig	20...25	32...40	2.000...3.000 €	100.000 €	ca. 35
2	konventionelle Tiefgarage (pro Geschoss!)	25...30	27...32	20.000...30.000 €	700.000 €	ca. 30
3	konventionelles Parkhaus (pro Geschoss!)	25...30	27...32	15.000...25.000 €	600.000 €	ca. 30
4	konventionelles Parkhaus (Annahme: 4 Geschosse)	25...30	110...130	15.000...25.000 €	2,4 Mio. €	ca. 120
5	"Stapelgarage" (z.B. 3er Palette auf Parkplatz)	7...10	95...120	12.000...15.000 €	1,5 Mio. €	ca. 105
6	"Stapelgarage" (z.B. 3er Palette in Tiefgarage)	7...10	80...95	32.000...45.000 €	3,4 Mio. €	ca. 90
7	automatisches System*	nahezu beliebig	130...180 ... + ...	35.000...40.000 €	5,8 Mio. €	ca. 150

* – Annahme: mittlere Anlage mit zwei Übergabestationen

Tabelle 6: Kosten für Parkierungseinrichtungen

³⁶ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR); Köln, 2005.

Die angegebenen Werte in **Tabelle 6** sind nicht alle direkt untereinander vergleichbar. Wenn z.B. ein automatisches System eingesetzt werden soll (Zeile 7), ist dies an einen städtebaulich vorzugebenden Baukörper anzupassen – dieser ist dann unter den technischen Gegebenheiten zu optimieren, sodass sich z.B. hinter der Fassade eines viergeschossigen Wohnhauses tatsächlich 100 bis 150 Pkw-Stellplätze verbergen. Die Kosten lassen sich nur sehr grob beziffern, da bei z.B. Anlagen mit einer Kapazität von ca. 30 – 40 Stellplätzen mitunter nur rund 30 % auf das Parksystem entfallen, 45 – 50 % auf den Baukörper und bis zu 25 % auf sonstige Kosten (Abfangungen benachbarter Gebäude bei Nutzung von Baulücken,...). Um detailliertere Informationen über Einsatzkriterien automatischer Systeme zu erlangen, ist der direkte Kontakt mit entsprechenden Herstellern angeraten. Die Kosten sind sehr individuell gestaltet.

Bezüglich einer Lösung mit Tiefgarage oder Parkhaus wird darauf verwiesen, dass für beide grundsätzlich zunächst nur eine Ebene angesetzt worden ist (Zeilen 2 und 3); in Zeile 4 wird dagegen beispielhaft ein viergeschossiges Parkhaus unterstellt. Bei einem Parkhaus ist außerdem zu klären, wie viele Geschosse in Abhängigkeit der städtebaulichen Randbedingungen angemessen sind und/oder wie Parken gegebenenfalls mit Wohnen kombiniert werden kann (Wohnen und Parken in einem Gebäude?). Mehrgeschossige Tiefgaragen sollten vermieden werden, da die Kosten bei Maßnahmen im unterirdischen Bauraum mit zunehmender Tiefe überproportional steigen.

Zur Kompensation lokal entstehender Defizite eignet sich die Einrichtung von öffentlichen Parkieranlagen. Bei der Abwägung von städtebaulichen Ansprüchen und Wirtschaftlichkeit stehen verschiedene Umsetzungsformen (Parkplatz, Tiefgarage, Parkhaus, etc.) zur Verfügung. Insbesondere automatische Parksysteme eignen sich zur umfeldverträglichen Integration auch in kleineren Baulücken; diese sind sehr "flächenschonend", jedoch pro Stellplatz meist kostenintensiv. Für die Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten wird insbesondere der Ausbau des bestehenden Parkplatzes am Polizeipräsidium durch Parkdecks dringend empfohlen, um die ggf. durch die Erweiterung des Bewohnerparkens verlagerten Bedarfe gezielt aufzufangen. Unter dem gleichen Aspekt wird die Einrichtung einer Tiefgarage unter dem Sportplatz Scheffelstraße befürwortet; hier könnten zudem ggf. wegfallende Stellplätze bei einer Umgestaltung der Goethestraße kompensiert werden. Einige Entwicklungsflächen im Quartier bieten sich ebenfalls für eine kombinierte Schaffung von Parkraum an. Bei einer Realisierung der Entwicklungsbausteine "Feuerwache II – Altstandort" und "Quartiersplatz Wallaustraße" wird die Errichtung von Tiefgaragen mit zusätzlichen Stellplatzkapazitäten zur öffentlichen Nutzung angeraten. Ergänzend sollte an überlasteten Standorten gezielt nach Baulücken für die Errichtung von automatischen Parksystemen gesucht werden.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Zur Untersuchung der Parkraumsituation in der Mainzer Neustadt hat die Landeshauptstadt Mainz die Erstellung eines Parkraumkonzeptes veranlasst. Dadurch soll das aktuelle Angebot erfasst und der vorhandenen Nachfrage gegenübergestellt werden, um so eine objektive Datengrundlage für eine nachhaltige Parkraumplanung zu schaffen. Damit werden auch vorhandene Mängel dokumentiert und so erste Lösungsansätze abgeleitet. Ziel ist es unter Berücksichtigung etlicher geplanter städtebaulicher Veränderungen (auch im näheren Umfeld der Mainzer Neustadt, z.B. im Bereich des Zoll- und Binnenhafens) Verbesserungen für die unterschiedlichen Nutzergruppen herbeizuführen. In alternativen bzw. einander ergänzenden Konzepten ist eine nutzerorientierte Parkraumplanung zu erarbeiten.

Zunächst wurde im Rahmen einer Bestandsaufnahme für das gesamte Untersuchungsgebiet eine Momentaufnahme des ruhenden Verkehrs (Gegenüberstellung von Angebot und Nutzung zu einem beliebigen Zeitpunkt) erstellt. Für einen ausgewählten Teilbereich wurden differenziertere Aussagen zum Parkraumbestand und dessen Nutzung erarbeitet. Dabei wurde festgestellt, dass die Parkraumbelastung in einigen Bereichen Vollausslastung erreicht – nachts trifft dies auf alle untersuchten Teilgebiete zu, tags dagegen muss zwischen Bewohnerparkgebieten und unmittelbar angrenzenden Bereiche unterschieden werden. In den Bewohnerparkzonen entspannt sich die Situation tagsüber wesentlich, in den benachbarten unreglementierten Bereichen werden ebenso tags Überlastungen festgestellt. Dies äußert sich z.B. durch hohe Falschparker-Anteile (Gehwegparken,...).

Die Ergebnisse wurden dann mit den von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellten Strukturdaten abgeglichen und eine Parkraumbilanz erstellt. Schließlich wurde auf Grundlage der Strukturdaten eine Parkraumprognose (Parkraumbedarf) unter Berücksichtigung der geplanten städtebaulichen Entwicklungen in und um die Mainzer Neustadt erstellt, die einen geringfügigen Anstieg der Nachfrage vorhersagt, und diese dann unter Beachtung der von der Verwaltung formulierten Ziele in ein Parkraumkonzept überführt.

Die Planungsvorgabe der Prüfung kurzfristiger Maßnahmen im vorhandenen Straßenraum – z.B. durch Änderungen der Stellplatzanordnung (ggf. allein durch Markierung) oder durch Legalisierung des Gehwegparkens – hat sich dabei als ungeeignet erwiesen. Dies stellt weder eine kostengünstige noch kurzfristig umsetzbare Lösung dar.

Bezugnehmend auf die dargestellten Ziele der Stadt Mainz kommt der Bereitstellung von Parkraum für die Bewohner der Neustadt hohe Priorität zu. Als zu empfehlende Maßnahme wurde daher das Bewohnerparken (in zwei Stufen) angesehen und zur Umsetzung bzw. Ausdehnung vorgeschlagen. Angrenzend an die beiden im Stadtteil bereits vorhandenen Gebiete sollte dieses in einem ersten Schritt bis zur Goethestraße ausgedehnt werden. Nur durch diese Maßnahme des Bewirtschaftens bzw. Reglementierens kann mittel- bis langfristig die "Fremdnutzung" z.B. durch Berufspendler vermieden werden. Zudem erhöht die Einfüh-

zung des Bewohnerparkens den Anreiz, ungenutzten privaten Parkraum auf dem eigenen Grundstück verstärkt zu nutzen.

Ergänzend sollte möglichst an geeigneten Standorten (z.B. Parkplatz Polizeipräsidium, Altstandort Feuerwache II, Sportplatz Scheffelstraße, etc.) die vorhandene Nachfrage durch Quartiersgaragen befriedigt werden. Diese könnten als Tiefgarage oder als automatisches Parkierungssystem hergestellt werden. Es können dadurch auch Verlagerungen, die durch die Erweiterung des Bewohnerparkens eintreten werden, aufgefangen oder gemindert werden. Die verschiedenen Lösungsansätze des erarbeiteten Konzepts werden zusammenfassen in **Tabelle 7** gegenübergestellt.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung liefert eine geeignete Datengrundlage für die Bewertung und Regelung der Situation im ruhenden Verkehr in der Mainzer Neustadt. Es wird dabei offensichtlich, dass eine allen Belangen gerecht werdende Lösung kaum möglich ist. Die entwickelten Handlungsempfehlungen orientieren sich an den von der Stadtverwaltung vorgegebenen Zielen und führen zu einem Konzept, das bevorzugt die Belange der Bewohner der Neustadt berücksichtigt; die Einführung bzw. Ausdehnung des Bewohnerparkens wird als wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität und damit als Attraktivitätssteigerung dieses Stadtteils als Wohnstandort gesehen. Bei der Abwägung der wirtschaftlichen Aspekte weist dieses Instrument ebenfalls Vorteile auf – gleichwohl kann bei fortschreitender Entwicklung, auch unter dem Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit, nicht darauf verzichtet werden, der Problematik des ruhenden Verkehrs zu begegnen, indem auch ergänzende und komfortablere Angebote im ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

Konzept- stufe	Maßnahmenbeschreibung	kurzfristig	bis mittelfristig	bis langfristig	Wirkung	Kosten-/ Nutzen	Empfehlung
1	Prüfung kurzfristiger Maßnahmen im Straßenraum (Legalisierung von Gehwegparken, z.T. durch Schrägaufstellung etc.)	x			Schaffung von zusätzlichem Parkraum in nur mäßiger Zahl; Widerspruch zu zwingend einzuhaltenden Vorgaben und Zielen (Mindestmaße und Sicherheitsauflagen)	? -	Maßnahme ist voraussichtlich weder kurzfristig noch kostengünstig umzusetzen und verstößt gegen Mindestforderungen bzgl. der Fahrgassenbreite Maßnahme wird nicht empfohlen
2	Stufe 1 zur Ausweitung des Bewohnerparkens (bis zur Goethestraße)	x	x		deutliche Entlastung derzeit stark belasteter Wohnstraßen zu erwarten	++	Maßnahme ist wirkungsvoll und kostenadäquat; sie dient unmittelbar den Bedürfnissen der ansässigen Bürger Maßnahme wird dringend empfohlen (Stufe 2 ist bereits perspektivisch mit einzubeziehen)
	Stufe 2 zur Ausweitung des Bewohnerparkens (bis zu den Kaiserringen)		x	x	Beurteilung der Notwendigkeit und Wirkungsabschätzung erst nach Etablierung der Stufe 1	o	In Abhängigkeit der Etablierung von Stufe 1 ist die Dringlichkeit der Stufe 2 festzulegen
3	Neubau von Quartiersgaragen (Tiefgaragen/automatische Parkierungssysteme)		(x)	x	Auffangen der Parkraumbedarfe als Folge der Motorisierungsentwicklung bzw. städtebaulicher Vorhaben	+(+)	Quartiersgaragen decken absehbare Bedarfe, die über organisatorische Instrumentarien hinausgehen Maßnahmen an ausgewählten Standorten dringend empfohlen

x	trifft zu	o	derzeit nicht abzuschätzen
+	eher positiv zu bewerten	-	eher negativ zu bewerten
++	deutlich positiv zu bewerten	--	deutlich negativ zu bewerten

Tabelle 7: Ergebnismatrix

Quellenverzeichnis

- 1) DEUTSCHE SHELL AG: Shell Pkw-Szenarien bis 2030: Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität; Hamburg, 2009.
- 2) FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR); Köln, 2005.
- 3) FREISCHLAD + HOLZ ARCHITEKTEN BDA & HERWARTH + HOLZ PLANUNG UND ARCHITEKTUR: Landeshauptstadt Mainz, Mainz-Neustadt, Integriertes Entwicklungskonzept 'Soziale Stadt'; Darmstadt, Berlin, 2008.
- 4) LANDESHAUPTSTADT MAINZ, AMT FÜR STADTENTWICKLUNG, STATISTIK UND WAHLEN: Landeshauptstadt Mainz, Bevölkerungsprognose 2007-2020; Mainz, 2008.
- 5) LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt; Vorabzug; Mainz, 2008.
- 6) RECHTSAMT DER STADT MAINZ: Stellungnahme des Rechtsamts auf die Anfrage des Amts für Verkehrswesen zum Parken auf Bürgersteigen; Mainz, 1989.
- 7) STATISTIKSTELLE DER LANDESHAUPTSTADT MAINZ: Haushaltsgenerierung KOSIS-Datensatz aus MESO; Mainz, Stand: 30.09.2008.

