

Parkierungsanlagen aus Mitteln der Stellplatzablöse – Bewertung und Schaffung einer Rangfolge geplanter Vorhaben anhand einer vereinfachten Nutzwertanalyse

Abteilung Verkehrswesen, Sachgebiet Verkehrsmanagement

Bearbeitung: Jonas Klöpfer

Stand: 28.10.2010

1 Aufgabenstellung

Die Abteilung Verkehrswesen war aufgefordert, im Rahmen einer systematischen Untersuchung geplante und angedachte bauliche Maßnahmen aus Mitteln der Mainzer Stellplatzablösesatzung hinsichtlich ihrer Zielwirksamkeit durch Abschätzung zu beurteilen. Dabei sollen anhand wesentlicher Kriterien eindeutige und nachvollziehbare Aussagen zu den einzelnen Maßnahmen getätigt werden, sodass in Form einer Prioritätenreihung sich eine Abfolge der „sinnvollsten“ Maßnahmen abzeichnet. Dabei werden wesentliche Wechselwirkungen und Rückkopplungen der einzelnen baulichen Maßnahmen untereinander berücksichtigt.

2 Einleitung/Vorbedingungen

2.1 Stellplatzablösesatzung

Gemäß §1 Abs. 1 der Mainzer Stellplatzablösesatzung ist die Stadtverwaltung verpflichtet, Mittel aus der Stellplatzablöse zur zweckgebundenen Schaffung von öffentlichen Stellplätzen zu verwenden. Im Wortlaut heißt es dort:

Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich [...]so kann die Bauherrin oder der Bauherr, wenn die Gemeinde zustimmt, die Verpflichtungen [...] auch durch Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde erfüllen.

Die Stadt wird den Geldbetrag

- zur Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen an geeigneter Stelle
- für die Instandhaltung und Modernisierung öffentlicher Parkeinrichtungen
- zum Ausbau und zur Instandhaltung von P+R-Anlagen
- für die Einrichtung von Parkleitsystemen und andere Maßnahmen zur Verringerung des Parksuchverkehrs
- für bauliche oder anderen Maßnahmen zur Herstellung und Verbesserung der Verbindungen zwischen Parkeinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs

verwenden.

2.2 Geplante Maßnahmen

Derzeit stehen zur Verwirklichung entsprechender Maßnahmen ca. 2.000.000 € zur Debatte. Es existieren zum jetzigen Zeitpunkt insgesamt fünf Entwürfe/Ideen zu deren Verwendung. Planungsstand und inhaltliche Ausrichtung variieren dabei stark. Die Maßnahmen sind im Einzelnen:

- Instandsetzung des Parkplatz an der Bastion Martin („Pulverturm“)
- Schaffung einer Quartiersgarage in der Neustadt
- Überbauung des Parkplatzes am Polizeipräsidium
- Schaffung einer P+R-Anlage am Finther Kreuz
- Schaffung einer P+R-Anlage im Bereich des B-Plans „Südlich der L426 - Birnbaumsgewann“

2.3 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Gemäß §6 Abs. 2 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) und §7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind generell für „finanzwirksame Maßnahmen“ entsprechende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und in geeigneten Bereichen eine Kosten- und Leistungsrechnung durchzuführen. Bauliche Maßnahmen, wie die Schaffung von Parkierungsanlagen aus Mitteln der Stellplatzablöse sind finanzwirksam und werden somit von dieser Regelung berührt.

Auch laut §10 Abs. 1 des rheinland-pfälzischen Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO) soll bevor „Investitionen von erheblicher finanzieller Bedeutung beschlossen und im Finanzhaushalt ausgewiesen werden, [...] unter mehreren in Betracht kommenden Möglichkeiten durch einen Wirtschaftlichkeitsvergleich [...] die für die Gemeinde wirtschaftlichste Lösung ermittelt werden“.

