



**Mobilitätskonzept
Bruchwegareal**

Mainz

Mobilitätskonzept Bruchwegareal

Mainz

21. September 2023

Auftraggeber

1 FSV Mainz 05 e. V.
Ansprechpartner:
Michael Kammerer
Direktor Organisation
Isaac-Fulda-Allee 5
55124 Mainz
Telefon: +49 (6131) 37550-17
Telefax: +49 (6131) 37550-17
Michael.Kammerer@MAINZ05.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.
Jenny Büttner, M.Eng.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Trends im Mobilitätsverhalten in Mainz	2
3	Analyse der verkehrlichen Bestandssituation	4
3.1	Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	4
3.2	Erreichbarkeit des Standortes	5
3.2.1	Straßennetz und Erreichbarkeit mit dem Kfz	5
3.2.2	Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	6
3.2.3	Erreichbarkeit mit dem SPNV und ÖPNV	7
3.2.4	Sharing-Angebote im Bestand	8
3.3	Zusammenfassende Bewertung	10
4	Ermittlung der baurechtlich notwendigen Stellplätze	11
5	Mobilitätskonzept: Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs	13
5.1	Carsharing-Angebot	14
5.2	Bestehender Fahrradverleih in unmittelbarer Nähe des Bruchwegareals	15
5.3	Radverkehrsförderung durch hochwertige Zusatzangebote	15
5.3.1	Attraktives Angebot an Radabstellanlagen in Mobilitätshub	15
5.3.2	E-Bike-Angebot	16
5.4	ÖPNV-Tickets	17
6	Zusammenfassung und Fazit	18
	Verzeichnisse	19

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Der FSV Mainz 05 beabsichtigt am Standort Bruchweg eine Tribüne abzubauen und dort ein Gebäude zu errichten. Hier soll zukünftig die Geschäftsstelle des Vereins untergebracht werden sowie weitere Mietflächen entstehen. Ein Teil der heute vorhandenen ebenerdigen Stellplätze wird entfallen. In der geplanten Tiefgarage sowie ebenerdig vor dem Gebäude sollen hierfür neue Stellplätze entstehen.

Im Zusammenhang mit den Planungen ist die Frage zu klären, wie viele Stellplätze baurechtlich erforderlich sind. Grundlage für die Ermittlung der notwendigen Stellplätze ist die Stellplatzsatzung von Mainz ¹.

Gemäß §4 der Stellplatzsatzung wird für das Plangebiet aufgrund der guten vorliegenden ÖPNV-Erschließung eine Reduktion der Stellplatzanzahl berücksichtigt. Darüber hinaus soll gemäß §5 der Stellplatzsatzung untersucht werden, ob die Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund weiterer qualifizierter Mobilitätsverbesserungen besteht. Weist ein Mobilitätskonzept das entsprechende Reduktionspotential angemessener Maßnahmen nach, ist nach §5 Satz 2 der Stellplatzsatzung eine Aussetzung der Stellplatzspflicht von bis zu 30 Prozent möglich.

Der Verein fördert ein umwelt- und klimaschonendes Mobilitätsverhalten über die Bereitstellung von Jobrädern im Rahmen eines E-Bike-Angebotes vereinsintern und über die Ausgabe von Zeitkarten für den ÖPNV in Form von ÖPNV-Tickets für die Spieler des Nachwuchsleistungszentrums. Zukünftig soll über den FSV Mainz 05 zudem ein öffentliches Carsharing-Angebot sowie am Standort ein besonders hochwertiges Angebot an Radabstellplätzen teilweise mit Ladestationen angeboten werden. Des Weiteren besteht neben der guten ÖPNV-Anbindung des Standortes eine Fahrradverleihstation in etwa 100 m Entfernung zum Haupteingang des geplanten Multifunktionsgebäudes. Mit diesem umfangreichen Angebot an Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll für die Beschäftigten, die Spieler, Zuschauer und Kunden eine Anfahrt ohne eigenen Pkw ermöglicht werden.

Vor diesem Hintergrund wurde ein standortspezifisches Mobilitätskonzept für das Neubauvorhaben am Bruchwegareal erstellt.

Es wird zunächst untersucht, wie die Voraussetzungen für eine reduzierte Stellplatzanzahl sind und dargelegt, mit welchen Maßnahmen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und somit der für das Entwicklungsgebiet notwendigen Stellplatzanzahl erzeugt werden kann. Vorrangiges Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein umwelt- und klimaschonendes Mobilitätsverhalten zu fördern und somit einen nachhaltigen Standort zu schaffen.

¹ Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz; Stand 08.05.2020

2 Trends im Mobilitätsverhalten in Mainz

Der Modal Split allgemein beschreibt die Zusammensetzung des Verkehrs und drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen bzw. allen zurückgelegten Wegen aus. Er gibt demnach Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung.

Die Mobilitätsbefragung 2019 von Mainz gibt Auskunft über die Zusammensetzung des Verkehrs der Mainzer Bevölkerung. In Mainz werden 39,2 Prozent aller Wege der Bewohner mit dem Kfz zurückgelegt. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) werden von den Mainzern dagegen für die verbleibenden 60,8 Prozent der Wege genutzt (Stand 2019).