B i l d e r

Abgrenzung Untersuchungs-/ Erhebungsgebiet

 Parkraumbegehung
(Analyse Parkverhalten)
Dienstag, 21. April 2009
03:00 Uhr - 22:00 Uhr

 stichprobenartige Aufnahme
von Angebot und Nachfrage
an öffentlichen und halb-
öffentlichen Stellplätzen im
Straßenraum durch Bege-
hungen an Werktagen vom
03.03.2009 bis 30.04.2009 jeweils
zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr

 Bewohnerparkgebiet





**Parkierungsregelung
Erhebungsgebiet**
öffentliche Stellplätze
(Stand: März/April 2009)

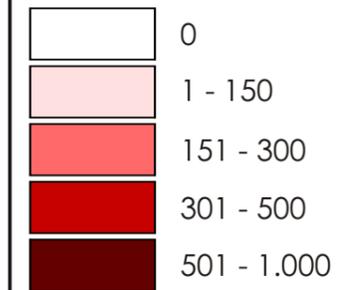
- Gebührenfreies Parken
- Parken mit Parkschein
(Mo.-Fr. 8h - 19h, Sa. 9:30h - 16:30h,
außer Feiertage)
- Bewohnerparken
(Mo. 8h - Sa. 15h, außer Feiertage)
- Parken mit Parkschein
(Mo.-Fr. 8h - 19h, Sa. 9:30h - 16:30h),
Bewohner mit Parkausweis frei
- Ladezone
- Behindertenstellplätze
- Taxiplätze
- Haltverbot
- 20 Anzahl der Stellplätze

*Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich verfügbaren Stellplätze um 65.



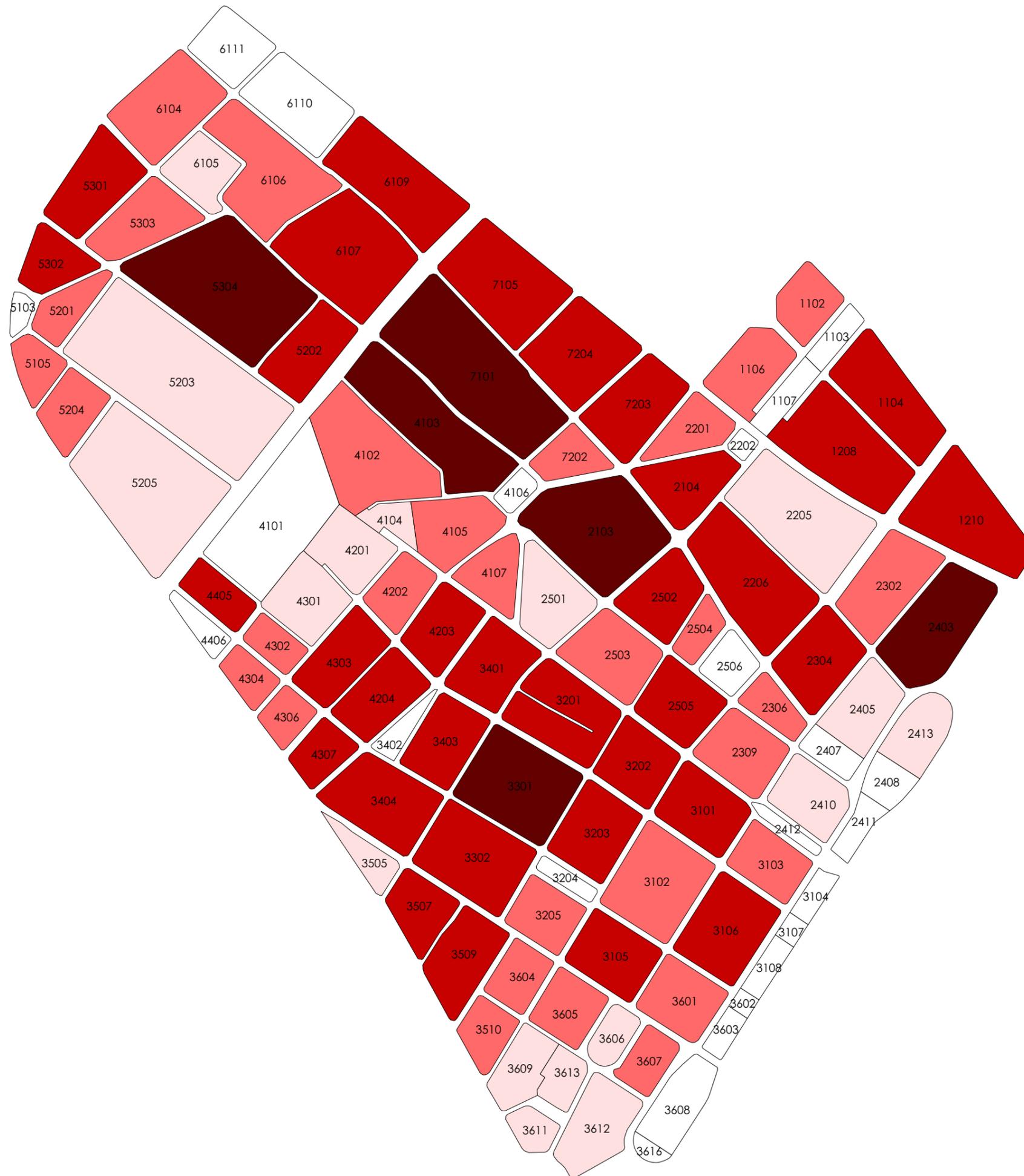
Strukturdaten Gesamtgebiet

Einwohner
(Stand: 31.12.2008)



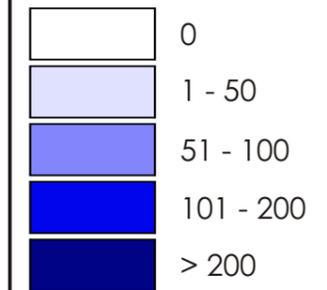
(16)2506 Baublocknummer

Summe: 23.816 Einwohner



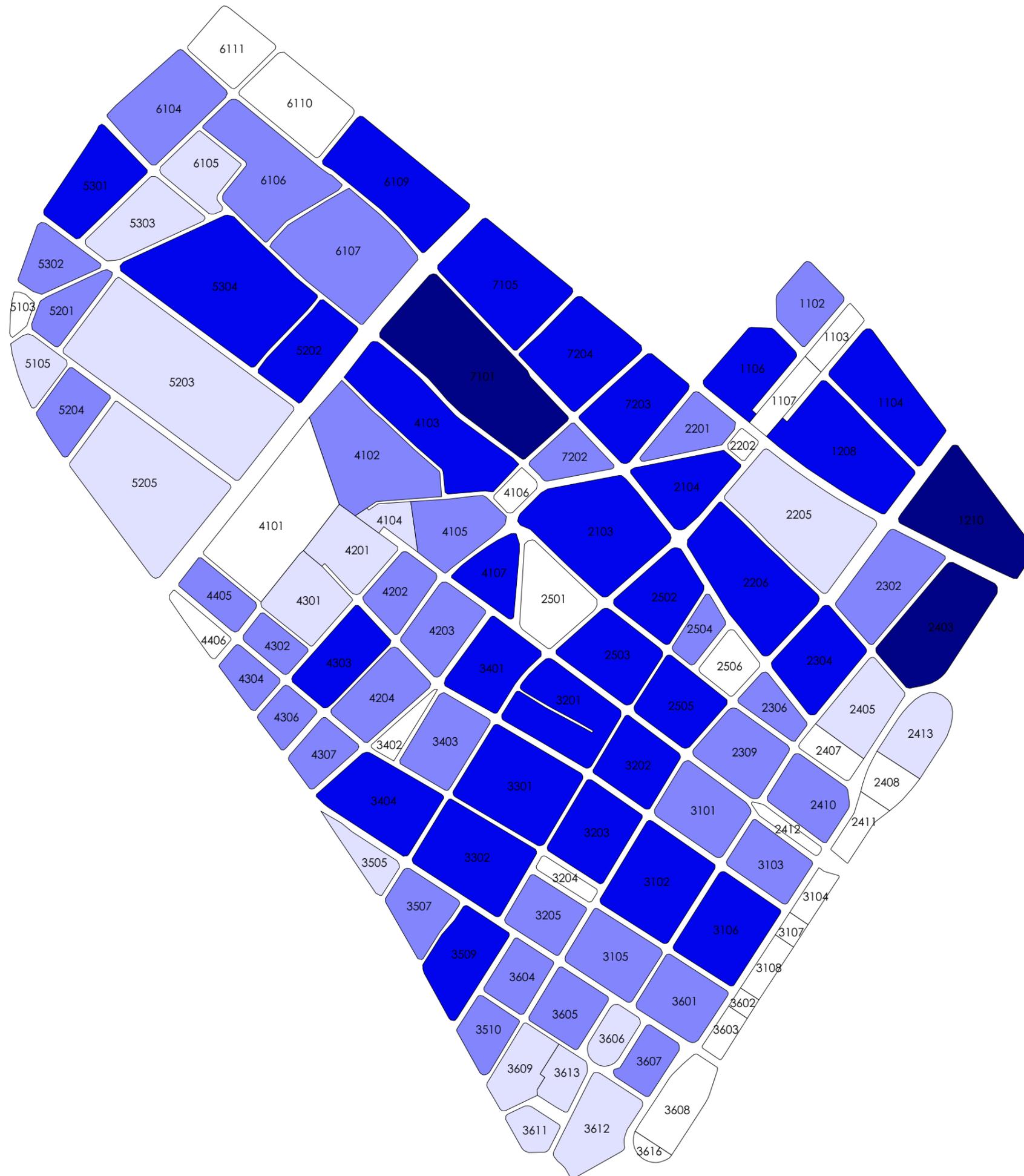
Strukturdaten Gesamtgebiet

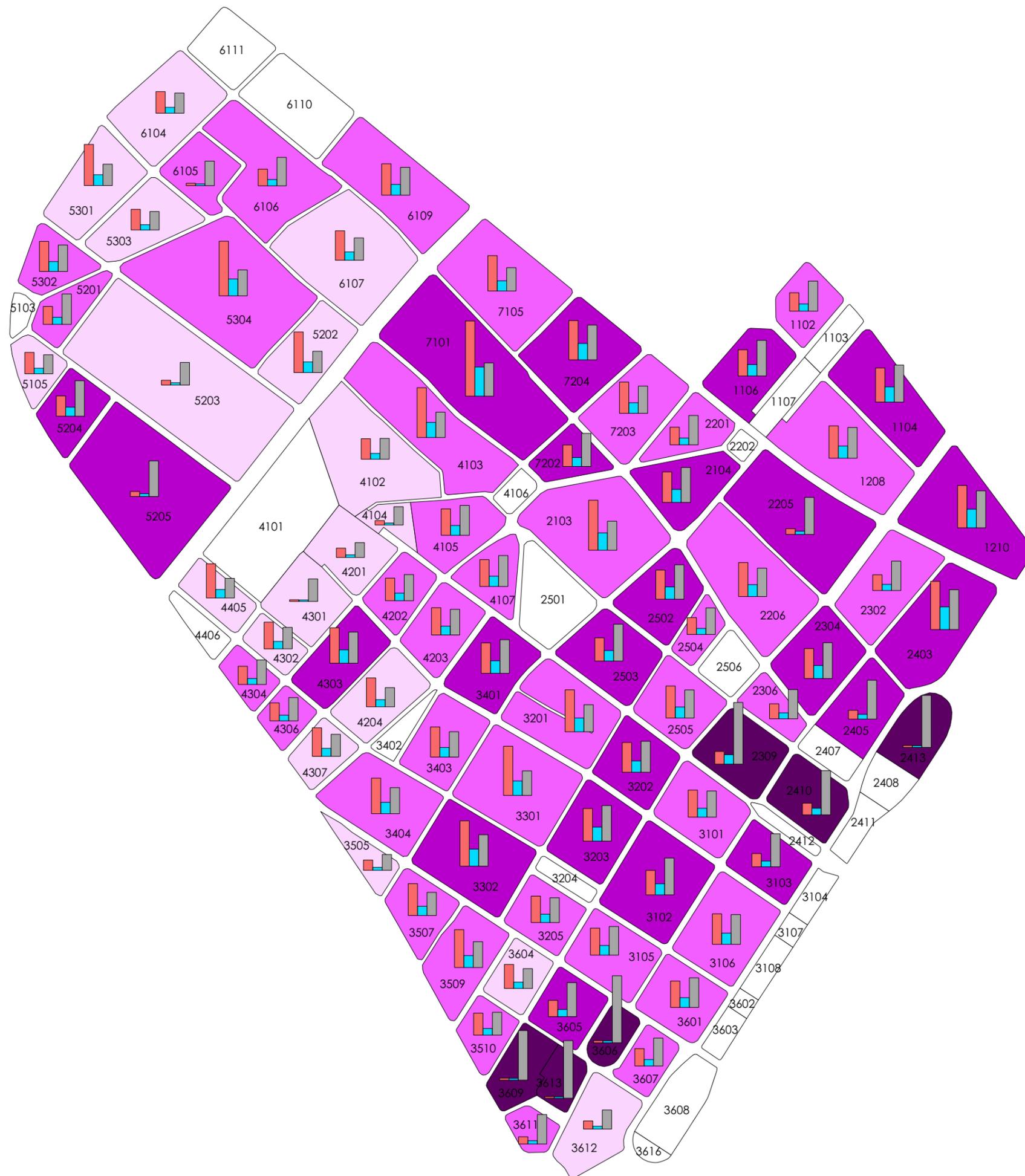
gemeldete Kfz
(Stand: 31.12.2006)