Aus Gründen der hohen Komplexität, der Unschärfe und entsprechender Fehleranfälligkeit von klassischen Bewertungsverfahren wie beispielsweise der Kosten-Nutzen-Analyse oder der gewichteten Nutzwertanalyse wird auf ein vereinfachtes Verfahren, welches auf verbaler Argumentation basiert und durch ein aussagekräftiges vereinfachtes Matrixsystem ergänzt wird, zurückgegriffen. Im Zentrum stehen dabei eindeutige Kriterien, nach denen im Rahmen einer systematischen Untersuchung die jeweilige Zielwirksamkeit der einzelnen Maßnahme bestimmt werden kann.

Untersuchungskriterien

Kriterium	Bestimmung der Zielwirksamkeit
Planungsstand	Je weiter fortgeschritten der Planungsstand, desto besser können Auswirkungen und Kosten beziffert werden, was Transparenz, Kommunikation Akzeptanz in Verwaltung und Öffentlichkeit erhöht.
Kurzfristigkeit der Realisierung/ rechtlicher Rahmen	Je schneller ein Projekt umgesetzt werden kann, desto höher sind Akzeptanz und Motivation. Je mehr Investition und Nutzen einer Maßnahme zeitlich auseinanderfallen, desto schwerer werden Sinn und Absicht einer Planung in der Bevölkerung vermittelbar und desto größer werden eventuelle Unwägbarkeiten (z.B. fortentwickelte Rahmenbedingungen). Wesentliche Voraussetzung ist dabei ein normativer Rahmen, der entsprechende Planungssicherheit gewährt (Baurecht).
Entlastungswirkung für Bewohner	Maßgeblich ist die Belastung der Bewohner durch den jeweiligen Parkierungsdruck im Einzugsgebiet. Dieser wird definiert zum einen durch die Anzahl der dort zugelassenen Privat-PKW und der Anzahl vorhandener Stellplätze im Quartier. Zum anderen wird er bestimmt durch den Anteil der Berufspendler am ruhenden Verkehr vor Ort. Abhilfe schaffen einerseits neue Stellplätze und andererseits die Substitution des Berufsverkehrs durch ÖPNV. Je nach Art der Maßnahme (Schaffung von Stellplätzen für Anwohner oder Errichtung einer P+R-Anlage) sind die Entlastungswirkungen unterschiedlich. Im ersten Fall sind Entlastungen für Bewohner durch eine neue/erweiterte Parkierungseinrichtung eng begrenzt, d.h. die Wirkung ist eher punktuell. Bei der Schaffung von P+R-Stellplätzen wird insgesamt eine multimodale Erreichbarkeit gestärkt. Stadtweit wird so der ÖPNV gestärkt. Die Entlastungswirkung für Bewohner ist hingegen eher dispers. Insgesamt wird die punktuelle Entlastung von Bewohnern durch das Potenzial, dort Parkdruck akut zu mindern, höher gewichtet.
Aufwertungspotenzial vor Ort der Maßnahme	Maßnahmen, die im Rahmen der Stellplatzablöse verwirklicht werden, sind prinzipiell und je nach Fall in unterschiedlicher Ausprägung geeignet, das (Wohn-)Umfeld und die Aufenthaltsqualität zu stärken.
Kosten Bereitstellung je Stellplatz	Prinzipiell erfahren Maßnahmen, die preiswert erstellt werden können, eine höhere Akzeptanz bei der Bevölkerung und Verwaltung. Die Größe Baukosten je Stellplatz ist ein geeigneter Indikator, der die Effektivität der eingesetzten Mittel gut abbildet. Allerdings können abhängig vom Planungsstand der Maßnahme der absolute und stellplatzbezogene Finanzbedarf nur mehr oder weniger grob berechnet/geschätzt werden. Je weiter die Planung fortgeschritten ist, desto genauer können die Aufwendungen beziffert werden.
Kostenaufwand für Unterhalt/ Möglichkeit der Bewirtschaftung	Laufende Kosten sind im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaftsweise zu minimieren. Durch die Möglichkeit der Stellplatzbewirtschaftung besteht sogar die Möglichkeit einer langfristigen (Über-)Kompensation.
ökologischer Eingriff	Bei der Schaffung/Instandsetzung von Parkierungseinrichtungen sind örtlich negative ökologische Auswirkungen wie z.B. Versiegelung, Fällen von Bäumen etc. nicht auszuschließen. Maßnahmen, bei denen ein möglichst geringer Eingriff bzw. Eingriffsausgleichsbedarf besteht, sind zu bevorzugen.
Resümee	<u>Bestimmen der Gesamtzielwirksamkeit durch Akumulieren und Abwägen der einzelnen Kriterien („Positives gegen Negatives“)</u>

