

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0018/2010
Amt/Aktenzeichen Dezernat II/68 50 Neu	Datum 07.01.2009	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 12.01.2010

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum
Neustadt-Rat	Kenntnisnahme	20.01.2010
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	27.01.2010
Park- und Verkehrsausschuss	Entscheidung	26.02.2010

## Betreff:

Parkraumkonzept für die Mainzer Neustadt / Umbau der Lessingstraße  
hier: Sachstandsbericht / Beschlussfassung

Mainz, 7.01.2010

gez. Beutel  
Jens Beutel  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtvorstand, der Ortsbeirat Mainz-Neustadt und der Neustadt-Rat nehmen die Ergebnisse des Gutachtens ‚Parkraumkonzept Mainz-Neustadt‘ zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Park- und Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse des Gutachtens ‚Parkraumkonzept Mainz-Neustadt‘ zustimmend zur Kenntnis und beschließt
  - die bereits begonnenen Planungen zum Umbau der Lessingstraße bei der zuständigen Fach-Verwaltung wieder aufzunehmen und zu Ende zu führen.
  - die Verwaltung mit einer Detailausarbeitung inkl. Kostenermittlung zur Erweiterung des bestehenden Bewohnerparkens in der Neustadt bis zur Goethestraße zu beauftragen.
  - die Verwaltung zu beauftragen, im Rahmen der Planungen zu städtebaulichen Entwicklungsvorhaben in der Neustadt darauf hinzuwirken, dass bei deren Realisierung eine Vergrößerung des Angebotes an öffentlichen Stellplätzen geschaffen wird.

## 1. Sachverhalt

Zu Beginn des Jahres 2009 wurde in Abstimmung des 51-Amt für Jugend und Familie (Quartiersmanagement Mainz-Neustadt) und des 61-Stadtplanungsamtes das Planungsbüro von Mörner + Jünger, Darmstadt mit der Erstellung einer Parkraumkonzeption für die Mainzer Neustadt beauftragt, mit deren Hilfe eine vom Ende der 1980er Jahre datierte, ähnliche Untersuchung aktualisiert und erweitert werden sollte.

Hintergrund der gemeinsamen Beauftragung sind die weitreichenden inhaltlichen Überschneidungen der in beiden Ämtern angestrebten langfristigen Zielplanungen in Form sich gegenseitig bedingender sozialer und städtebaulicher Aufwertungen. Diese kommen zum Ausdruck in dem vom Stadtplanungsamt erstellten Rahmenplan „Nördliche Neustadt“, der als städtebaulicher Beitrag in das integrierte Entwicklungskonzept des beim Amt-51 federführend betriebenen Programms „Soziale Stadt, Regionalfenster Mainz-Neustadt“ übernommen worden ist. Das Programm „Soziale Stadt“ liefert die Förderkulisse zur Umsetzung vor Ort zu erarbeitender Maßnahmen zur Aufwertung sozial-städtebaulicher Strukturen.

In beiden Ansätzen wurde die Lösung der vielfach einer beabsichtigten Entwicklung entgegenstehenden Problematik im Bereich des ruhenden Verkehrs als eine der Kernfragen identifiziert. Es herrscht Konsens, dass erst durch die Aufwertung der Straßenräume im längerfristigen Kontext eine Wohnumfeldverbesserung zu erzielen ist, welche ihrerseits wiederum eine positive Multiplikatorwirkung auf die Eigentümer der Liegenschaften erwarten lässt und den Belangen der ortsansässigen Gewerbetreibenden gerecht wird. Dabei gilt es, die subjektiv von den Betroffenen als problematisch empfundene Parkraumsituation objektiv zu spezifizieren, um daraufhin, Ziel gerichtet und verhältnismäßig, Mittel zur Behebung der Brennpunkte einsetzen zu können.