(16)2506 Baublocknummer

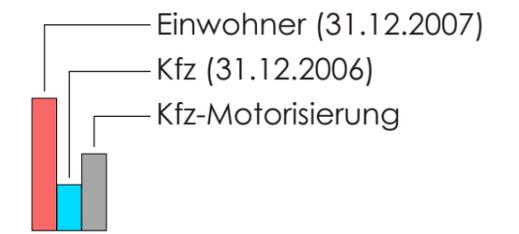
Summe: 7.743 gemeldete Kfz



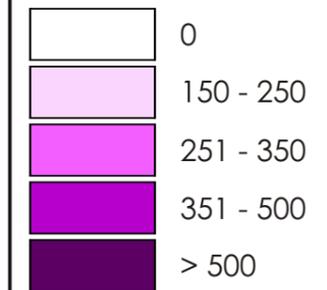


Strukturdaten Gesamtgebiet

Motorisierungsgrad
(Kfz/1.000 Einwohner)



Kfz-Motorisierung



(16)2506 Baublocknummer

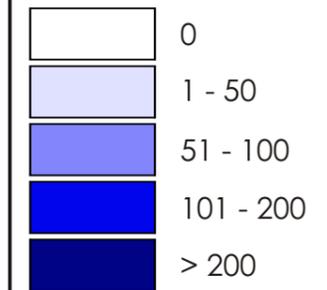
Gesamtgebiet: 322

Gesamtstadt Mainz: 607



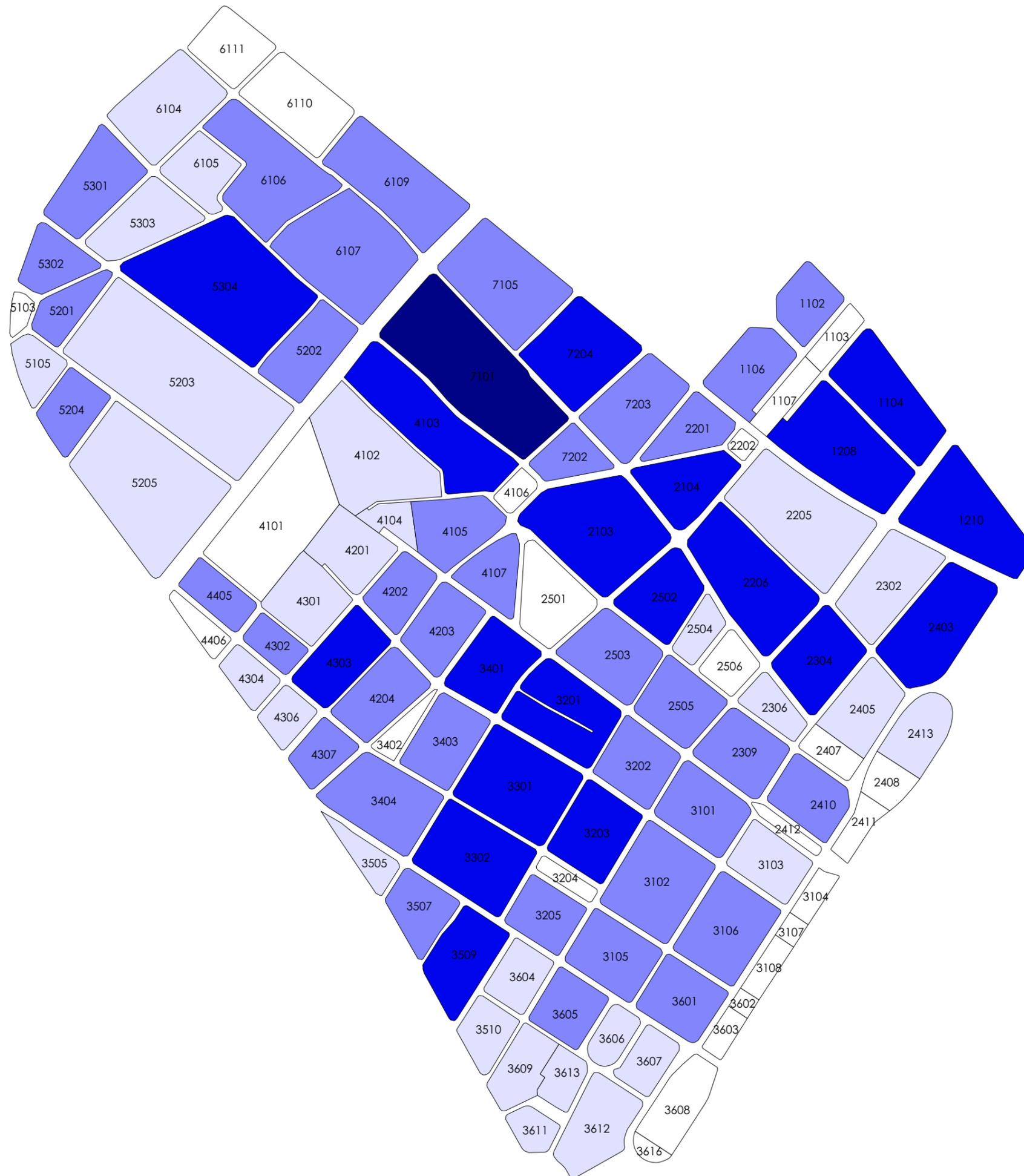
Strukturdaten Gesamtgebiet

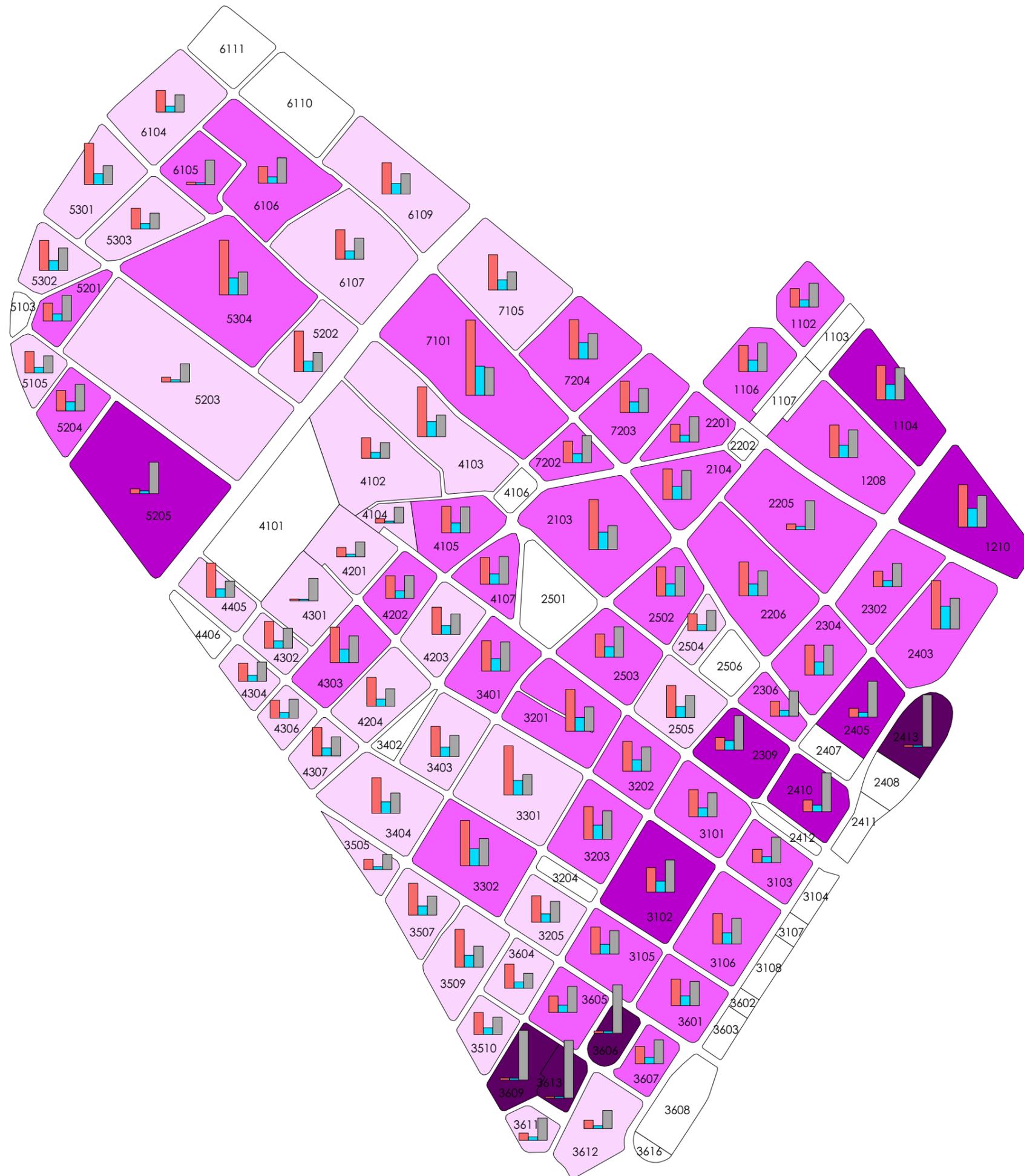
gemeldete Pkw
(Stand: 31.12.2006)



(16)2506 Baublocknummer

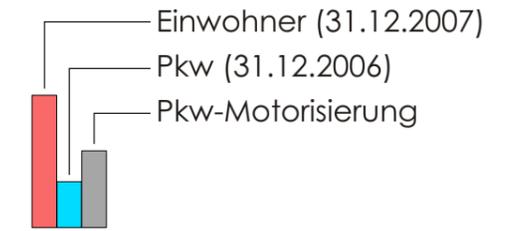
Summe: 6.380 gemeldete Pkw



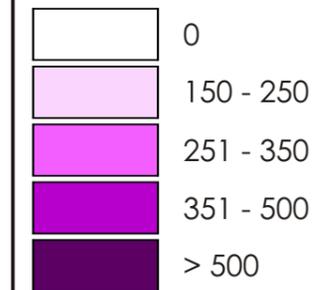


Strukturdaten Gesamtgebiet

Motorisierungsgrad
(Pkw/1.000 Einwohner)



Pkw-Motorisierung



(16)2506 Baublocknummer

Gesamtgebiet: 265

Gesamtstadt Mainz: 446



Parkraumangebot und -nachfrage Gesamtgebiet

Anzahl öffentlicher und halböffentlicher Stellplätze
(Stand: März/April 2009)
(gemäß Stichprobenerfassung an Werktagen)

 Straßen Untersuchungsgebiet
(Stichprobenerfassung an Werktagen vom 03.03.2009 bis 30.04.2009 jeweils zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr)