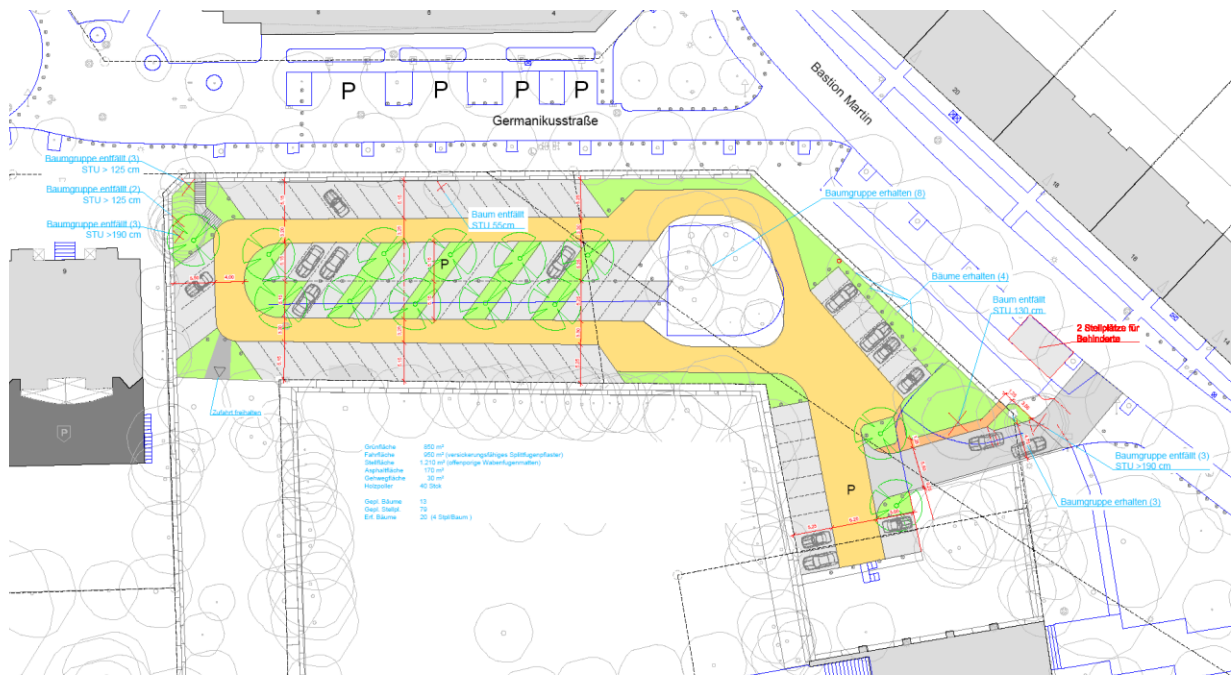
3 Untersuchung

3.1 Instandsetzung des Parkplatz an der Bastion Martin („Pulverturm“)

Kriterium	Bewertung		Kommentare
	<i>positiv</i> +	<i>negativ</i> -	
Planungsstand	weit fortgeschritten		Die Planungen am Pulverturm wurden bereits vor über zwei Jahren begonnen und sind bereits weit fortgeschritten. Kosten (ca.707.000€) und Zeitplan für die Umsetzung können bereits sehr gut geschätzt werden.
Kurzfristigkeit der Realisierung/ Rechtlicher Rahmen	Beginn sofort möglich		Bebauungsplan Z 78 „Germanikusstraße – Bastion Martin“ sieht derzeit nur eine „ausnahmsweise Nutzung“ des Bastionsgrabens für KFZ-Stellplätze vor. Bedingung sind wassergebundene Decke und Schotterrasen als Deckschicht. Baurecht ist abgesehen von ggf. kleineren Änderungen des B-Plans (Regelnutzung entsprechender Fläche als Parkplatz) vorhanden. Die Erweiterung des Bewohnerparkens Oberstadt O4 ist beschlossen. Der Parkplatz wird einen Beitrag leisten, das Konzept „Bewohnerparken“ zu optimieren.
Entlastungswirkung für Bewohner	lokal groß		Im Plangebiet O4 sind 384 KFZ gemeldet, jedoch nur 278 öffentliche Stellplätze (darunter auch Gehwegparkplätze) vorhanden. Der Parkdruck ist hier entsprechend stark ausgeprägt. Große Bereiche des Bastionsgrabens sind derzeit als Parkplatz nicht nutzbar. Ein Ausbau bzw. eine Instandsetzung des Areals brächte mit 79 Stellplätzen eine große Entlastung. Nutzungskonkurrenz an den Flächen durch ruhenden Berufsverkehr ist gering einzuschätzen. Als größere Arbeitsstätte ist lediglich das Schulungszentrum der Universitätsmedizin zu finden, welches seinerseits über einen eigenen Parkplatz verfügt. Dies bedeutet: die Schaffung von Stellplätzen käme größtenteils den Bewohnern zu gute.