Die vorliegende Parkraumuntersuchung hat demnach zunächst sowohl das bestehende Angebot und seine Nutzung zu beleuchten (Parkraumanalyse) als auch perspektivisch die städtebaulichen Veränderungen und sonstigen Entwicklungen im Untersuchungsraum, die Verschiebungen im Verhältnis vom Parkraumangebot zur Parkraumnachfrage mit sich bringen (Parkraumprognose) aufzuzeigen.

Aufbauend auf diesen Analyseergebnissen liefert die Parkraumuntersuchung einen abgestuften Lösungskatalog, der auf konzeptioneller Ebene eine zeitlich und finanziell abgestufte Vorgehensweise zur Zielerreichung präsentiert (Parkraumkonzept).

## 2. Lösung

Wesentliche Ergebnisse und abgeleitete Folgeschritte der o.g. Bausteine Analyse, Prognose und Konzept werden zusammenfassend hier kurz dargestellt.

### 2.1 Analyse

Im ersten Schritt wurde der vor Ort im Frühjahr 2009 aufgenommene Bestand an legalen, nutzbaren Stellplätzen mit aktuell verfügbaren Strukturdaten (Einwohner, gemeldete Kfz/Pkw) kleinräumig auf Blockebene gegenübergestellt. Neben den zweifelsfrei zu ermittelnden öffentlichen Stellplätzen war der Bestand an privaten Stellplätzen mit vertretbarem Aufwand nur über Stichproben und darauf aufbauenden Analogieschlüssen zu ermitteln. Selbst unter Berücksichtigung von großzügigen Fehlerzuschlägen konnte gezeigt werden, dass das gesamte Stellplatzangebot (öffentliche zzgl. private) für die Anzahl der vor Ort gemeldeten Kfz eigentlich ausreichen müsste. Die zu dieser Einschätzung konträren Verhältnisse vor Ort lassen vermuten, dass ein erheblicher Anteil des Angebotes eben nicht durch

Bewohner genutzt wird (Gebietsfremde auf öffentlichen Stellplätzen; Bewohner auf öffentlichen Stellplätzen, trotz verfügbarer eigener privater Stellplätze; Bewohner auf öffentlichen Stellplätzen wg. anderweitiger Nutzung eigener vorhandener privater Stellplätze).

Im Rahmen der Parkraumuntersuchung wurden in dem vorab festgelegten Untersuchungsraum sowohl flächendeckende Stichprobenerhebungen der Parkraumnutzung als auch in repräsentativen Teilgebieten systematisch Mehrfacherhebungen im Tagesverlauf durchgeführt.

Damit lassen sich die Aussagen mittels Gegenüberstellung vorhandener Stellplätze und die aus den Strukturdaten abgeleitete Wohnernachfrage räumlich spezifizieren. Die Auswertung dieser Parkraumbegehung zeigt, dass die Parkraumproblematik von einem deutlichen 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.

Im Ergebnis fasst folgendes Zitat des Gutachters im Kern die Analyseergebnisse zusammen:

*„Die Auswertung der Erhebungen hat gezeigt, dass sich die Parkraumproblematik 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.[...] es wird empfohlen, das offensichtlich geeignete Instrument des Bewohnerparkens auszudehnen, da dies die Bewohner bevorzugt und gebietsfremdem Langzeitparken entgegen wirkt.“*

## **2.2 Prognose**

Die Prognose bezieht sich auf den Zeithorizont 2020 und kombiniert die Bevölkerungs- und Motorisierungsentwicklung in der Neustadt mit ihren resultierenden Parkraumbedarfen. In Ergänzung dazu wird für den gleichen Horizont die Veränderung im Parkraumbedarf ermittelt, die sich im öffentlichen Straßenraum durch Realisierung der im Rahmenplan nördliche Neustadt aufgeführten städtebaulichen Entwicklungsvorhaben ergibt. In der Summe resultiert daraus für 2020 ein gegenüber heute weitergehender Bedarf von 400 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet. Dabei ist unterstellt, dass das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen seine Bedarfe im Areal selber abdeckt und zunächst auch keine Nachfragebedienung nach Parkraum aus der übrigen Neustadt in diesem Bereich stattfindet. Der errechnete Bedarf von 400 Stellplätzen setzt zusätzlich auf die heute lokal bereits bestehende Parkraumproblematik auf und wird diese, ohne Entgegenwirken durch geeignete Maßnahmen, teilweise noch verschärfen.