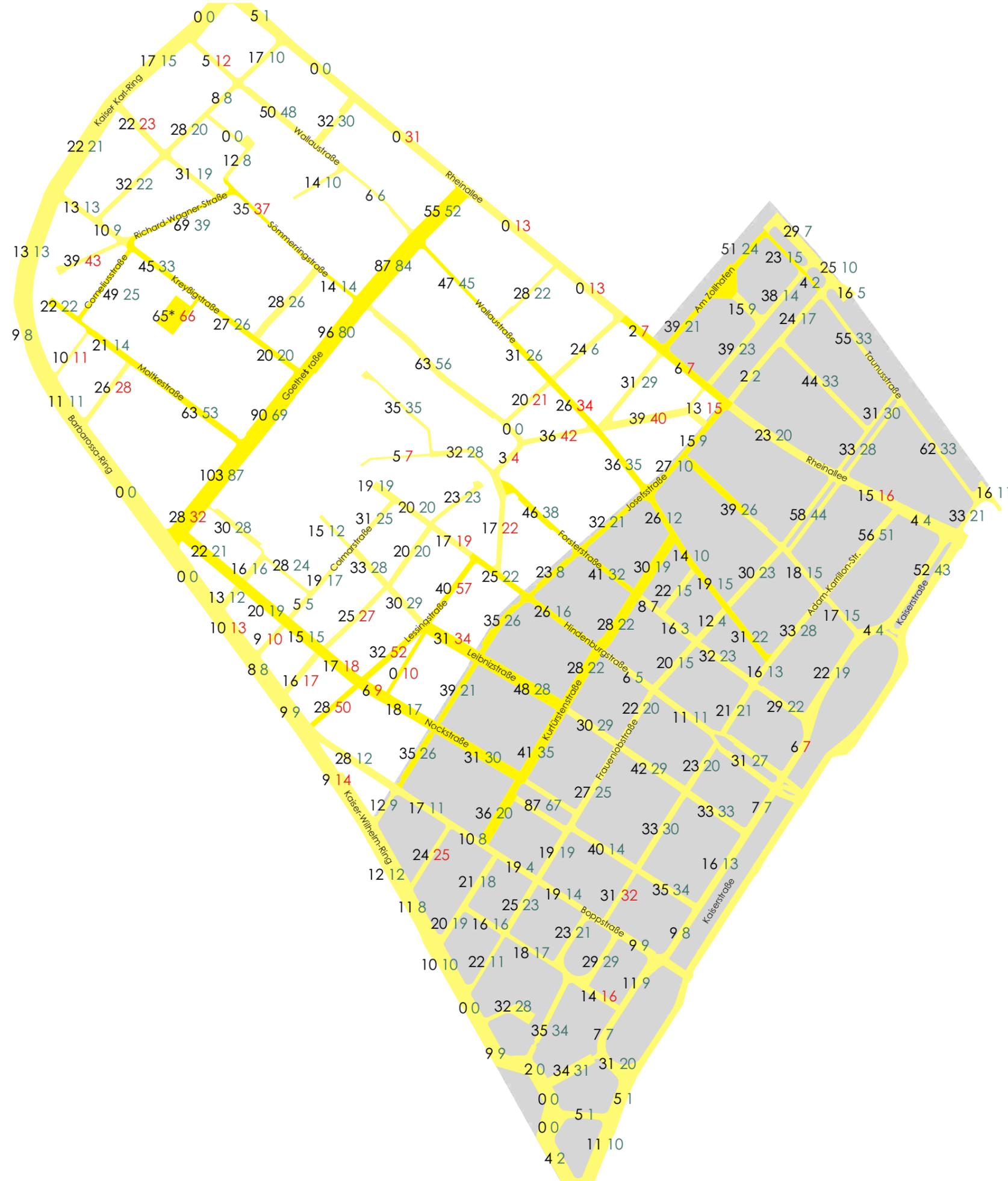
 Bewohnerparkgebiet

63 56 Anzahl Stellplätze:
Angebot/Nachfrage

36 42 Nachfrage übersteigt Angebot
(Falschparker)

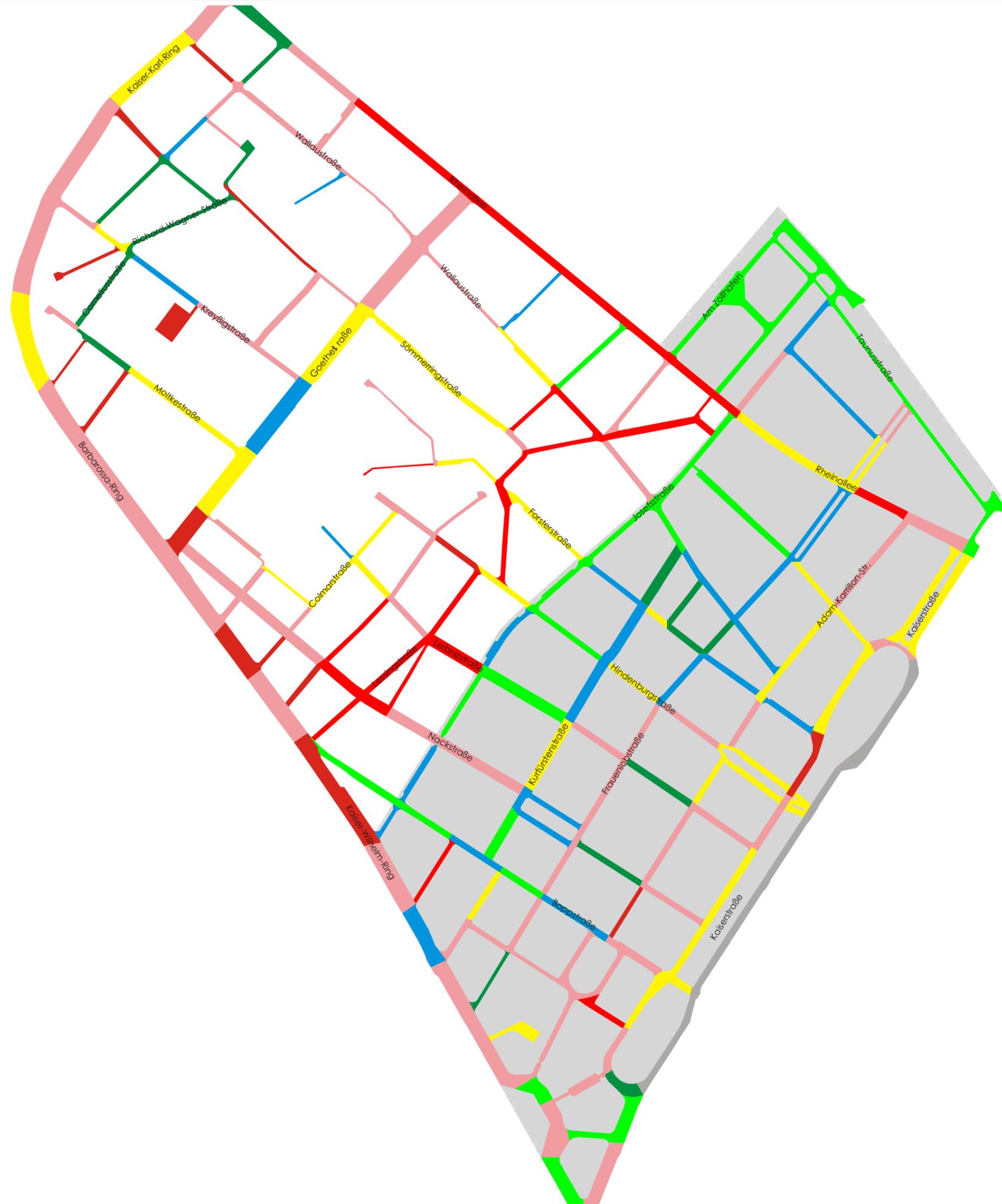
Summe Gesamtgebiet: 5.338* 4.515

*Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich verfügbaren Stellplätze um 65.



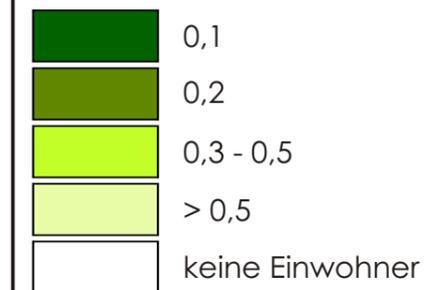
**Parkraumangebot und
-nachfrage Gesamtgebiet**

Auslastung (Stand: März/April 2009)
(gemäß Stichprobenerfassung an Werktagen)



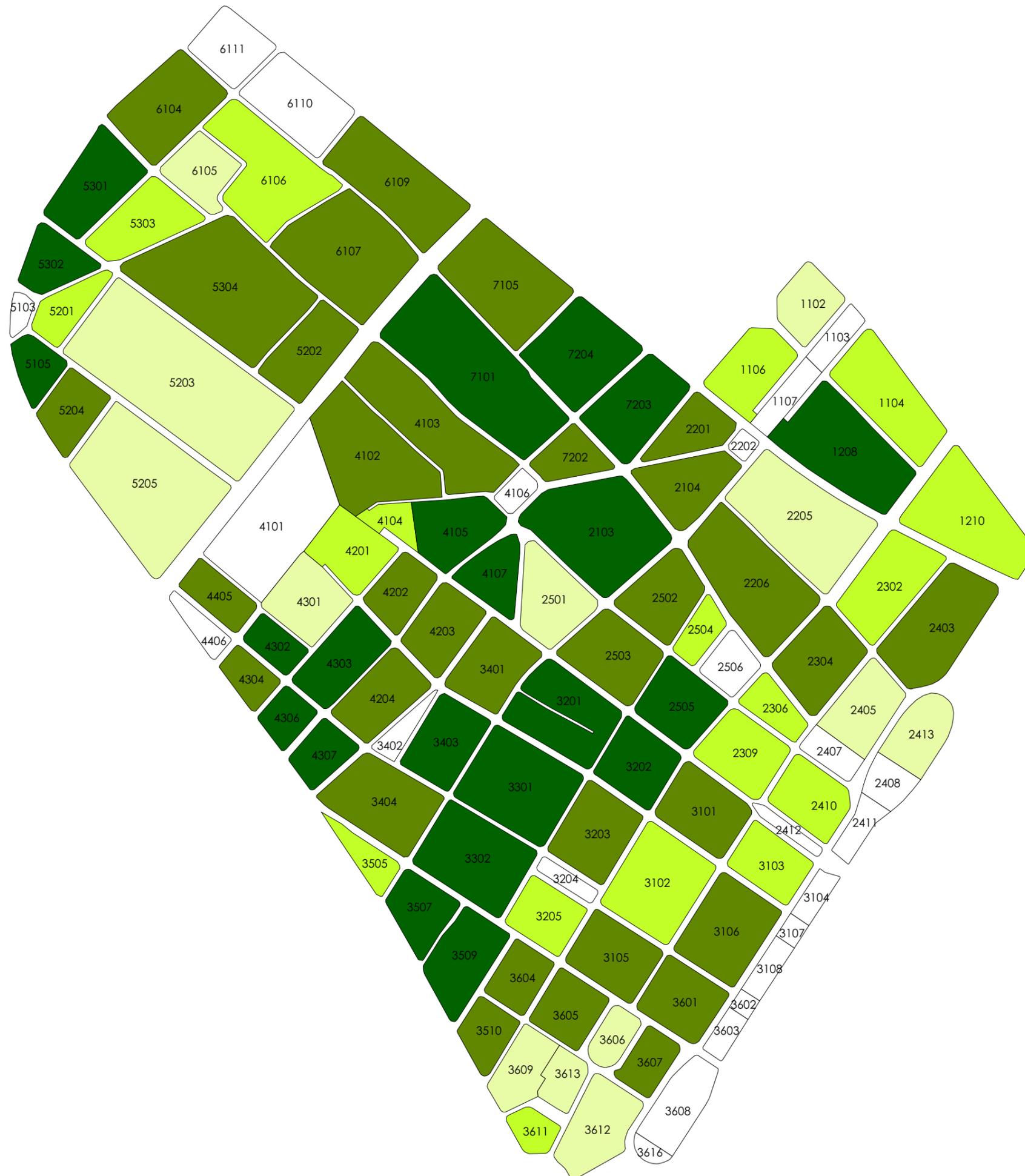
Parkraumangebot und -nachfrage Gesamtgebiet

Öffentliche Stellplätze je Einwohner
(gemäß Stichprobenerfassung an Werktagen, März/April 2009; Stand Einwohner: 31.12.2008)