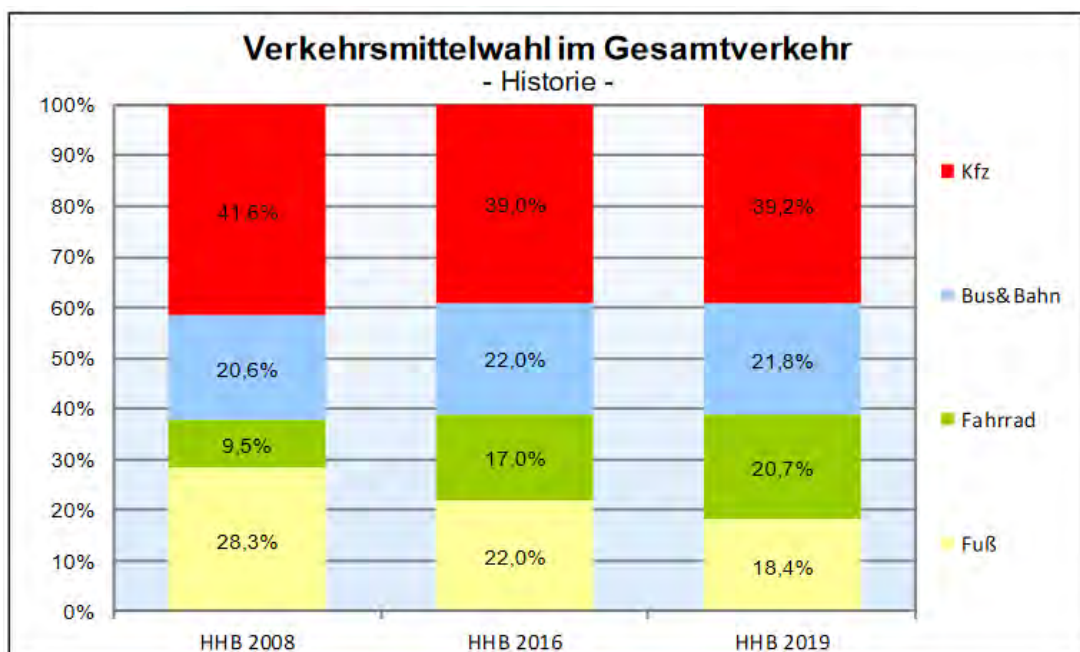


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl 2008, 2016 und 2019 im Vergleich²

Ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl der Jahre 2008³, 2016⁴ und 2019⁵ zeigt, dass dem Radverkehr der Mainzer Bevölkerung über die letzten Jahre deutliche Zunahmen zugeschrieben werden können. Der Radverkehrsanteil stieg somit von 9,5 Prozent im Jahr 2008 um 11,2 Prozentpunkte auf 20,7 Prozent im Jahr 2019 an. Die Anteile der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt

² Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2019, S. 43

³ Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2008“

⁴ Mobilitätsbefragung – Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Mainz; August 2016; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 09.08.2016

⁵ Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2019

werden, sind seit 2008 vergleichsweise konstant geblieben. Ein Rückgang war dagegen innerhalb der Wegeanteile der Verkehrsmittel „Kfz“ und „Fuß“ zu verzeichnen. Während im Jahr 2008 41,6 Prozent aller Wege der Mainzer mit dem Kfz zurückgelegt wurden, waren es im Jahr 2019 nur noch 39,2 Prozent. Bei den Wegen, die zu Fuß zurückgelegt wurden, waren es im Jahr 2008 noch 28,3 Prozent und im Jahr 2019 dagegen nur noch 18,4 Prozent. Somit lässt sich vor allem ein Trend vom Fußverkehr weg, hin zum Radverkehr erkennen.

Statistisch abgesicherte Erkenntnisse zum Modal Split von Personen, die nicht in Mainz wohnen, liegen nicht vor.

Der Modal Split des Verkehrs, der ausschließlich durch das Plangebiet induziert wird, ist erheblich von der Lage des Plangebietes abhängig.

Der Standort des FSV Mainz 05 befindet sich ca. 1 km und somit 15 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof entfernt. Es liegen drei Haltestellen (King-Park-Center/ Bruchwegstadion, Universität und Südwestrundfunk) in unmittelbarer Nähe. Durch die Lage westlich des Hauptbahnhofes und an mehreren Haltestellen kann auch für den Verkehr des Standortes von einem durchschnittlich höheren Anteil des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs ausgegangen werden als im Durchschnitt des gesamten Stadtgebietes. Die Lage und die verkehrliche Bestandssituation des Standortes werden im folgenden **Kapitel 3** näher untersucht.

3 Analyse der verkehrlichen Bestandssituation

Das Plangebiet liegt ca. 900 m westlich vom Hauptbahnhof Mainz entfernt und wird durch den Dr.-Martin-Luther-King-Weg und die Straße Am Fort Gonsenheim begrenzt (**Abbildung 2**). Östlich des Plangebietes befindet sich der King-Park-Center mit vielen Einkaufsmöglichkeiten und südlich ein großer ebenerdiger Parkplatz. Weiter südlich führt der Dr.-Martin-Luther-King-Weg zum Johannes-Gutenberg-Universität Mainz.



Abbildung 2: Lage des Plangebietes in Mainz

3.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sagt aus, inwieweit die Bewohner von Mainz verschiedene Verkehrsmittel besitzen und als Folgerung daraus, inwieweit welche Verkehrsmittel vorrangig genutzt werden.

In der Mobilitätsbefragung 2019 von Mainz wird die Frage nach der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel an den gesamten Haushalt gerichtet und es wird dabei die Anzahl verfügbarer Verkehrsmittel abgefragt.

Die Befragung ergab, dass 78 Prozent der Haushalte dauerhaft über mindestens einen privaten Pkw verfügen und im Gegensatz dazu 22 Prozent der Haushalte keinen eigenen Pkw besitzen. Der Motorisierungsgrad liegt in

Mainz bei 53 Pkw/100 Einwohner (Stand 2019). Nach Angaben der Stadtverwaltung ist 2022 ein leichter Rückgang der Motorisierung festzustellen.

Mit 1,1 Pkw pro Haushalt liegt Mainz auf demselben Niveau wie das Bundesland Rheinland-Pfalz.

Der Fahrradbestand in Mainz liegt im Durchschnitt bei 2,1 Fahrrädern je Haushalt und somit deutlich höher als landesweit, mit 1,7 Fahrrädern je Haushalt.⁶

3.2 Erreichbarkeit des Standortes

3.2.1 Straßennetz und Erreichbarkeit mit dem Kfz

Im Zuge des Umbaus der Südtribüne sollen zukünftig am Standort des FSV Mainz 05 eine Tiefgarage mit 66 Stellplätzen und 11 Stellplätze ebenerdig südlich des Multifunktionsgebäudes bereitgestellt werden (**Anlage 2**).⁷



Abbildung 3: Erreichbarkeit des Standortes mit dem Pkw und Parkhäuser im Umfeld

⁶ Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2019, S. 26

⁷ Darunter 2 Stellplätze, die bereits im Bestand dem FSV Mainz 05 gewidmet sind und weitere 6 Stellplätze, die in der Planung dem FSV Mainz 05 neu gewidmet werden

Die verkehrliche Erschließung zur Tiefgarage und den ebenerdigen Stellplätzen erfolgt über die direkt anliegende Straße, den Dr.-Martin-Luther-King-Weg. Die Anbindung vom Standort an das regionale Straßennetz in westliche Richtung erfolgt im Anschluss der Saarstraße an die A60. In östliche Richtung wird der Standort im Anschluss an den Dr.-Martin-Luther-King-Weg über die Saarstraße im Süden, bzw. die Wallstraße im Norden über die Kaiserstraße und die Theodor-Heuss-Brücke an die B455 sowie anschließend an die A66 angeschlossen. Der Standort ist somit an verschiedene umliegende zentrale Verkehrsachsen angeschlossen.

