

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0849/2021
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 27.05.2021	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 08.06.2021			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	16.06.2021	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	23.06.2021	Ö
Haupt- und Personalausschuss	Entscheidung	04.08.2021	Ö

<b>Betreff:</b> Erweiterung des Bewohnerparkens in der Mainzer Neustadt (Bewohnerparkgebiete N5 und N6)
Mainz, 31. Mai 2021  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Ortsbeirat Mainz-Neustadt** nimmt zur Kenntnis, der **Stadtrat** beschließt

1. die Beauftragung der Verwaltung mit der Umsetzung der beigefügten Konzeption zur Erweiterung des Bewohnerparkens in der Mainzer Neustadt um die beiden Gebiete N5 und N6.
2. die Beauftragung der Verwaltung mit der Durchführung von Bürgerinformationen zu N5 und N6 im Vorfeld der jeweiligen Einführung der beiden Gebiete

## Sachverhalt

Die Landeshauptstadt Mainz hat im Jahr 2010 ein Konzept verabschiedet, in dem stadtweit alle Areale räumlich erfasst sind, in denen nach Auffassung der Verkehrsverwaltung mittel- bis langfristig weitere Bewohnerparkgebiete sinnvoll und notwendig sein könnten. Das damalige Konzept sah vor, dass vor Einführung etwaiger neuer Bewohnerparkgebiete, diese noch einmal dezidiert auf das Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen nach StVO zu überprüfen und zu bewerten sind.

Im Bereich der Mainzer Neustadt wurden im Nachgang zu o.g. Beschluss bereits zwei flächenmäßig große Gebiete (N3 und N4) als Erweiterung der vorher schon bestehenden Bewohnerparkgebiete N1 und N2 umgesetzt.

In der Konzeption 2010 war auch der Bereich nordwestlich der Goethestraße bis zum Barbarossaring bzw. Kaiser-Karl-Ring als Erweiterungsoption für ein Bewohnerparken vorgesehen. Hier liegt ebenfalls eine hochverdichtete städtebauliche Struktur vor, die von Süden nach Norden hin tendenziell leicht abnimmt. Größere Behördenstandorte der Polizei mit zahlreichen Mitarbeitern und Kursteilnehmern verstärken zudem den Druck auf den knappen öffentlichen Parkraum, insbesondere im Bereich Moltkestraße und Kreyßigstraße. Das Gebiet wird nördlich von der Rheinallee begrenzt.

Bis einschließlich 2015 wurden seitens des Verkehrsdezernates die Möglichkeiten einer Quartiersgarage im Bereich zwischen Moltkestraße und Kreyßigstraße ausgelotet. Diese war als zusätzliches Parkdeck in der Ebene +1 über einem bestehenden, ebenerdigen Parkplatz des Mainzer Polizeipräsidiums angedacht. Das Mainzer Polizeipräsidium hat diesen Überlegungen wegen Eigenbedarfs im Jahr 2015 jedoch eine endgültige Absage erteilt. Damit ist eine potentielle Möglichkeit zur Entlastung der Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum absehbar definitiv entfallen.

Eine ebenfalls neue Randbedingung ist in der Fertigstellung eines großen Wohnkomplexes auf dem Areal der ehemaligen Feuerwache II am Barbarossaring begründet. Dadurch sind weitere, potentielle Verschiebungen im Gefüge der Parkraumnachfrage zu erwarten. Die Vermarktung dieses Komplexes ist zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen.

Die Verkehrsverwaltung hatte in der Vergangenheit eine detaillierte Untersuchung zumeist mit der Begründung abgelehnt, dass vor Fertigstellung dieser Wohnbebauung und ohne definitive Rückmeldung zur Quartiersgarage am Polizeipräsidium ein aufwändiges Gutachten wenig Sinn machte.

Spätestens seit etwa der 2. Jahreshälfte 2019 ist dahingehend nun von konstanten Randbedingungen aus zu gehen, so dass nachfolgendes Arbeitsprogramm zur Untersuchung des ruhenden Verkehrs in Auftrag gegeben werden konnte.

## Lösung

Die Verkehrsverwaltung der Landeshauptstadt Mainz geht bei der Prüfung der Eingangsvoraussetzungen für ein Bewohnerparken von einer engen Auslegung der diesbezüglichen Vorgaben aus. Diese wurden dem beauftragten Gutachter vorgegeben und sind wie folgt:

- Mangel an privaten Stellplätzen

Ein Mangel an privaten Stellplätzen liegt dann vor, wenn die Anzahl der gemeldeten, privaten Kfz diejenige der vorhandenen privaten Stellplätze übersteigt. Dabei ist nur das Verhältnis insgesamt maßgeblich. Tageszeitlich ggf. unterschiedliche Verfügbarkeiten privater Stellplätze lassen sich nicht ermitteln und bleiben unberücksichtigt.