(16)2506 Baublocknummer

Gesamtgebiet:
0,2 Stellplätze je Einwohner

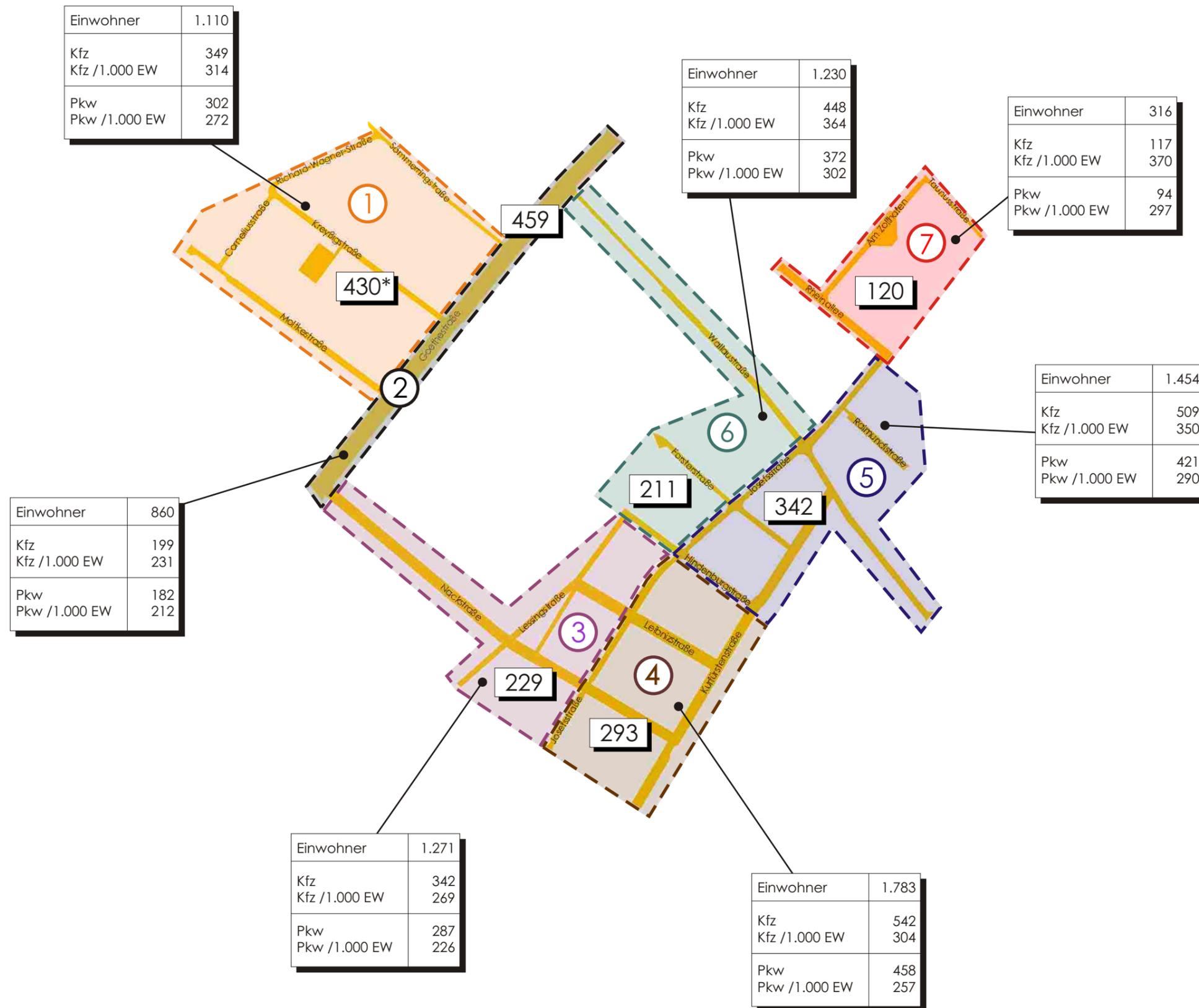


Parkraumbegehung
Gebietseinteilung

-  Parkraumbegehung 21. April 2009
(Analyse Parkverhalten)
-  Gebietsgrenze
-  Teilgebietsnummer
-  2.084* Anzahl öffentlicher und halb-
öffentlicher Stellplätze (Kapazität)
(Stand: März/April 2009)

*Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht
mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich
verfügbaren Stellplätze um 65.





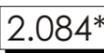
Parkraumbegehung
Strukturdaten Teilgebiete

Einwohner (Stand: 31.12.2007)
Kfz + Pkw (Stand: 31.12.2006)
Motorisierung

 Parkraumbegehung 21. April 2009
(Analyse Parkverhalten)

 Gebietsgrenze

 Teilgebietsnummer

 Anzahl öffentlicher und halb-
öffentlicher Stellplätze (Kapazität)
(Stand: März/April 2009)

Erhebungsgebiet Gesamt:

Einwohner	8.024
Kfz	2.506
Kfz /1.000 EW	312
Pkw	2.116
Pkw /1.000 EW	264

*Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich verfügbaren Stellplätze um 65.



Parkraumbelegung Bewohner
Dienstag, 21. April 2009

Teilgebiete

--- Gebietsgrenze

③ Gebietsnummer

2.084* Anzahl öffentlicher und halb-öffentlicher Stellplätze (Kapazität) (Stand: März/April 2009)

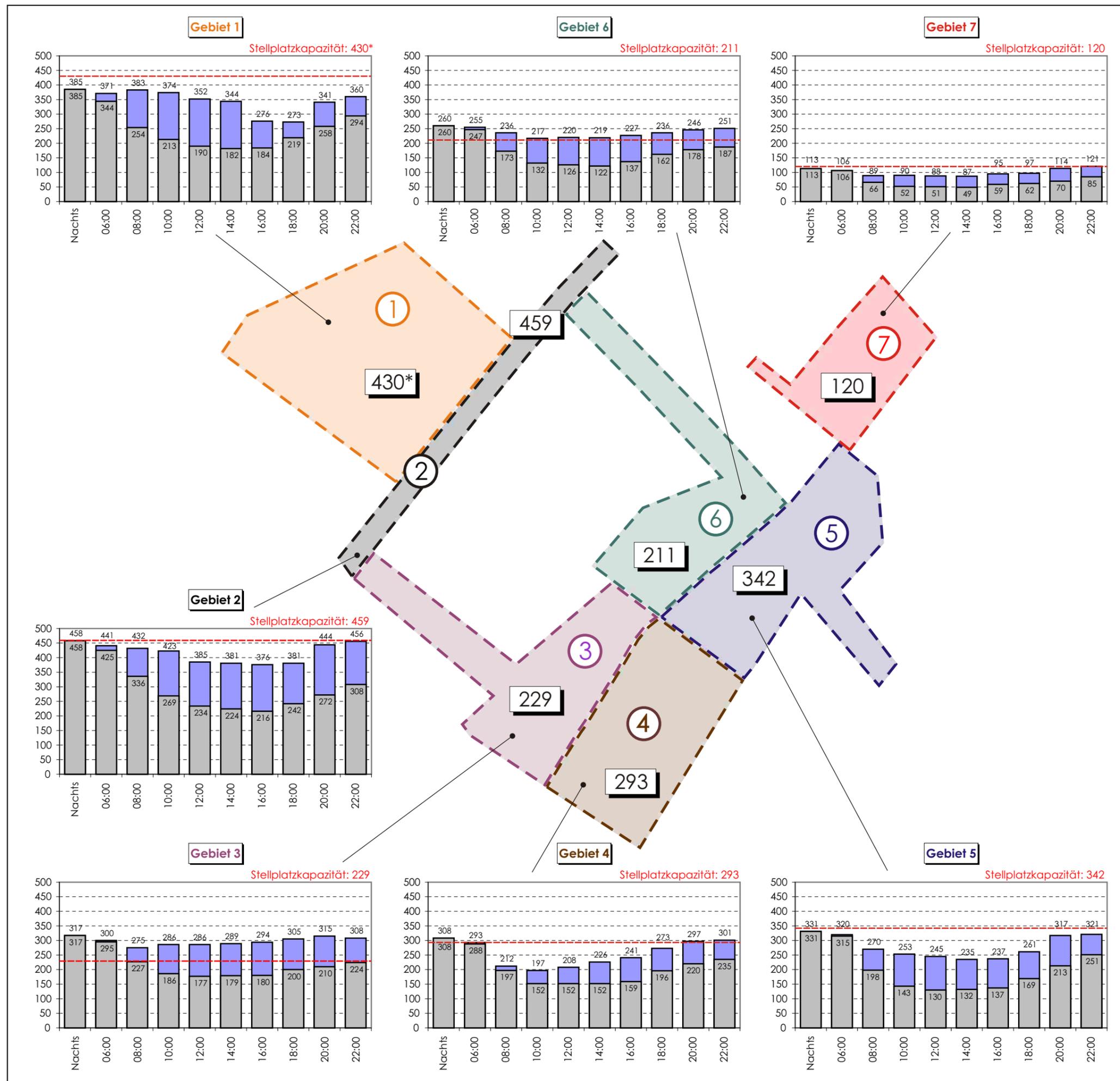
Diagramme

■ Anzahl Fahrzeuge

■ Dauerparker

--- Kapazität

* Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich verfügbaren Stellplätze um 65.



**Parkraumbelegung
Falschparker**
Dienstag, 21. April 2009

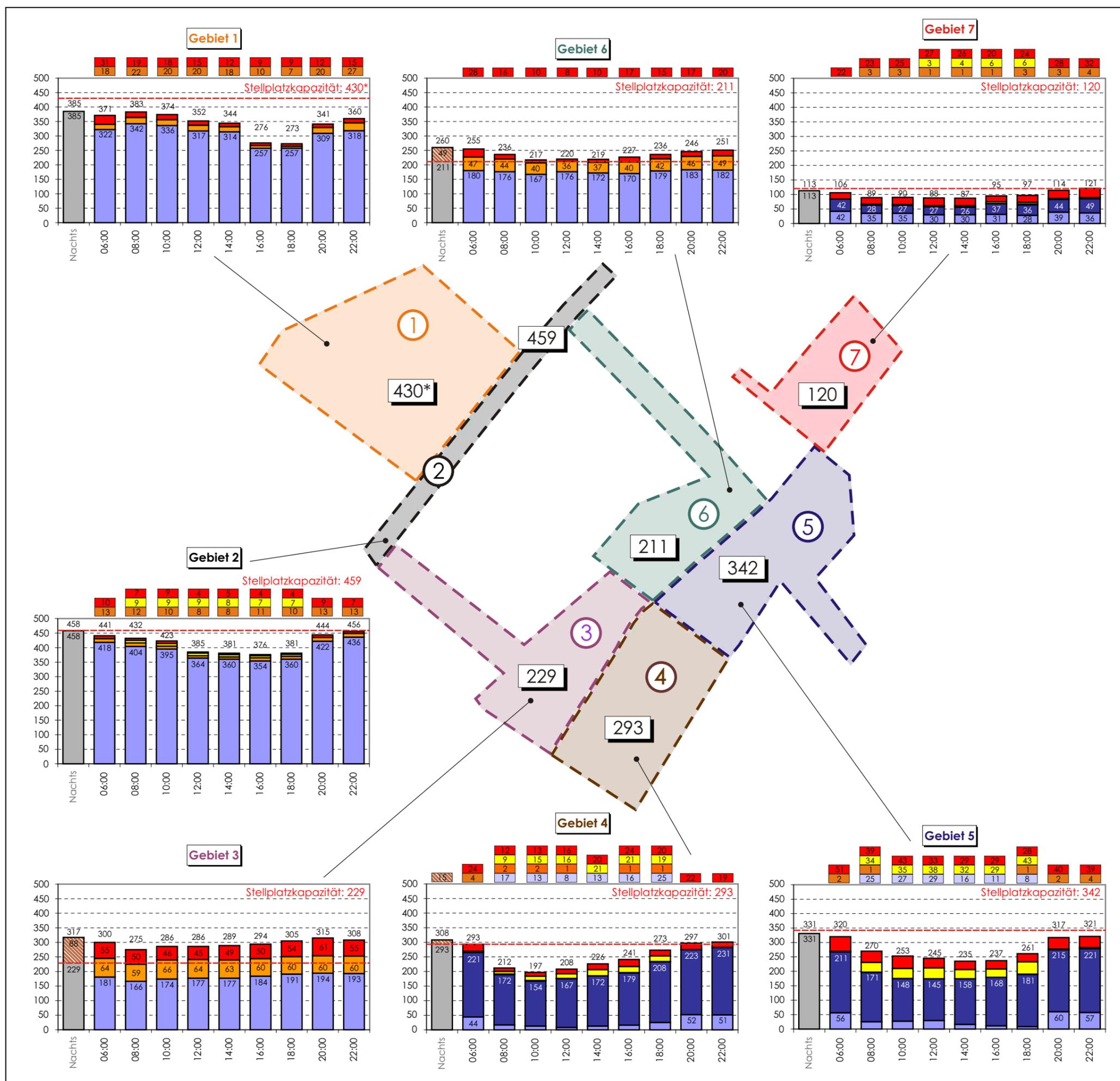
Teilgebiete

- - - Gebietsgrenze
- ③ Gebietsnummer
- 2.084* Anzahl öffentlicher und halb-öffentlicher Stellplätze (Kapazität) (Stand: März/April 2009)

Diagramme

- regulär geparkte Fahrzeuge (ohne Bewohnerparken)
- Parken mit Bewohnerausweis
- Parken ohne Parkschein
- Parken auf Gehweg
- sonstige Falschparker
- - - Kapazität
- Falschparker nachts
- sonstige Nachtparker

*Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich verfügbaren Stellplätze um 65.