Durch die Nähe des Plangebietes zu allen umliegenden überregionalen Straßen, ist die Erreichbarkeit des Plangebietes mit dem Pkw als gut zu bezeichnen. (**Abbildung 3**).

Im Umfeld von bis zu knapp 1 km um den Mittelpunkt des geplanten Standortes, und somit einem Laufweg von etwa 15 Minuten, befinden sich 14 Parkplätze und Parkhäuser – davon ein Parkplatz direkt unterhalb des Standortes, welcher ca. 500 Pkw-Stellplätze umfasst.

3.2.2 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Wie auf **Abbildung 4** zu sehen, wird das Bruchwegareal direkt durch die Radrouten von Mainz erschlossen.

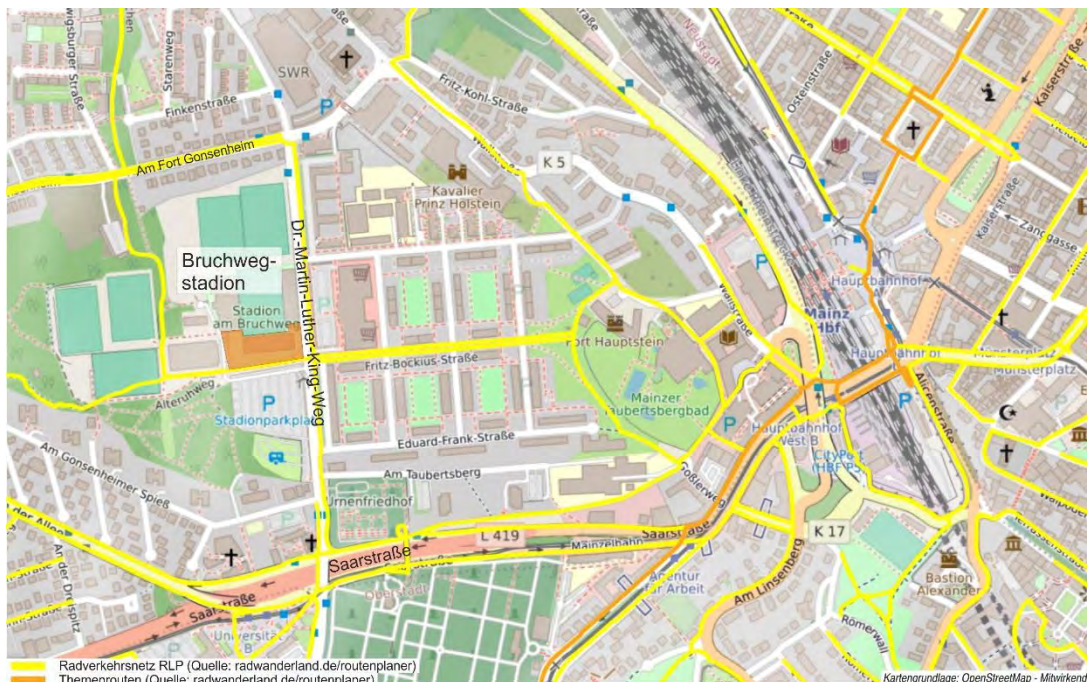


Abbildung 4: Konzipierte Radrouten für Mainz⁸

⁸ Quelle Plan: radwanderland.de/routenplaner; zuletzt aufgerufen am 13.07.2021

Da die Radrouten am Dr.-Martin-Luther-King-Weg entlangführen und die Weiterführung in Richtung Bahnhof über die Fritz-Bockius-Straße zum Radfahren geeignet sind, ist das Plangebiet sehr gut an die bestehende Radinfrastruktur angebunden (**Abbildung 4**).

Über Aktionen, wie z.B. dem Stadtradeln oder die Teilnahme an der Critical-Mass, mit welchen Mainz wirbt, werden die Mainzer zusätzlich motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen.

Insgesamt bestehen in Mainz somit gute Rahmenbedingungen, dass viele Wege (Arbeit, Einkauf, Schule, Freizeit) mit dem Rad zurückgelegt werden.

Das Plangebiet ist sehr gut an die Radinfrastruktur angebunden, was eine Anfahrt zum zukünftigen Plangebiet mit dem Rad erleichtert.

3.2.3 Erreichbarkeit mit dem SPNV und ÖPNV

Das Plangebiet liegt fußläufig ca. 15 Minuten vom Mainzer Hauptbahnhof entfernt (**Abbildung 5**).