Aufwertungspotenzial vor Ort der Maßnahme	sehr groß		Der ehemalige Bastionsgraben am Pulverturm ist historisch wertvoll und steht in Teilen unter Denkmalschutz. Derzeit ist die historische Mauer, das lokal städtebaulich identitätsstiftende Moment, durch Bewuchs und Unzugänglichkeit nur sehr eingeschränkt wahrnehmbar. Es bedarf ohnehin einer Erhaltungsmaßnahme um (weiteren) Schäden aufgrund von Durchwurzelung der Bruchsteinmauer entgegenzuwirken.
Kosten Bereitstellung je Stellplatz	mittel		Es sind 79 Stellplätze mit Baukosten von insgesamt etwa 707.000€ vorgesehen. Die Baukosten belaufen sich somit auf knapp 9.000 € je Stellplatz <i>Kostenzusammensetzung in €:</i> Tiefbau 375.000; Grunderwerb 230.000; Beleuchtung 32.000, Bepflanzung 40.000; Bauleitung (4% der Tiefbaukosten) 15.000; Strom+Parkscheinautomaten 15.000

<p>Kostenaufwand für Unterhalt/ Möglichkeit der Bewirtschaftung</p>	<p>mittel</p>	<p>Der Kostenaufwand zur Erhaltung und Pflege wird bezogen auf die Stellplatzanzahl geringer als bei automatisierten Parksystemen (wartungsintensive Technik) jedoch höher als bei einem großflächigen unbewirtschafteten P+R-Parkplatz (wenig Technik) eingeschätzt. Pflegeaufwand besteht für historische Mauer, den alten Baumbestand und ggf. „empfindlichere“ Oberflächen (wassergeb. Decke). Eine Bewirtschaftung ist in der Regelung zum Bewohnerparken „Mainz-Oberstadt / Neugebiet O4 Bastion Martin“ vorgesehen</p>
<p>ökologischer Eingriff</p>	<p>gering</p>	<p>Ökologischer Eingriff bei Beibehaltung offenerporiger Oberfläche gering, lediglich Entfernen einzelner Bäume und Sträucher an historischer Mauer notwendig.</p>
<p>Resümee</p>	<p>Insgesamt sehr hohes Maß an Zielwirksamkeit erreicht</p>	<p>Weiterverfolgung wird mit höchster Priorität empfohlen</p>