Parkdauer

Dienstag, 21. April 2009

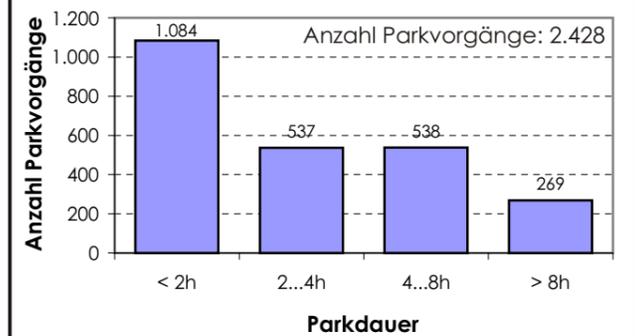
Teilgebiete

--- Gebietsgrenze

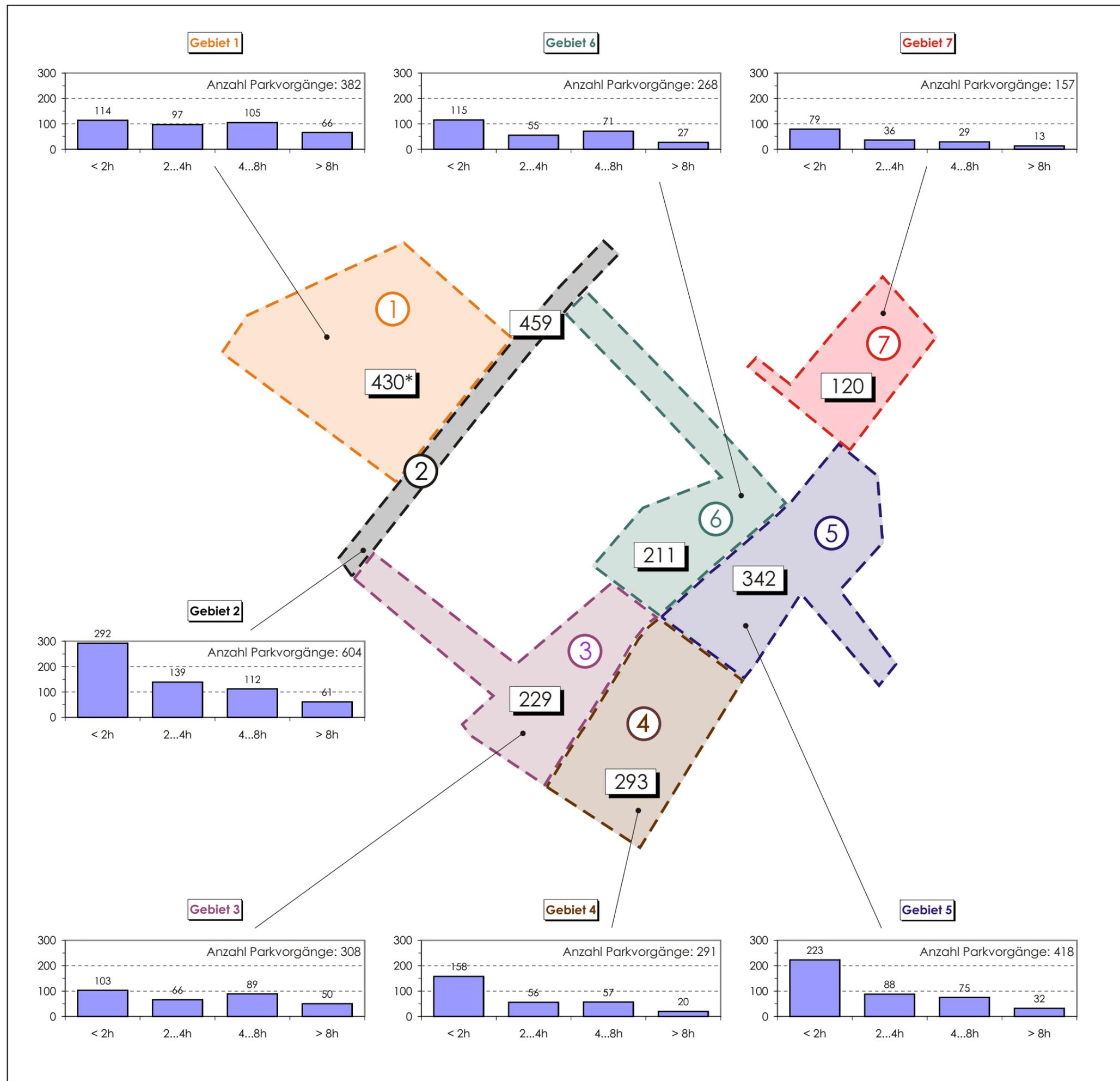
③ Gebietsnummer

2.084* Anzahl öffentlicher und halb-öffentlicher Stellplätze (Kapazität) (Stand: März/April 2009)

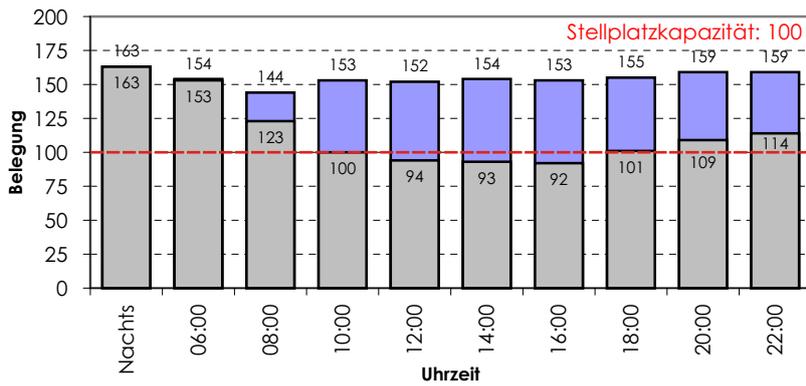
Gesamtes Erhebungsgebiet



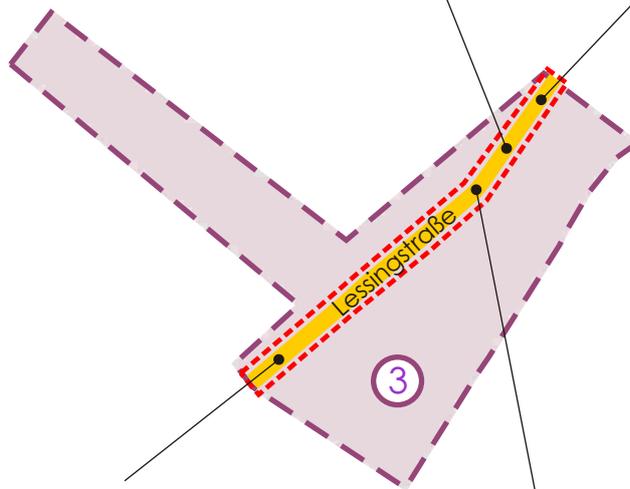
*Parkplatz Polizeipräsidium seit ca. Mai 2009 nicht mehr öffentlich zugänglich → Reduktion der öffentlich verfügbaren Stellplätze um 65.



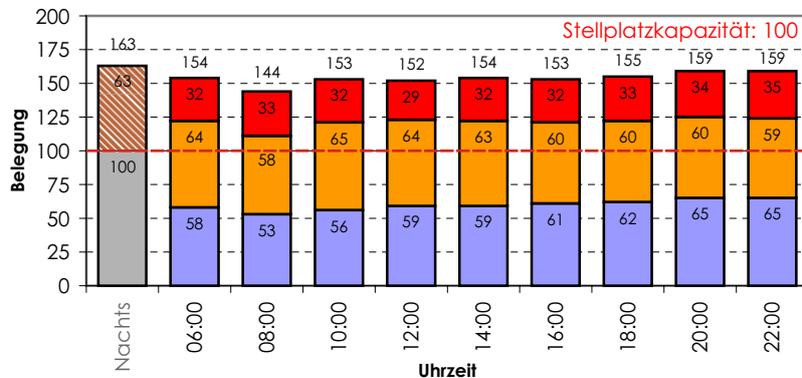
Parkraumbelegung Bewohner



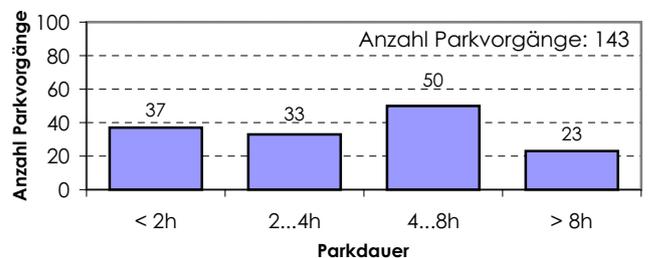
Einwohner	534
Kfz /1.000 EW	236
Pkw /1.000 EW	200



Parkraumbelegung Falschparker



Parkdauer

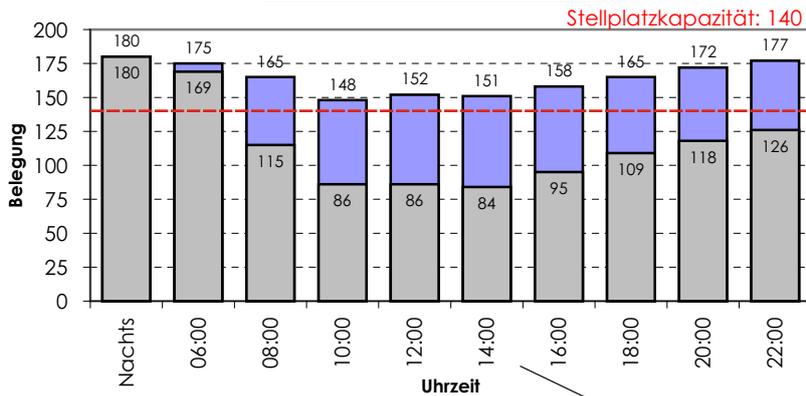


Landeshauptstadt Mainz Parkraumkonzept Mainzer Neustadt

- Stellplatzkapazität
- Bewohner:
 - Anzahl Fahrzeuge
 - davon Dauerparker
- Falschparker:
 - regulär geparkte Fahrzeuge
 - Parken auf Gehweg
 - sonstige Falschparker
 - Falschparker nachts
 - sonstige Nachtparker

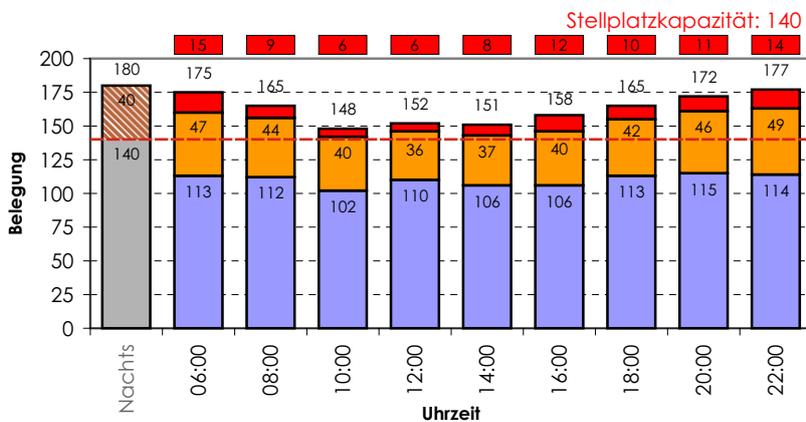


Parkraumbelegung Bewohner

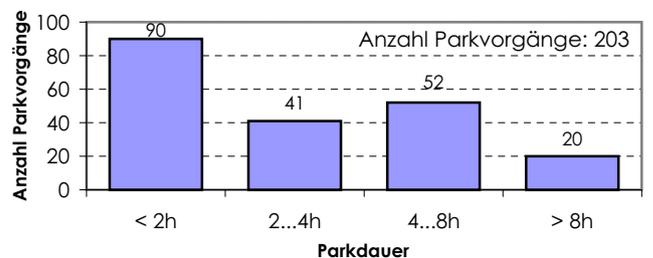


Einwohner	1.007
Kfz /1.000 EW	356
Pkw /1.000 EW	289

Parkraumbelegung Falschparker



Parkdauer



Landeshauptstadt Mainz Parkraumkonzept Mainzer Neustadt



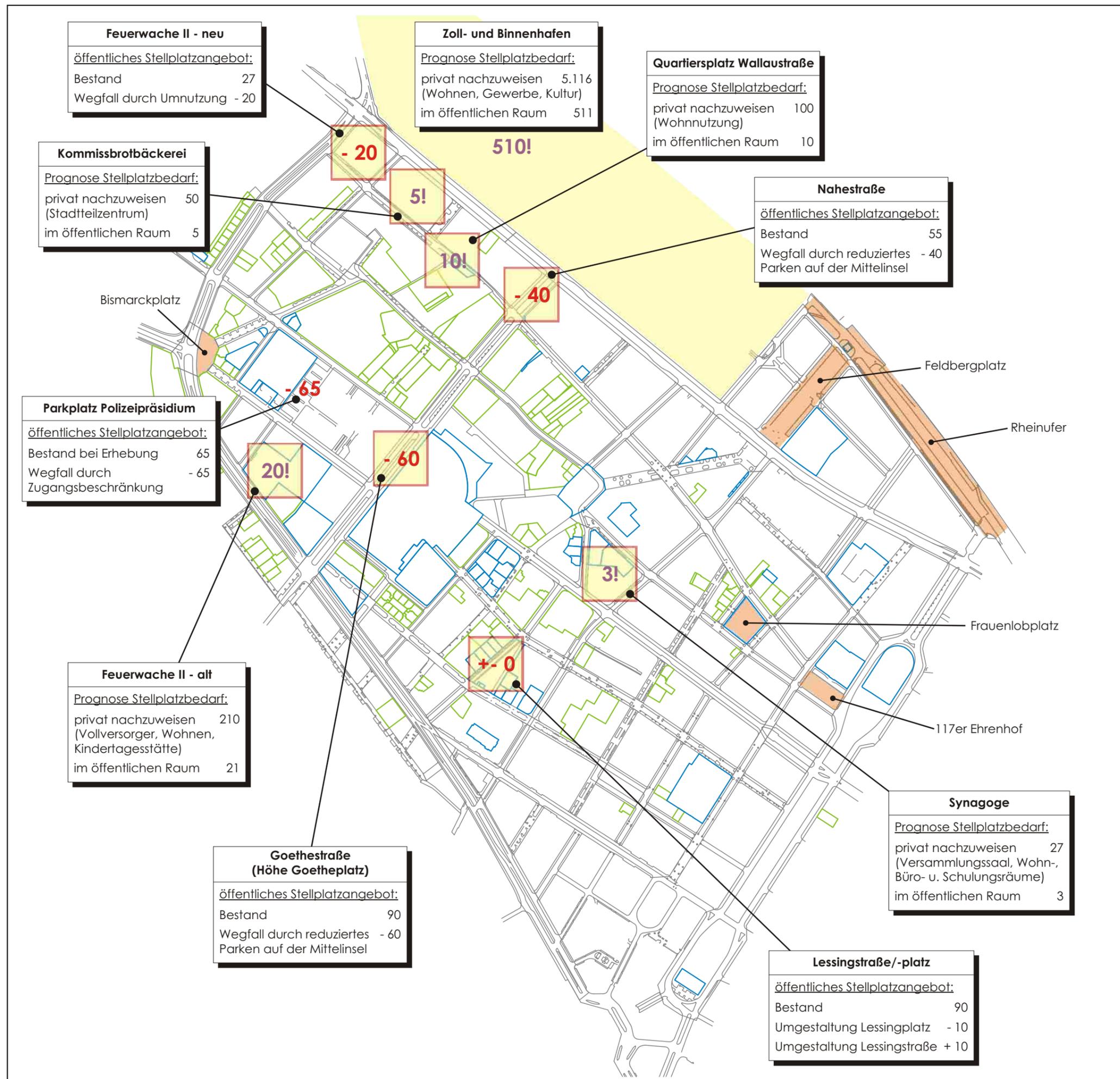
- Stellplatzkapazität
- Bewohner:
 - Anzahl Fahrzeuge
 - davon Dauerparker
- Falschparker:
 - regulär geparkte Fahrzeuge
 - Parken auf Gehweg
 - sonstige Falschparker
 - Falschparker nachts
 - sonstige Nachtparker