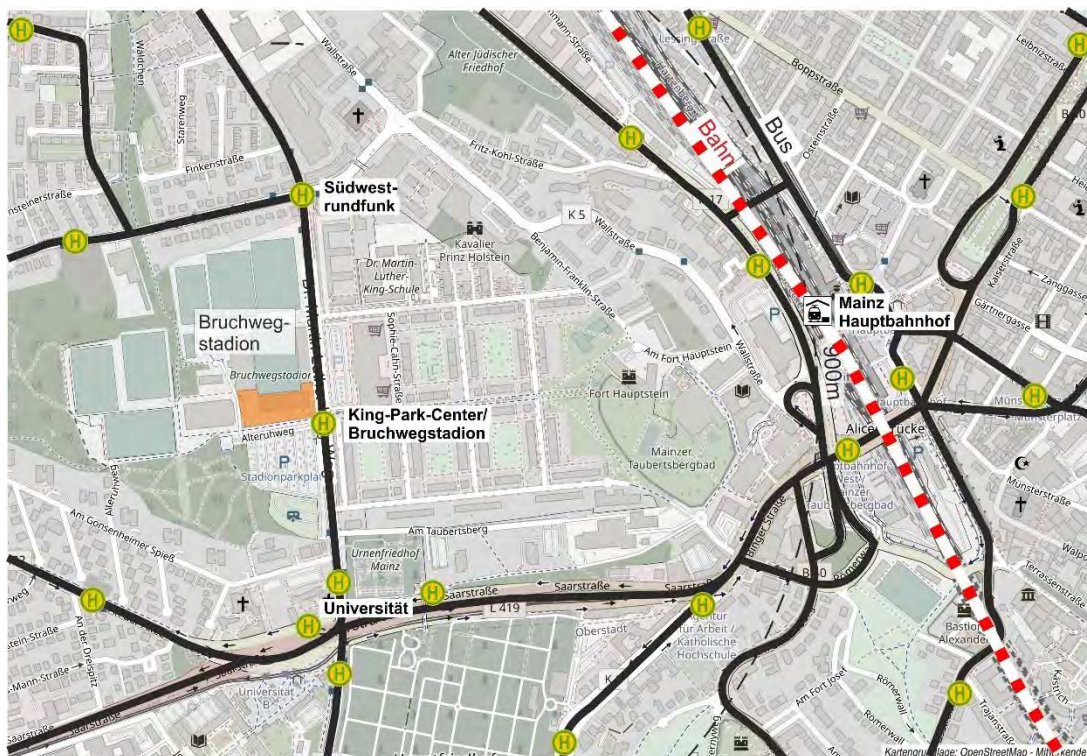


Abbildung 5: Lage im Liniennetz des ÖPNV und SPNV

Der Hauptbahnhof hat eine übergeordnete Bedeutung und ist ein wichtiger innerstädtischer Straßenbahn- und Bus-Knotenpunkt sowie Startpunkt für die Regionalbuslinien in die rheinhessischen Gemeinden. Außerdem bietet er eine gute Anbindung an die Bahnhöfe von Wiesbaden, Frankfurt, Koblenz,

Mannheim und Darmstadt. Somit wird das Plangebiet fußläufig zum SPNV überregional gut angebunden.

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes befinden sich überdies drei Haltestellen (King-Park-Center/ Bruchwegstadion, Universität und Südwestrundfunk).

Die direkt anliegende Haltestelle „King-Park-Center/ Bruchwegstadion“ wird durch die folgenden Linien bedient:

- **Linie 64** (Mainz-Laubenheim – Mainz-Hartenberg/Münchfeld) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 65** (Mainz Weisenau / Mainz-Hartenberg/Münchfeld) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 68** (Budenheim – Hochheim) – verkehrt im 30 Minutentakt
- **Linie 79** (Altstadt/Brückenplatz – Gonsenheim – Ingelheim/Bahnhof) – verkehrt im 60 Minutentakt
- **Linie 93** (Mainz-Hechtsheim – Mainz-Lerchenberg) als Zusatzangebot in den Nächten Montag auf Dienstag und Donnerstag auf Freitag

Die südlich fußläufig in etwa 10 Minuten erreichbare Haltestelle „Universität“ hat außerdem eine übergeordnete Bedeutung und wird von weiteren 16 Bus- und 3 Straßenbahnlinien etwa minütlich angedient.

Das Plangebiet ist demnach innerstädtisch sehr gut an den ÖPNV angebunden und durch den nahegelegenen Bahnhof auch an das überregionale Netz. Bei einem direkten Vergleich der Fahrtzeiten mit dem ÖPNV und dem Pkw zeigt sich, dass viele umliegende Städte, wie z.B. Frankfurt und Wiesbaden mit dem ÖPNV im Verhältnis in etwa gleich schnell erreichbar sind.

3.2.4 Sharing-Angebote im Bestand

In Mainz besteht ein ausgedehntes Angebot an Sharing-Fahrzeugen sowohl in Form von Bike- als auch in Form von Carsharing (**Abbildung 6**).

Die Fahrzeuge, welche auch als Elektroautos angeboten werden, werden von book-n-drive zur Verfügung gestellt. Die verschiedenen Stationen sind in einem flächendeckenden Netz über Mainz gespannt. Zuletzt wurden im Mai 2021 25 Stellplätze für 50 Carsharing-Autos in Betrieb genommen.⁹ Nach Angaben der Stadt wird im Sommer 2023 zudem eine weitere Carsharing-Vergabe im öffentlichen Raum durchgeführt, wodurch an weiteren Standorten Carsharing zur Verfügung stehen wird.

⁹ Quelle: <https://mainzund.de/stadt-mainz-baut-carsharing-stark-aus-ab-april-50-neue-autos-an-25-stationen-im-gesamten-stadtgebiet/>, zuletzt aufgerufen am 12.10.2021

Im direkten Umfeld des FSV Mainz 05 besteht eine Carsharing Station mit zwei stationsbasierten Fahrzeugen und beschilderten Stellplätzen.

Der Parkplatz südlich des Bruchwegareals stellt zudem einen cityFlitzer-Bereich dar, auf welchem die stationsfreien Fahrzeuge entnommen und gegen einen Aufpreis abgestellt werden können.



Abbildung 6: Sharing-Angebote im Umfeld des Plangebietes¹⁰

Demnach ist es ein schlüssiges Ziel, das Plangebiet in Form eines zusätzlichen Carsharing-Angebotes in das Netz miteinzubeziehen und somit den Kunden sowie Beschäftigten des Standortes Carsharing-Fahrzeuge direkt zur Verfügung zu stellen.

Zusätzlich stehen Leihräder in ganz Mainz zur Verfügung. Sie werden bis auf eine „Call a bike-Station“ der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof ausschließlich durch den Betreiber „meinRad“ auch unmittelbar in Nähe des Plangebietes bereitgestellt (ca. ca. 100 m vom Gebäudeeingang des geplanten Multifunktionsgebäudes entfernt). Dort sind 9 Leihräder auf dem King-Park-Center-Parkplatz bereitgestellt.

Das verschiedene und immer weiter ansteigende Angebot an Sharing-Fahrzeugen, welches in Mainz bisher zu finden ist, spricht für eine steigende Nachfrage der Mainzer.

¹⁰ Quelle: <https://netz.mainzer-mobilitaet.de/#>; zuletzt aufgerufen am 08.07.2021

3.3 Zusammenfassende Bewertung

Die Lage des Plangebietes weist besonders ein großes Angebot an alternativen Angeboten zum Pkw auf. Es befinden sich drei ÖPNV-Haltestellen in unmittelbarer Nähe und der Hauptbahnhof ist fußläufig innerhalb von etwa 15 Minuten erreichbar. Von dort können viele umliegende Städte mit dem SPNV/ÖPNV gleich schnell erreicht werden, wie mit dem Pkw.