Planentwurf (Ausschnitt)– Parken am Pulverturm [Stand 14.10.2010]



Quelle: Stadtverwaltung Mainz, Stadtplanungsamt

3.2 Schaffung einer Quartiersgarage in der Neustadt

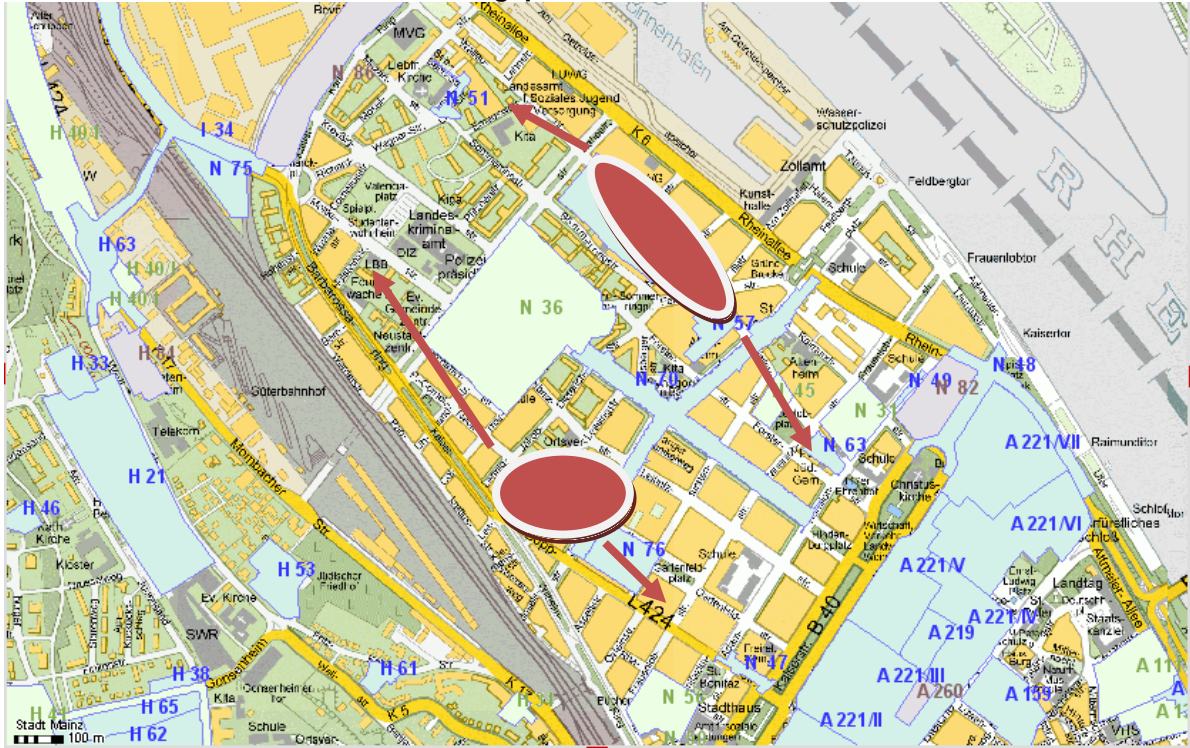
Kriterium	Bewertung		Kommentare
	positiv +	negativ -	
Planungsstand		nur ansatzweise vorhanden	Ableitung des Erfordernis' maßgeblich aus dem „Parkraumkonzept Mainzer Neustadt“ von Mörner+Jünger 12/2009. Empfohlen wird insbesondere eine oder mehrere automatisierte Parkierungsanlagen in den Bereichen Lessingstr., Nackstr., Leibnizstr., Wallaustr. ¹ Ideen bisher nur im Ansatz vorhanden (seit ca. einem Jahr). Konkreter Standort der Garage noch offen.
Kurzfristigkeit der Realisierung/ Rechtlicher Rahmen		eher nicht gegeben	Umsetzung des Konzepts der Erweiterung/Anpassung des Bewohnerparkens in der Neustadt ist in Arbeit. Errichtung Parksystem davon weitgehend unabhängig möglich. Standortsuche und genaue Kalkulation noch erforderlich. Zulässigkeit nach örtlichen B-Plänen und nach §34 BauGB.
Entlastungswirkung für Bewohner	Lokal sehr groß		Laut „Parkraumkonzept Mainzer Neustadt“ des Planungsbüros von Mörner+Jünger Entlastung durch Parkraumschaffung in den Bereichen Lessingstr., Nackstr., Leibnizstr., Wallaustr. ² dringend empfohlen.
Aufwertungspotenzial vor Ort der Maßnahme	möglich		Durch Schließen von Baulücken optische Aufwertung (als raumstrukturierendes und -begrenzendes Element) bei ansprechendem Design möglich.