Prognose Stellplatzbedarf und
-angebot im öffentlichen Raum
Entwicklungs- und
Umgestaltungsflächen

- Entwicklungsbausteine gemäß Stadtteilrahmenplan*
- neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen
- sonstige Umgestaltungsflächen
- Flurstücke Stadt Mainz
- Flurstücke Wohnbau Mainz GmbH

- 20** Wegfall an Stellplätzen durch Umgestaltung, Umnutzung oder sonstige Veränderungen
- 20!** zusätzlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum im Rahmen von privaten Entwicklungen

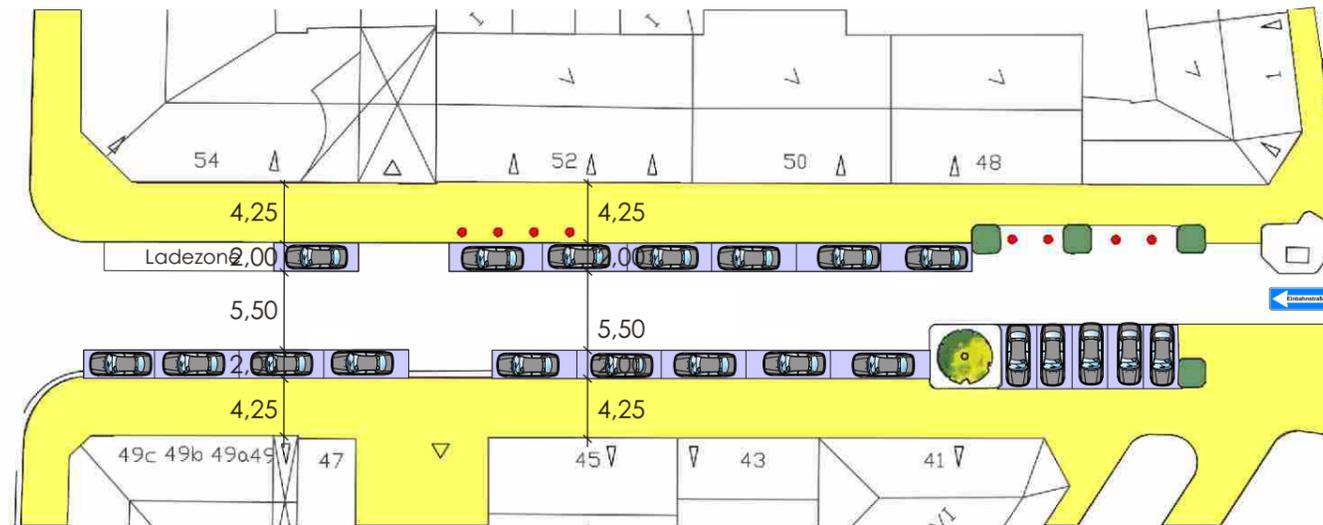
*) Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt; Vorabzug; Mainz, 2008.



Bestand

Ordnungsgemäße Nutzung

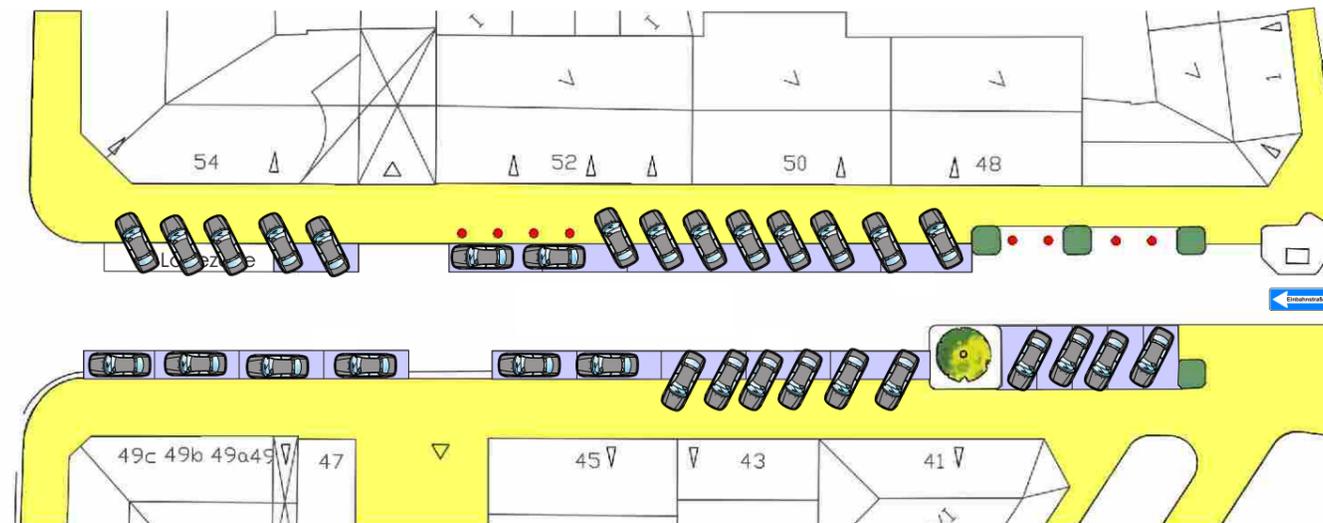
Bilanz:
21 Stp. + 2 Stp. Ladezone = **23 Stp.**



Bestand

Praktizierte Nutzung

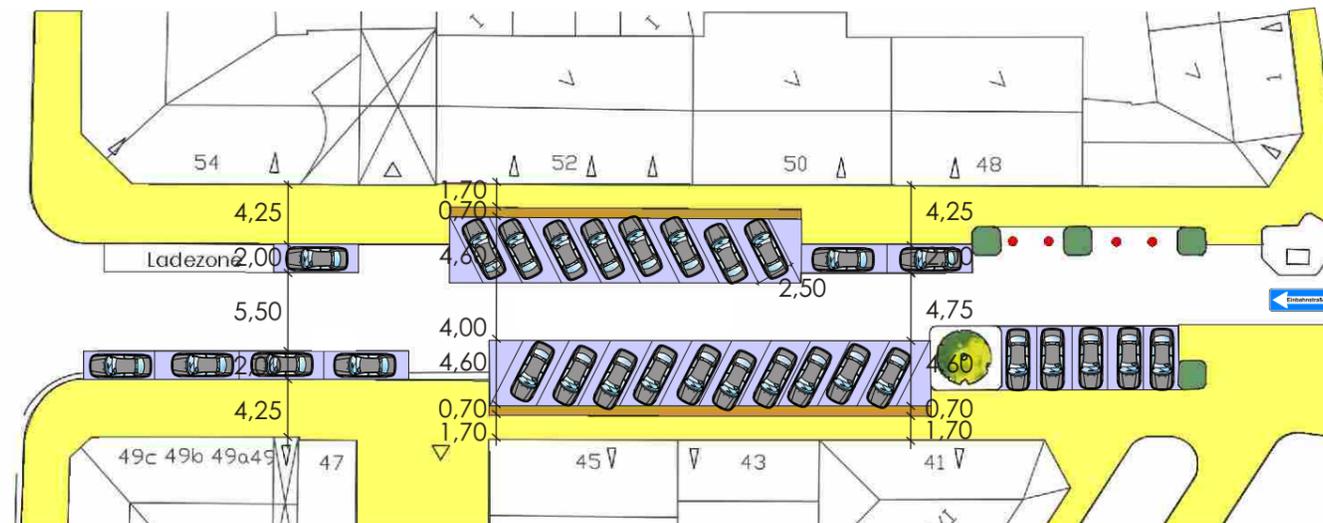
Bilanz:
28 Kfz + 3 Kfz auf Ladezone = **31 Kfz**



**Prüfung Umgestaltung
und Legalisierung**

Bilanz:
30 Stp. + 2 Stp. Ladezone = **32 Stp.**

⇒ widerspricht vorgeschriebenen Mindestmaßen (erforderliche Aufstellfläche für Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr); bauliche Eingriffe weder kostengünstig noch kurzfristig umsetzbar.



Lösungsansätze

Prüfung kurzfristiger Maßnahmen im Straßenraum

Mindestanforderungen der Querschnittsgestaltung	
Gehwegbreiten	min. 2,00 m
Längsparkstreifen	2,00 m
Senkrechtparkstände	5,00 m
Fahrbahn	5,50 m
(in beengten Bereichen 5,00 m)*	
*gemäß Anforderungen der Feuerwehr	

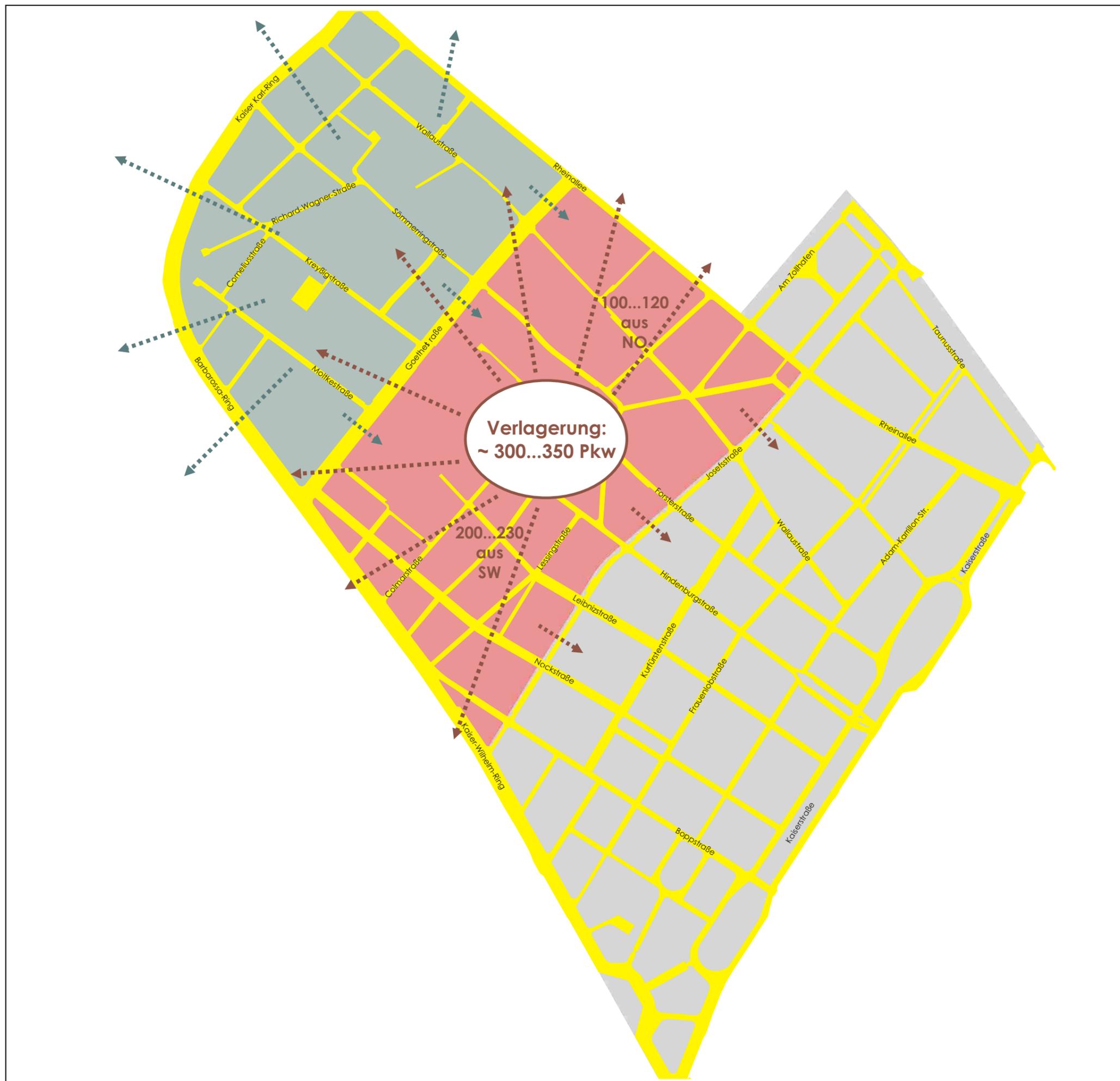
Kurzfristige Legalisierung geduldet, aber ordnungswidrigen Gehwegparkens nicht möglich aufgrund des Verstoßes gegen einzuhaltende Mindestmaße, die Verkehrssicherungspflicht der Stadt sowie den historisch verankerten Grundsatz des orthogonalen Systems. Erforderliche Absenkung der Bordsteine weder kostengünstig noch kurzfristig umsetzbar.