Dies immer weiter entwickelte Radrouten in Mainz, an welche das Plangebiet angeschlossen ist, sowie die vielen unterschiedlichen und vielfältigen Sharing-Angebote (Carsharing, Bikessharing, E-Carsharing) in der Nähe des Plangebietes gelegen, bilden gute Grundvoraussetzungen, dass alternative Verkehrsmittel, wie das Fahrrad oder Sharing-Angebote, in Mainz vermehrt genutzt werden und dem eigenen Pkw vorgezogen werden.

Hierfür sprechen auch die erhobenen Werte aus der Mobilitätsbefragung mit den steigenden Wegeanteilen des Radverkehrs, was ebenso für eine vermehrte Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zum Pkw spricht.

Daraus lassen sich insgesamt optimale Grundvoraussetzungen für ein reduziertes Pkw-Stellplatzangebot ableiten.

4 Ermittlung der baurechtlich notwendigen Stellplätze

Für die geplanten Nutzungen innerhalb des Multifunktionsgebäudes sind nach der Stellplatzsatzung der Stadt Mainz entsprechende Stellplätze nachzuweisen.

Im Zuge des Planvorhabens sollen eine Tiefgarage mit 66 Stellplätzen sowie 11 ebenerdige Stellplätze für das Multifunktionsgebäude bereitgestellt werden, siehe **Anlage 2**.

	Nutzung	Summe NF	Summe BGF	Summe Zimmer
Leistungszentrum (LZ)	Fitness	617,22	1.004,60	
	Büros	329,08	715,70	
Nachwuchsleistungszentrum (NLZ)	Wohnen			35
	Büro und Aufenthaltsraum ^{*4)}	250,96	466,97	
	Büro Pädagoge	40,00		2
Empfang Fanshop	Verkauf	76,50	582,96	
Kantine / Küche	Kantine	232,24		
Büro	Büros	1.017,24	2.539,71	
Konferenz / Meeting / Teeküche / WC / Lager	Büros	261,61		
Sportmedizinisches Zentrum (EG)	3-4 Arztpraxen ^{*2)}	395,15	779,72	
Sportmedizinisches Zentrum (1.OG)	Rehabereich ^{*3)}	392,21	785,02	
Landessportbund (LSB)	Büros	1.065,00	2.313,02	8
	Wohnen			
Tiefgarage		1.726,05		

*1) 34 Einbettzimmer und 1 Doppelbettzimmer

*2) Allgemeinmediziner / Orthopäde / Radiologe / Kardiologe mit öffentlichem Zugang

*3) mit öffentlichem Zugang

*4) Internatsleiter / Psychologe / Schulkoordinator

Tabelle 1: Im Parkhaus nachzuweisende Nutzungen

In **Tabelle 1** sind alle Nutzungen, deren Stellplatzbedarf nach Satzung nachzuweisen ist, erfasst.

Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz vom 08.05.2020 und ihre zugehörige Anlage verweisen auf Richtzahlen der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) mit der zugehörigen Anlage (Richtzahlen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfes), die dem durchschnittlichen Stellplatzbedarf entsprechen. Für jede einzelne Nutzung bzw. Verkehrsquelle wird demnach eine Zahlenspanne an herzustellenden Stellplätzen (Stpl.), bezogen auf eine zugehörige Kenngröße, angegeben. Daraus ergibt sich eine Spanne an herzustellenden Stellplätzen. Für das Bruchwegareal wird dabei der Mittelwert der Spanne angesetzt.

Weiterhin wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach Maßgabe des §4 „Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze durch den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV-Bonus)“ der Stellplatzsatzung von Mainz aufgrund des optimalen ÖPNV-Anschlusses zum Plangebiet verringert. Die untersuchten Nutzungen liegen in der Gebietszone II, wodurch eine Minderung um 20 Prozent festgelegt ist.

Die daraus resultierende Anzahl an herzustellenden Stellplätzen ist in **Anlage 1** detailliert dargestellt. Wird jeweils die den Nutzungen zugeordnete Kenngröße herangezogen, ergibt sich durch die verschiedenen untersuchten Nutzungen am Bruchwegareal, nach Abzug des ÖPNV-Bonus, ein nachzuweisendes Angebot von 100 Pkw-Stellplätzen. Außerdem sind für das Plangebiet 111 Fahrradabstellmöglichkeiten nachzuweisen

5 Mobilitätskonzept: Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs

Nach §5 Abs.2 Satz 1 der Stellplatzsatzung der Stadt Mainz besteht die Möglichkeit die Stellplatzpflicht bis zu weiteren 30 Prozent (neben dem ÖPNV-Bonus) auszusetzen, wenn das entsprechende Reduktionspotenzial von besonderen Maßnahmen, die qualifizierte Mobilitätsverbesserungen hervorrufen, durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept nachgewiesen wird.

Die Reduzierung der Anzahl der angebotenen Pkw-Stellplätze ist explizit gewünscht und im Hinblick auf eine angestrebte Verlagerung des MIV hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ein schlüssiges Ziel. Dabei ist jedoch zunächst zu untersuchen, wie die Mobilität der Beschäftigten, Spieler, Zuschauer und Kunden des Plangebietes ohne privaten Pkw unkompliziert gestaltet werden kann.

Die Analyse zur verkehrlichen Bestandssituation des Plangebietes im **Kapitel 3** hat gezeigt, dass am Standort gute Bedingungen für die Förderung alternativer Verkehrsmittel (Rad, Fuß, ÖPNV, Sharing-Fahrzeuge) zum eigenen Pkw bestehen.

Das vielfältige Mobilitätsangebot im Umfeld des Bruchwegareals an Sharing-Systemen (Carsharing stationsbasiert/stationsflexibel, Fahrradverleih) zeigt, dass sich dieses Angebot verankert hat. Ein weiterer Ausbau und somit die dauerhafte Bereitstellung dieses Angebotes durch den FSV Mainz 05 ist somit ein schlüssiges Ziel. Dadurch wird den Beschäftigten, den Spielern und den Kunden langfristig ein großzügiges Sharing-Angebot zur Verfügung gestellt. Mit einer hohen Verfügbarkeit an Carsharing-Fahrzeugen im direkten Umfeld des Standortes sinkt somit eine entscheidende Zugangsbarriere für die Nutzer.