- Eine ganztägige hohe Auslastung der vorhandenen, öffentlichen Stellplätze

Im Tagesgang sind in mehreren Zeitfenstern eines repräsentativen Werktags die Auslastungen der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum zu ermitteln. Die Zeitfenster sind so zu wählen, dass eine ggf. schwankende Parkraumnachfrage im Tagesverlauf durch unterschiedliche Nutzergruppen ermittelt werden kann.

Die Auslastung wird dann als hoch im Sinne der StVO gewertet, wenn in der ganz überwiegenden Zahl der ermittelten Erhebungsdurchgänge die öffentlichen Stellplätze zu ca. 90% oder mehr belegt sind

Für die Untersuchung wurden vom Auftraggeber nachfolgende Erhebungszeiten an einem Werktag (Dienstag oder Donnerstag) vorgegeben:

- 05:00 Uhr: Abbildung der Parkraumnachfrage, die maximal durch die Bewohner entsteht
- 10:00 Uhr: Abbildung der Parkraumnachfrage Berufstätige, Kunden, Besucher vormittags
- 15:00 Uhr: Abbildung der Parkraumnachfrage Berufstätige, Kunden, Besucher, nachmittags
- 21.00 Uhr: Abbildung der Parkraumnachfrage Bewohner, Gastronomiebesucher, Teilnehmer Abendkurse etc.

Die Erhebungen wurden zudem für einen repräsentativen Samstag in analogen Zeitfenstern durchgeführt.

- Die Anzahl der quartiersansässigen Parker liegt unter derjenigen der quartiersfremden Parker

Ein Bewohnerparken ist nur dann einzurichten, wenn der überwiegende Teil der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Kfz nicht auf Personen zugelassen ist, die in dem projektierten Gebiet auch ihren Wohnsitz haben.

Der entsprechende Nachweis ist durch eine Kennzeichenerfassung der parkenden Fahrzeuge in jedem einzelnen Erhebungsdurchgang (s.o.) zu führen. Zum Abgleich mit den Daten aus der Halterstatistik sind die Kennzeichen räumlich auf der Ebene der Blockseiten zu erfassen. Es gelten die Datenschutzbestimmungen der Stadt Mainz, die dem Auftragnehmer vor Erhebung mitgeteilt wurden. Dieses Vorgehen wurde mit dem Datenschutzbeauftragten der Stadt Mainz abgestimmt.

Das beauftragte Gutachterbüro hat für einen Werktag und einen Samstag sämtliche Untersuchungsschritte zum Nachweis der o.g. Voraussetzungen durchgeführt. Im Ergebnis gelten alle Bedingungen als erfüllt.

Die darauf aufbauende Konzeption orientiert sich im Wesentlichen an den Regelungsinhalten der beiden benachbarten, bereits vorhandenen Gebieten N3 und N4.

Dies betrifft die Art der Beschilderung (Negativkonzept mit Ausnahmen für Bewohnerparken), sowie die gültigen Wochentage und Zeiten. Darüber hinaus liefert das Konzept Vorschläge für die folgenden Aspekte:

- Standorte für Parkscheinautomaten (PSA) in Bereichen, in denen vorwiegend tertiäre Einrichtungen diese begründen (Höchstparkdauer 2 Stunden, gemäß der Regelung der Mainzer Parkzone 2);
- Ausweisung etwaiger Zonen, in denen davon abweichend ggf. längere Parkzeiten sinnvoll erscheinen (z.B. im direkten Umfeld von Bildungseinrichtungen ohne eigene Parkflächen, etc.).
- Ausweisen von Ladezonen / Behindertenstellplätzen (ggf. auch öffentlichen Stellplätzen mit E-Ladesäulen bzw. Car-Sharing Stellplätzen)
- Das Konzept ist grafisch aufbereitet und benennt die Anzahl und Standorte der erforderlichen Schilder und PSA.
- Der Investitionsbedarf für die Gesamtkonzeption je Bewohnerparkgebiet N5 / N6 ist benannt.

Der Untersuchungsaufbau, sämtliche Ergebnisse der Erhebungen sowie die Konzeption mit einer Kostenkalkulation sind in der Anlage-1 (Ergebnisbericht des Gutachters) dargestellt.

Für die Einführung der beiden Gebiete sind umfangreiche Vorarbeiten im Straßenraum und bei der Ausstellung beantragter Bewohnerparkausweise notwendig. Die Einführung der Gebiete kann daher nur in 2 Schritten, zum 01.11.2021 (N5) und 01.02.2022 (N6) erfolgen.

### **Alternative**

Die Bewohnerparkgebiete werden nicht umgesetzt. Der Wille des Stadtrates aus dem Grundsatzbeschluss 2010 wird, trotz Vorliegen der Voraussetzungen, nicht gewürdigt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Umsetzung beider Bewohnerparkgebiete verursacht Kosten in Höhe von 33.400,- Euro/brutto. Die dazu notwendigen Mittel sind durch den laufenden Haushalt gedeckt.

### **Geschlechtsspezifische Folgen**

keine

### **Anlagen**

Anlage-1 Ergebnisbericht des Gutachters zur Erweiterung des Bewohnerparkens in der Mainzer Neustadt- N5 / N6