Kosten Bereitstellung je Stellplatz		hoch	Automatisierte Systemgaragen sind sehr teuer. Ein Modell der Firma directPark für 150 Stellplätze inklusive Technik, Bodenplatte, Fassade, Dach jedoch ohne Grundstück kostet ca. 2 Mio. Euro, d.h. weit über 15.000 € je Stellplatz. ³
Kostenaufwand für Unterhalt/ Möglichkeit der Bewirtschaftung	für Stadt keine Kosten (bei privatem Träger)	für Stadt keine Einnahmen (bei privatem Träger)	Aufgrund komplexer Technik besteht relativ hoher Unterhaltungsaufwand. Bewirtschaftung der Anlage ist sinnvoll und ist auf jeden Fall zu empfehlen. Erfolgt der Betrieb in privater Trägerschaft, entstehen für die Stadt weder Kosten noch Einnahmen. Risiko besteht möglicherweise in der Akzeptanz der Anwohner gegenüber einem automatisierten System, bei dem keine unmittelbare Zugriffsmöglichkeit zum PKW besteht.
ökologischer Eingriff	eher gering		Abhängig von konkretem Standort. Aufgrund kompakter Bauweise (geringer Platzbedarf) verhältnismäßig geringe Versiegelung zu erwarten. Werden Systemgaragen auf bereits versiegelten Plätzen errichtet, sind sehr geringe Auswirkungen zu erwarten.
Resümee	<u>Maßnahme hat hohes Entlastungspotenzial. Trotz früher Planungsphase besteht erhöhter Handlungsbedarf in der Mainzer Neustadt</u>		<u>Planungen sollten zügig fortgeführt werden, eine Weiterverfolgung wird derzeit mit erhöhter Priorität empfohlen</u>