Die sehr gute Anbindung des Plangebietes an die Radinfrastruktur in Mainz sowie zu einem Radverleih setzt weiterhin einen Grundstein für eine vermehrte Förderung des Radverkehrs. Wie **Kapitel 2** zum Mobilitätsverhalten der Mainzer gezeigt hat, steigen die Anteile der Wege, die von der Mainzer Bevölkerung mit dem Rad zurückgelegt werden, seit 2008 stetig an. Am Bruchwegareal des FSV Mainz 05 selbst stehen Sportlichkeit und eine aktive Lebensweise im Fokus. Vor diesem Hintergrund ist es konsequent, eine Umgebung zu schaffen, die zum einen die An-/Abreise zum Stadion zu Fuß oder mit dem Fahrrad ermöglicht und zum anderen allgemein die gesundheitsfördernde Fortbewegung auch für alle weiteren Wege im Bewusstsein der Spieler sowie Beschäftigten verankert. Daher liegt für das Mobilitätskonzept des Bruchwegareals ein besonderer Schwerpunkt auf den Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr.

Ergänzend dazu werden dem NLZ ÖPNV-Tickets zur Verfügung gestellt, welche in die vertraglichen Regelungen integriert sind.

Die genannten Maßnahmen zur Erweiterung der Mobilitätsangebote und zur Förderung der alternativen Verkehrsmittel zum eigenen Pkw werden nun im Folgenden in Ihrer Umsetzung beschrieben.

5.1 Carsharing-Angebot

Carsharing-Angebote können die Flexibilität der Beschäftigten und Besucher erhöhen und die Bindung an den eigenen privaten Pkw verringern. Zudem können Carsharing-Fahrzeuge von Firmen statt eines eigenen Fuhrparks genutzt werden, wodurch deutlich weniger Stellplätze erforderlich sind.

Es wird davon ausgegangen, dass vor allem aufgrund des guten vorliegenden SPNV/ÖPNV-Angebotes (Nähe zum Hauptbahnhof und drei Haltestellen) und des bisher entwickelten Carsharing-Angebotes in Mainz die Nutzung von Carsharing weiter gefördert werden kann. Wie die Analyse in **Kapitel 3.2.4** gezeigt hat, ist in Mainz der Sharing-Gedanke schon gut etabliert und Sharing-Systeme werden bisher gut angenommen. Werden die Carsharing-Fahrzeuge nahe am Standort platziert, erhöht dies weiterhin die Nutzungsquote. Durch die Standortzuordnung von Carsharing-Fahrzeugen können die Carsharing-Fahrzeuge außerdem eigene Dienstfahrzeuge ersetzen.

Da das bestehende Angebot auf dem King-Park-Center-Parkplatz nicht dauerhaft gesichert ist, plant der FSV Mainz 05 in diesem Bereich ein Angebot von drei Carsharing Fahrzeugen dauerhaft zu verankern. Die Fahrzeuge sollen öffentlich nutzbar und stationsbasiert (buchbare Stationsfahrzeuge verschiedener Größe, die fest an dieser Station positioniert sind) sein. An mindestens einem der Carsharing-Stellplätzen wird eine Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge bereitgestellt. Zur Reduktion des Stellplatzschlüssels garantiert book-n-drive die Bereitstellung eines Carsharing-Angebots für den Projektzeitraum von zunächst fünf Jahren auf 3 Stellplätzen.

Die Stellplatzsatzung von Mainz führt Carsharing als mögliche Maßnahme zur Förderung von alternativen Verkehrsmitteln zum eigenen Pkw auf. Ein möglicher Reduktionsansatz wird hier offengehalten. Einen Ansatz zur daraus resultierenden Reduktion der herzustellen Stellplatzanzahl gibt der Leitfaden zur Stellplatzsatzung von Frankfurt am Main (Stand 02/2022, Kapitel 5.1): Es können durch die vorgesehene Bereitstellung von 1 Carsharing-Fahrzeugen 5 Kfz-Stellplätze entfallen. In Frankfurt besteht ein ähnliches Angebot an Carsharing wie in Mainz, weshalb dieser Ansatz für Mainz angemessen erscheint. Auch in Stellplatzsatzungen anderer Städte wie z.B. Kiel und Hannover wird dieser Ansatz festgelegt.

Demnach kann die herzustellende Stellplatzanzahl um 15 Stellplätze reduziert werden. Dazu werden 3 Carsharing-Stellplätze am Parkplatz des King-Park-Center durch den FSV Mainz 05 langfristig bereitgestellt werden.

5.2 Bestehender Fahrradverleih in unmittelbarer Nähe des Bruchwegareals

Fahrradverleihsysteme haben einen großen Anteil an der Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Insbesondere in Städten ist das Fahrrad eine sinnvolle Alternative zum Pkw, da 43 Prozent aller Kfz-Fahrten kürzer als 5 km sind.¹¹ In diesem Entfernungsbereich ist das Fahrrad im Vergleich das schnellste Verkehrsmittel.

Durch den bestehenden Fahrradverleih von meinRad in unmittelbarer Nähe des Bruchwegareals können die Mobilitätsketten der Spieler, Beschäftigten, Besucher und Kunden sinnvoll ergänzt werden. An der Station stehen 9 Leihräder zur Verfügung, die an anderen Stationen wie z.B. am Hauptbahnhof abgestellt werden können. Dadurch können gegebenenfalls Lücken in den Fahrplänen der Busse gefüllt werden und die Reisezeiten optimiert werden. Außerdem können Fahrradverleihsysteme den ÖPNV besonders zu Hauptverkehrszeiten entlasten und eine preiswerte Ergänzung sein.

Auch in der Stellplatzsatzung von Mainz wird ein Angebot an öffentlich zugänglichen Sharing-Systemen für bspw. Fahrräder in fußläufiger Erreichbarkeit in einer Entfernung von höchstens 100 m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang als möglicher Reduzierungsansatz für Pkw-Stellplätze aufgeführt. Die meinRad Station liegt ca. 100 m vom Gebäudeeingang des Multifunktionsgebäudes entfernt. Ein Reduzierungsansatz wird in der Stellplatzsatzung nicht festgelegt. Einen Ansatz bietet hierzu das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ von 2017: Demnach lässt sich die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze durch ein Fahrradvermietsystem um bis zu 5 Prozent verringern.

Durch den Fahrradverleih wird somit ein reduzierter Bedarf an 5 Pkw-Stellplätzen angesetzt.