## **2.3 Konzept**

Das Parkraumkonzept für die Mainzer Neustadt prüft in einer Vorstufe die Realisierungsaussichten einer als kurzfristig und kostengünstig intendierten Lösung. Darüber hinaus werden zwei Konzeptbausteine vorgestellt, die zeitlich und bezüglich des Investitionsvolumens aufeinander aufbauen.

Als kurzfristige Lösung wurde die Ausnutzung bestehender Umgestaltungspotentiale im bestehenden Straßenraum untersucht (z.B. Legalisierung des formell ordnungswidrigen Gehwegparkens in Form von Schrägparken). Verschiedene Prüfungen anhand beispielhaft ausgewählter Straßenzüge in der Neustadt haben jedoch ergeben, dass auch hier durchaus massive bauliche Notwendigkeiten bestehen (umfangreiche Absenkung der Bordsteinhöhen), die letztlich doch zu einem erheblichen Investitionsvolumen führen würden. Als Ausschlusskriterium für eine derartige Lösung sind schließlich sicherheitsrelevante Zwangsbedingungen (einzuhaltende Fahrgassenmindestbreite für Feuerwehrfahrzeuge) anzuführen, die bei einer Legalisierung des Schrägparkens vielerorts nicht mehr erfüllt wären.

Wie in den Ausführungen zur Analyse bereits beschrieben, führt das bestehende Bewohnerparken zu einer vergleichsweise entspannten Situation im ruhenden Verkehr, die sich für die Anrainer als eine Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität darstellt, indem es die Ansprüche der Bewohner auf öffentlichen Parkraum in den Vordergrund stellt. In einer ersten Konzeptstufe wird daher die Ausdehnung des bestehenden Bewohnerparkens bis zur Goethestraße vorgeschlagen. Auf der vom Gutachter eingeforderten konzeptionellen Ebene ist der Finanzierungsbedarf für diese verkehrsorganisatorische Maßnahme hinreichend genau mit ca. 300.000,- € abgeschätzt worden. Darauf aufbauend wäre eine Detailplanung zu erstellen, die die Umsetzung bis auf die einzelnen Straßenzüge herunter bricht und kostenmäßig exakt bewertet. Eine entsprechende Untersuchung könnte durch die Verwaltung im 2. Quartal 2010 vorgelegt werden. Perspektivisch ist bereits jetzt eine ggf. 2. Stufe der Ausweitung des Bewohnerparkens zu bedenken. Diese würde sich räumlich bis zu den Kaiserringen erstrecken und käme zum Tragen, falls die 1. Ausweitung in größerem Umfang Verdrängungsverkehre in diesen Bereich mit sich brächte. Der Notwendigkeit zur Umsetzung einer solchen 2. Stufe ginge jedoch eine umfangreiche Wirkungsanalyse nach Etablierung der Stufe 1 voraus. Die Erstellung eines Detailkonzeptes für eine solche 2. Stufe wäre zum gegenwärtigen Zeitpunkt wenig Ziel führend.

Da zu erwarten ist, dass die Erweiterung des Bewohnerparkens den heute massiven Parkdruck aus den unreglementierten Bereichen an der Grenze zum bestehenden Bewohnerparkgebiet abzubauen in der Lage ist, kann deren städtebaulich unbefriedigende Situation durch Neugestaltung und Ordnung des ruhenden Verkehrs parallel bereits in die Wege geleitet werden (Weiterführung der teilweise vorhandenen Umbauplanung der Lessingstraße). Es erscheint daher sinnvoll, die bereits begonnene Umbauplanung der Lessingstraße wieder aufzunehmen und zu Ende zu führen. Für einen ersten Bauabschnitt stehen bereits Mittel im Bereich der Förderkulisse der Sozialen Stadt zur Verfügung, so dass mit dem Beginn der Umsetzung zeitnah begonnen werden könnte.