Lösungsansätze
Parkraumkonzept

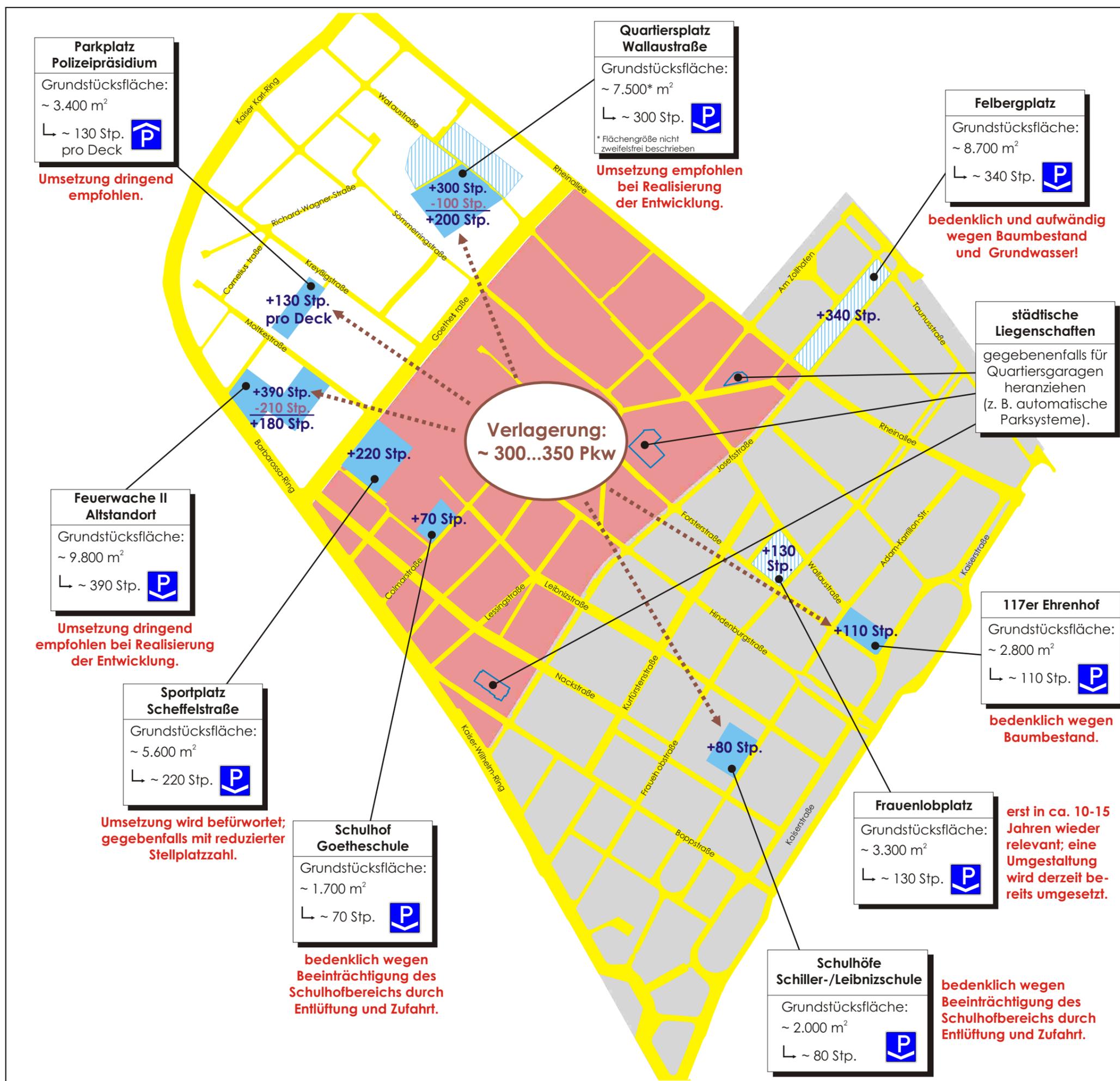
Stufe 1:
Erweiterung Bewohnerparken

-  Straßen Untersuchungsgebiet
-  Bewohnerparkgebiet Bestand
-  Vorschlag Erweiterung Bewohnerparken, 1. Schritt
-  Vorschlag Erweiterung Bewohnerparken, 2. Schritt
-  Verlagerung von ruhendem Verkehr durch Erweiterung Bewohnerparken
-  ~300
...350 Anzahl verlagerbare Fahrzeuge



Lösungsansätze
Parkraumkonzept
Stufe 2:
Errichtung von Quartiersgaragen

-  potenzielle Flächen für die Errichtung von Quartiersgaragen
-  Straßen Untersuchungsgebiet
-  bestehendes Bewohnerparkgebiet
-  Vorschlag Erweiterung Bewohnerparkgebiet, 1. Schritt
-  städtische Liegenschaften
-  Verlagerung durch Erweiterung Bewohnerparken
-  ~300...350 Anzahl verlagerbare Fahrzeuge
-  Parkhaus bzw. -deck
-  Tiefgarage
- +340 Stp.** Anzahl potenzieller Stellplätze
- 100 Stp.** Eigenbedarf der Entwicklungen



A n h a n g

Anhang 1, Angleichung der Parkraumbilanz gemäß Annahmen

Bilanz Stellplatzangebot und -nachfrage	
öffentliche und halböffentliche Stellplätze	5.300
private Stellplätze	6.700
Stellplatzangebot gesamt	12.000
zugelassene Kfz (2006)	7.700

Anpassung entsprechend Annahmen:

12.000 gezählte Stellplätze

- 700 private Stellplätze durch Fehlnutzung (bspw. andere Nutzung der Garage)
- 650 private Stellplätze durch Ungenauigkeit in der Methodik

= 10.650 Stellplätze gesamt

7.700 zugelassene Kfz

+ 1.000 vorübergehend stillgelegte Kfz

+ 1.000 bis 1.500 im Gebiet betriebene aber nicht gemeldete Kfz (Studenten)

= 9.700 bis 10.200 Kfz gesamt

Differenz vor Annahmen: 4.300 nicht von Bewohnern nachgefragte Stellplätze

Differenz nach Annahmen: 450 bis 950 nicht von Bewohnern nachgefragte Stellplätze

Anhang 2, privat nachzuweisende Stellplätze durch Entwicklungen

Entwicklungsbausteine	
<i>innerhalb des Untersuchungsgebietes:</i>	
Quartiersplatz Wallaustraße	100
Umnutzung Kommissbrotbäckerei	50
Synagoge	30
Umnutzung Feuerwache II – Altstandort	210
Summe privat nachzuweisender Stellplätze	390
<i>außerhalb des Untersuchungsgebietes:</i>	
Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen	5.100

Quartiersplatz Wallaustraße*:

Annahmen: Wohnnutzung mit ca. 200 Einwohnern;
Bedarf neuer Gewerbenutzungen wird kompensiert durch Verlagerung alter Gewerbenutzungen.

* Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt, Vorabzug; Mainz, 2008.

Umnutzung Kommissbrotbäckerei*:

Annahmen: Verdoppelung der heute im angrenzenden Straßenraum vorhandenen Stellplätze.

* Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt, Vorabzug; Mainz, 2008.

Synagoge:

Kennwerte*: Synagoge mit 404 Sitzplätzen;
Veranstaltungssaal mit 250 Sitzplätzen;
2 Wohnungen;
Büroflächen mit 208 m² Nutzfläche;
Schulungsräume mit 20 Schülern;
20 % Abzug gesamt durch ÖPNV-Bonus.

* gemäß Prüfung der Stadt Mainz; Berechnungsgrundlage: Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 4. August 1995.

Umnutzung Feuerwache II - Altstandort*:

Annahmen**: Vollversorger mit 1.200 m² VKF: ca. 80 Stp.;
Wohnnutzung 4-etagig: ca. 125 Stp.;
Kindertagesstätte: ca. 5 Stp.

* Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt, Vorabzug; Mainz, 2008.

** Berechnung gemäß Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000.

Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen*:

Annahmen**: Wohn-, Gewerbe- und Kulturnutzungen.

* Quelle: R+T: Landeshauptstadt Mainz: Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Zollhafen; Darmstadt, 2008.

** Berechnung gemäß Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000.

Anhang 3, Auswirkungen Umgestaltungsmaßnahmen auf Stellplatzangebot

Umgestaltungen des öffentlichen Straßenraums	Stp.-Angebot
Umgestaltung Lessingplatz	- 10
Umgestaltung Lessingstraße	+ 10
Umgestaltung Nahestraße	- 40
Umgestaltung Goethestraße (Höhe Goetheplatz)	- 60
Feuerwache II – Neustandort	- 20
Zugangsbeschränkung Parkplatz Polizeipräsidium	- 65
Entwicklung im Stellplatzangebot gesamt	- 185

Quelle: LANDESHAUPTSTADT MAINZ, STADTPLANUNGSAMT: Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt, Vorabzug; Mainz, 2008.

Anhang 4, Potenzielle Standorte für Quartiersgaragen

- Parkplatz Polizeipräsidium: **Eine Umsetzung wird dringend empfohlen!**
Grundstücksfläche: ~ 3.400 m²
Annahme: Aufstockung des bestehenden Parkplatzes mittels Parkdecks
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **130 Stp. pro Deck**
- Feuerwache II - Altstandort: **Eine Umsetzung wird dringend empfohlen bei Realisierung der Entwicklung!**
Grundstücksfläche: ~ 9.800 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgenutzten Areal
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ 390 Stp.
Durch Umnutzung entstehender Bedarf: 210 Stp.
Differenz, öffentlich verfügbare Stellplätze: ~ **180 Stp.**
- Quartiersplatz Wallaustraße: **Eine Umsetzung wird empfohlen bei Realisierung der Entwicklung!**
Grundstücksfläche: ~ 7.500 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgenutzten Areal
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ 300 Stp.
Durch Umnutzung entstehender Bedarf: 100 Stp.
Differenz, öffentlich verfügbare Stellplätze: ~ **200 Stp.**
- Sportplatz Scheffelstraße: **Eine Umsetzung wird befürwortet; ggf. mit reduzierter Stellplatzzahl.**
Grundstücksfläche: ~ 5.600 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgestalteten Platz
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **220 Stp.**
- 117er Ehrenhof: **Eine Umsetzung ist aufgrund des Baumbestands als bedenklich einzustufen.**
Grundstücksfläche: ~ 2.800 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgestalteten Platz
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **110 Stp.**
- Schulhof Goetheschule: **Umsetzung bedenklich aufgrund der Beeinträchtigung des Schulhofbereichs durch Entlüftung und Zufahrt.**
Grundstücksfläche: ~ 1.700 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgestalteten Platz
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **70 Stp.**
- Schulhöfe Schiller- und Leibnizschule: **Umsetzung bedenklich aufgrund der Beeinträchtigung des Schulhofbereichs durch Entlüftung und Zufahrt.**
Grundstücksfläche: ~ 2.000 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgestalteten Platz
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **80 Stp.**
- Feldbergplatz: **Eine Umsetzung ist aufgrund des Baumbestands und des Grundwassers als bedenklich und aufwändig einzustufen.**
Grundstücksfläche: ~ 8.700 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgestalteten Platz
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **340 Stp.**
- Frauenlobplatz: **Ist erst in ca. 10 - 15 Jahren wieder relevant; eine Umgestaltung wird derzeit bereits umgesetzt.**
Grundstücksfläche: ~ 3.300 m²
Annahme: Tiefgarage (eine Ebene) unter dem umgestalteten Platz
Anzahl mögliche Stellplätze: ~ **130 Stp.**