5.3 Radverkehrsförderung durch hochwertige Zusatzangebote

5.3.1 Attraktives Angebot an Radabstellanlagen in Mobilitätshub

Zur Förderung des Radverkehrs sind auch bei privaten Bauvorhaben ausreichende, gut ausgestattete und leicht erreichbare Radabstellplätze eine wichtige Voraussetzung. Durch attraktive Abstellanlagen wird sowohl beim Start an der Wohnung als auch am Ziel (z.B. Arbeitsplatz, Ausbildungsstätte, Einkaufs- oder Freizeitgelegenheit) die Zugangsschwelle zum Fahrrad gesenkt. Ein guter Diebstahlschutz trägt außerdem dazu bei, dass hochwertigere und damit verkehrssichere Räder benutzt werden.

¹¹ Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung Mainz; Ingenieurbüro Helmert, Aachen 06.11.2019, S. 50

Darüber hinaus wird durch gut nutzbare Radabstellanlagen das ungeordnete und zum Teil störende Radparken im Umfeld von Gebäuden vermindert. Gute Radabstellanlagen am Gebäude sind demnach auch notwendig für das Funktionieren von öffentlichen Räumen in deren Umfeld. Radabstellanlagen stellen also auch ein Qualitätsmerkmal für die Nutzer der Immobilien dar.

Nach der Stellplatzsatzung von Mainz sind für das Planvorhaben 111 Fahrradabstellplätze nachzuweisen (siehe **Anlage 1**). Wie auf **Anlage 2** zu sehen, werden 74 Radabstellplätze südlich des Multifunktionsgebäudes in Eingangsnähe verortet. Weitere 31 Radabstellplätze sind überdacht in einem Fahrradhub vorgesehen. Dort werden ebenfalls 5 der nach Stellplatzsatzung geforderten Abstellplätze für Lastenräder, Anhänger und ähnliches, die eine zusätzliche Fläche von 2 m² aufweisen, bereitgestellt. Ein weiterer Abstellplatz für Lastenräder, Anhänger, etc. wird südlich des Multifunktionsgebäudes oberhalb der TG-Rampe verortet. Die Abstellplätze und deren Zuwegung entsprechen den vorgegebenen Abmessungen der Stellplatzsatzung und ermöglichen eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen. Außerdem wird an mindestens 10 der 111 Fahrradabstellplätzen eine Lademöglichkeit vorgesehen.

5.3.2 E-Bike-Angebot

Eine zusätzliche Förderung der Radnutzung unter den Spielern und den Beschäftigten beabsichtigt der FSV Mainz 05 mit der Bereitstellung von 5 E-Bikes, die über ein internes Buchungssystem genutzt werden können. Mit diesem Angebot wird die Nutzung von E-Bikes weiter gefördert und allgemein um ein E-Mobilitätsangebot erweitert. Dabei handelt es sich um eine gute Alternative zum eigenen Kfz, da mit dem E-Bike längere und steilere Strecken unter weniger Anstrengung als mit einem Standard-Fahrrad möglich sind.

Ein Reduzierungsansatz für ein Angebot an hochwertigen Radabstellplätzen sowie E-Bikes zum Verleih wird in der Stellplatzsatzung nicht festgelegt. Einen Ansatz bietet hierzu das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ von 2017: Demnach lässt sich die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze durch die Radverkehrsförderung z.B. über den Verleih von Spezialrädern um bis zu 5 Prozent verringern.

Durch das Angebot für Spieler und Beschäftigte an E-Bikes und den allgemein hochwertigen Abstellplätzen wird somit der Bedarf an 5 Pkw-Stellplätzen ersetzt.

5.4 ÖPNV-Tickets

Ein günstiges und bequemes Angebot für die Nutzung von Bus und Bahn ist ein wichtiger Anreiz, das Auto stehen zu lassen. Unternehmen können durch das Angebot von ÖPNV-Tickets einen wichtigen Beitrag leisten, dass ihre Beschäftigten auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz – aber auch in ihrer Freizeit – öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Als ÖPNV-Tickets (=Jobtickets) werden Monats- oder Jahresfahrkarten bezeichnet, die Unternehmen bei einem Verkehrsbetrieb / Verkehrsverbund erwerben und entgeltlich oder unentgeltlich an ihre Mitarbeitenden ausgeben. Das ÖPNV-Ticket berechtigt den Eigentümer dazu, öffentliche Verkehrsmittel innerhalb einer bestimmten Region oder Verkehrszone zu nutzen. Zumeist erhalten die Unternehmen oder Behörden von den Verkehrsunternehmen Sonderkonditionen in Form von Tarifrabatten und ggf. Leistungserweiterungen (z. B. Mitnahmemöglichkeiten), die ihren Mitarbeitern zugutekommen.

Da die ÖPNV-Tickets steuerlich begünstigt sind, bedeutet dies für die Beschäftigten i.d.R. eine deutliche Kostenersparnis. Überdies sind ÖPNV-Tickets auch privat nutzbar, sodass sie für Unternehmen ein geeignetes Instrument zur Mitarbeitermotivation darstellen.

Der FSV Mainz 05 bietet allen Spielern des NLZ ein ÖPNV-Ticket als Vertragsbestandteil an. Es werden somit ca. 30 ÖPNV-Tickets vergeben.

Ein Reduzierungsansatz wird in der Stellplatzsatzung nicht festgelegt. Einen Ansatz bietet hierzu das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfa-den zur Musterstellplatzsatzung NRW“ von 2017: Demnach lässt sich die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze durch ÖPNV-Vergünstigungen wie z.B. Jobtickets um bis zu 5 bis 20 Prozent verringern.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für das Bruchwegareal wird eine Reduktion von 5 Prozent angesetzt. Somit wird der Bedarf an 5 Pkw-Stellplätzen durch die Bereitstellung der ÖPNV-Tickets ersetzt.

Nach den genannten Anhaltspunkten würden durch die Maßnahmen im Mobilitätskonzept eine Reduktion der nach Stellplatzsatzung herzustellenden 100 Stellplätze um 27 Stellplätze auf 73 herzustellende Pkw-Stellplätze reduzieren (**Anlage 1**).

Die Pkw-Stellplätze werden in der Tiefgarage am Standort sowie auf ebenerdigen Stellplätzen vor dem Multifunktionsgebäude nachgewiesen.

6 Zusammenfassung und Fazit

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Multifunktionsgebäudes am Bruchwegareal in Mainz wird derzeit der zukünftige Bedarf an Stellplätzen ermittelt.

Nach der Stellplatzsatzung von Mainz ist für den geplanten Standort ein Nachweis von 100 Pkw-Stellplätzen zu erbringen.