Abgeleitet aus der Prognose ist langfristig zu beplanen, wie der gesteigerten Nachfrage nach Parkraum in der Neustadt Rechnung getragen wird. Als 2. Stufe des Parkraumkonzeptes werden daher ergänzende, dezentrale Parkieranlagen vorgeschlagen, die die mittels Bewohnerparkens ggf. verdrängten sowie die sich aus den Motorisierungsentwicklungen ergebenden Mehrbedarfe an Parkraum auffangen können. Neben der Aufstockung des bestehenden Parkplatzes nordwestlich des Polizeipräsidiums mittels eines Parkdecks sollte hierzu insbesondere der Altstandort der Feuerwache II einbezogen werden, dessen absehbare Umgestaltung die Chance auf Errichtung einer Quartiersgarage bietet. Kleinere Einheiten ließen sich auch durch sog. Stapelgaragen realisieren, die als vollautomatische Systeme auch in Baulücken bzw. hinter zu erhaltenen Fassaden stadtbildverträglich errichtet werden können. Verschiedene Beispiele aus ähnlich hoch verdichteten Stadtquartieren bundesdeutscher Städte können hierzu als Beleg herangezogen werden. Derartige Systeme könnten zudem eher privat finanziert und betrieben werden.

### **3. Alternativen**

Auf die Erarbeitung eines Detailkonzeptes zur Umsetzung eines erweiterten Bereiches für Bewohnerparken inkl. Kostenermittlung wird verzichtet, wonach eine fundierte Diskussions- und Abwägungsgrundlage im Hinblick auf eine etwaige Realisierung/Finanzierung nicht zur Verfügung stünde.

Die Lessingstraße verbleibt im derzeitigen Zustand, d.h., die teilweise erheblichen Missstände durch ordnungswidriges Parken werden fortgeschrieben. Die Gefahr, dass Rettungskräfte bei Einsätzen die Fahrgasse auf Grund wild abgestellter Fahrzeuge nicht passieren können, bleibt latent erhalten. Eine – zumindest teilweise – Aufwertung des Straßenraumes und damit einhergehende Wohnumfeldverbesserung findet nicht statt.

### **4. Kosten**

Die Wiederaufnahme der Planungen zum Umbau der Lessingstraße erfolgt in der Verwaltung, die dazu in der Vergangenheit bereits Arbeitsschritte erbracht hat. Für die Fortführung der Planungen zum Umbau der Lessingstraße entstehen folglich keine Kosten.

Die Ausarbeitung eines Detailkonzeptes zur 1.Stufe einer Ausweitung des bestehenden Bewohnerparkens kann in der Verkehrsverwaltung erstellt werden und ist mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden. Der Bearbeitungszeitraum beträgt etwa 12 Wochen.

### **5. Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung erarbeitet bis zur Sommerpause ein Detailkonzept inkl. Kostenermittlung zur Erweiterung des bestehenden Bewohnerparkens bis zur Goethestraße.

Parallel dazu werden die begonnenen Planungen zum Umbau der Lessingstraße wieder aufgenommen.

Die Ergebnisse beider Planungen werden den Gremien jeweils nach Abschluss zur Beratung/Beschlussfassung erneut vorgelegt.

Die Verwaltung wirkt darauf hin, dass im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungsvorhaben in der Neustadt zusätzlicher öffentlicher Parkraum geschaffen wird. Die Verwaltung wird die Gremien über den Fortgang diesbezüglicher Planungsaktivitäten jeweils aktuell unterrichten.

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.

ja, Stellungnahme Amt 20 Anlage 1

nein