¹ Mörner+Jünger: Parkraumkonzept Mainzer Neustadt (2009) S.28 und S.34

² ebenda

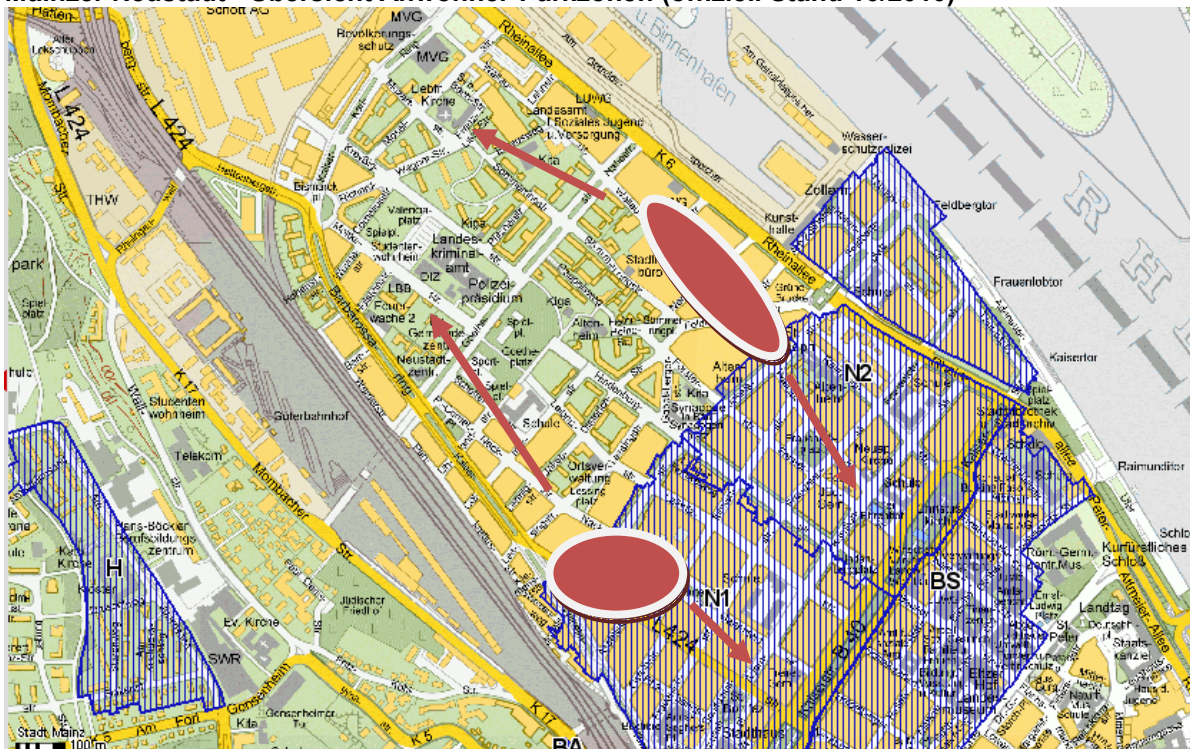
³ <http://www.directpark.de/de/invest/calculate.htm#>

Mainzer Neustadt - Übersicht Bebauungspläne



Quelle: www.mainz.de, eigene Darstellung

Mainzer Neustadt - Übersicht Anwohner-Parkzonen (offiziell Stand 10/2010)



Quelle: www.mainz.de, eigene Darstellung



Ungefähre Bereiche aktuell sehr hohen Parkdrucks, durch Erweiterung des Bewohnerparkens und Maßnahmen Zoll- und Binnenhafens werden teilweise Verlagerungen des Parkdrucks nach Norden und Süden angenommen⁴