Gemäß §4 der Stellplatzsatzung wird für das Plangebiet aufgrund der hervorragenden vorliegenden ÖPNV-Erschließung eine Reduktion der Stellplatzanzahl berücksichtigt. Darüber hinaus wurde gemäß §5 der Stellplatzsatzung untersucht, ob die Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund weiterer qualifizierter Mobilitätsverbesserungen besteht. Weist ein Mobilitätskonzept das entsprechende Reduktionspotential angemessener Maßnahmen nach, ist nach §5 Satz 2 der Stellplatzsatzung eine Aussetzung der Stellplatzpflicht von bis zu 30 Prozent möglich.

Die Analyse der Rahmenbedingungen des Plangebietes hat gezeigt, dass am Standort gute Grundvoraussetzungen (SPNV/ÖPNV-Angebot, Radverkehrsinfrastruktur, Sharing-Angebote) für einen reduzierten Bedarf an Pkw-Stellplätzen vorliegen bzw. geschaffen werden können. Insgesamt bestehen am Standort des Plangebietes gute Bedingungen, dass ein erweitertes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen und eines bestehenden Fahrradverleihs angenommen wird, wodurch ein reduzierter Stellplatzschlüssel angesetzt werden kann. Ebenso wird ein hochwertiges Angebot an Radabstellplätzen und E-Bikes bereitgestellt. Die Spieler des NLZ erhalten zusätzlich ÖPNV-Tickets.

Zusammenfassend sind dafür folgende Maßnahmen umzusetzen:

Die Einrichtung/Bereitstellung von...

- 3 Carsharing Stellplätzen
- 10 Radabstellplätzen mit Ladeeinrichtung
- 5 E-Bikes für das NLZ
- 30 ÖPNV-Tickets für das NLZ

Zusammen mit dem bestehenden Fahrradverleih in unmittelbarer Nähe des Bruchwegareals mit 9 Leihrädern wird so ein umweltschonendes und klimafreundliches Mobilitätsverhalten gefördert und die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigt.

Vor diesem Hintergrund ist ein reduzierter Stellplatzbedarf realistisch. Es sind durch das Plangebiet somit noch 73 Pkw-Stellplätze erforderlich.

Die geplante Tiefgarage (66 Stp.) sowie die ebenerdig hergestellten Stellplätze am Standort (11 Stp.) mit insg. 77 Pkw-Stellplätzen decken diesen Bedarf ab.

Verzeichnisse

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Im Parkhaus nachzuweisende Nutzungen	11
---	----

Anlagen:

- Anlage 1 Stellplatznachweis nach Stellplatzsatzung und Maßnahmen zur Reduktion
- Anlage 2 Lageplan – Neubau Multifunktionsgebäude
(FAERBER ARCHITEKTEN)

Anlage 1

Stellplatznachweis nach Stellplatzsatzung und Maßnahmen zur Reduktion

Stellplatznachweis vom 31.07.2023

							Stellplatzanzahl Pkw		Fahrradabstellplätze	Abstellpl. für Sonderfahrräder
Bezugsgröße							abzüglich 20% ÖPNV-Bonus*1)		Bezugsgröße	Anzahl
Multifunktionsgebäude										
Leistungszentrum	Büro	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	330	[m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	9	8	1Stpl. je 70m² Hauptnutzfläche	5	
	Fitnessbereich (ausschließlich interne Nutzung)									
Nachwuchsleistungszentrum	Büro	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	251	[m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	7	6	1Stpl. je 70m² Hauptnutzfläche	4	
	Wohnen (35 Zimmer, davon ein Doppelbett)	Kinder- und Jugendwohnheime	36	[Betten]	1 Stpl. je 10-20 Betten, jedoch mind. 2 Stpl.	2	2	1 Stpl. je Bett	36	
	Büro Pädagogik	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	40	[m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	1	1	1Stpl. je 70m² Hauptnutzfläche	1	
Geschäftsstelle	Kantine (ausschließlich interne Nutzung)									
	Fanshop	Laden, Geschäftshäuser	77	[m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl. je Laden	2	2	1 Stpl. je 50 m² Verkaufsfläche	2	
	Büro/Konferenz/Meeting	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1.280	[m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	37	29	1Stpl. je 70m² Hauptnutzfläche	18	
Medizinische Nutzung	Arztpraxen	Räume mit erheblichem Besuchsverkehr (Arztpraxen u. dergleichen)	396	[m²]	1 Stpl. je 20-30 m² Nutzfläche, jedoch min. 3 Stpl.	16	13	1Stpl. je 35m² Hauptnutzfläche	11	
	Rehabereich	Räume mit erheblichem Besuchsverkehr (Arztpraxen u. dergleichen)	393	[m²]	1 Stpl. je 20-30 m² Nutzfläche, jedoch min. 3 Stpl.	16	13	1Stpl. je 35m² Hauptnutzfläche	11	
Landessportbund Rheinland-Pfalz	Büro	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1.065	[m²]	1 Stpl. je 30-40 m² Nutzfläche	30	24	1Stpl. je 70m² Hauptnutzfläche	15	
	Wohnen (8 Apartments; temporäres Wohnen)	Wohnheime für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	8	[Betten]	1 Stpl. je 2-4 Betten, jedoch mind. 3 Stpl.	3	2	1 Stpl. je Bett	8	
Summe							124	100		111
									105	6

*1) Nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz (Stand 08.05.2020) §4 Abs.(1)a --> Bruchwegareal liegt in Gebietszone 2

*2) nach §6 (4) der Stellplatzsatzung von Mainz

Maßnahmen zur Reduktion der Stellplätze für Kraftfahrzeuge				
NachStellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz (Stand 08.05.2020) §5 Abs.(2):				
Carsharing				
Reduktion bei 3 Carsharing-Stellplätzen	-15			
3 Carsharing-Stellplätze	3			
nahe gelegene Fahrradverleihstation				
Reduktion um 5%	-5			
Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für NLZ Spieler				
Reduktion um 5%	-5			
Radverkehrsförderung - Mobilitätshub und Bereitstellung von 5 E-Bikes für die Beschäftigten und Spieler				
Reduktion um 5%	-5			
Summe	73		111	
Summe gesamt	73		105	6
	Pkw		Rad	Sonder- fahräder

Anlage 2

Lageplan - Neubau Multifunktionsgebäude (FAERBER ARCHITEKTEN)