⁴ von Mörner+Jünger: ParkraumkonzeptMainzer Neustadt (2009) S.24

3.3 Überbauung des Parkplatzes am Polizeipräsidium

Kriterium	Bewertung		Kommentare
	positiv +	negativ -	
Planungsstand		nur ansatzweise vorhanden	Ableitung des Erfordernis´ maßgeblich aus dem „Parkraumkonzept Mainzer Neustadt“ von Mörner+Jünger 12/2009. Planungsideen bisher nur im Ansatz vorhanden (seit ca. einem Jahr). Es wird darin eine Überbauung des vorhandenen Parkplatzes am Polizeipräsidium und dessen Öffnung für Bewohner vorgeschlagen. Erste Kontakte mit Polizeipräsidium sind erfolgt, grundsätzliches Interesse wurde bekundet.
Kurzfristigkeit der Realisierung/ Rechtlicher Rahmen		Beginn erst mittelfristig möglich	Standort steht zwar fest, Gespräche mit Polizeipräsidium über künftige Nutzung jedoch erst im Anfangsstadium, Kalkulation und Angebote noch nicht eingeholt. Am Standort kein B-Plan vorhanden, somit Beurteilung nach §34 BauGB (Innenbereich). Die Zustimmung des Polizeipräsidiums ist zwingend erforderlich. Baurecht kann nur einvernehmlich mit Grundeigentümer hergestellt werden
Entlastungswirkung für Bewohner	lokal groß		Entlastungswirkung insbesondere im Bereich Goethestr., Moltkestr., Barbarossaring, wahrscheinlich auch nördlicher Teil Leibnizstr. und Nackstr.
Aufwertungspotenzial vor Ort der Maßnahme	begrenzt		Durch Überbauung eines Parkplatzes erfolgt quasi eine Nachverdichtung. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich ein Grünbereich (Valenciaplatz). Eine Wahrnehmung der „Verengung des Raumes“ ist nicht auszuschließen. Aufwertungspotenzial besteht allenfalls in Fassadenbegrünung und einer hochwertigen Architektur.
Kosten Bereitstellung je Stellplatz	mittel		Es können durch Überbauung ca. 130 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. ⁵ Der Kostenaufwand je Stellplatz liegt zwar höher als der bei der Schaffung eines ebenerdigen Parkplatzes jedoch aufgrund des geringeren technischen Aufwandes niedriger als bei einer automatischen Systemgarage.
Kostenaufwand für Unterhalt/ Möglichkeit der Bewirtschaftung	Unterhaltsaufwand mittelgroß	Bewirtschaftung möglich	Unterhaltungsaufwand aufgrund des geringeren technischen Aufwandes niedriger als bei Systemgarage, jedoch höher als bei Parkplatz. Bewirtschaftung der Anlage ist möglich, sinnvoll und zu empfehlen.
ökologischer Eingriff	gering		Aufgrund der Überbauung einer versiegelten Fläche sind kaum negative Auswirkungen zu erwarten (evtl. Verminderung des örtlichen Luftaustauschs). Durch Fassadenbegrünung ist sogar eine Aufwertung möglich.
Resümee	<u>Maßnahme hat hohes Entlastungspotenzial. Trotz früher Planungsphase besteht erhöhter Handlungsbedarf in der Mainzer Neustadt</u>		<u>Weiterverfolgung wird gemeinsam mit der Maßnahme Quartiersgarage Neustadt mit erhöhter Priorität empfohlen</u>

⁵ von Mörner+Jünger: ParkraumkonzeptMainzer Neustadt (2009) Anhang, Bild 14.2

3.4 Schaffung einer P+R-Anlage am Finther Kreuz

Kriterium	Bewertung		Kommentare
	<i>positiv</i> +	<i>negativ</i> -	
Planungsstand	fortge- schritten		Erste Überlegungen existieren seit 3 Jahren, belastbare Planentwürfe und eine aussagekräftige Kostenschätzung sind bereits vorhanden. Änderung/Anpassung des Flächennutzungsplans (FNP) bereits erfolgt. Grundstücksfragen sind teilweise noch ungeklärt, Verlegung eines Betriebsgebäudes (Streusalzhalle) notwendig. In dieser Sache laufen derzeit Verhandlungen mit dem Landesbetrieb Mobilität.
Kurzfristigkeit der Realisierung/ Rechtlicher Rahmen	Umset- zung relativ bald möglich		Nach Klärung der Grundstücksfragen und Verlegung der Streusalzhalle: Vorhaben relativ bald und zügig durchzuführen aufgrund der relativ einfachen Planungsvoraussetzungen (Topographie, einfacher Parkplatz, voraussichtl. keine Bewirtschaftung). Der FNP wurde bereits angepasst, Die Erstellung des B-Plans erfolgt im Zuge des Planentwurfs.
Entlastungs- wirkung für Bewohner	dispers	lokal keine	Die Entlastung durch Reduktion des beruflichen Parksuchverkehrs (Zielverkehr): Auswirkungen sind, da es vor Ort keine Anwohner gibt, nur dispers auf das gesamte Stadtgebiet verteilt. <i>P+R-Potenzial:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Direkt an Schnittpunkt BAB 60/L419 • Leistungsstarke Buslinien auf Saarstraße vorhanden • Synergien mit Stadion (Shuttle-Parkplatz)
Aufwertungs- potenzial vor Ort der Maßnahme		gering	P+R-Parkplatz hat keine weitere Aufenthaltsfunktion. Es gibt keine Anwohner. Gestalterisches Aufwertungs- potenzial praktisch nicht vorhanden und auch wenig sinnvoll.
Kosten Bereitstellung je Stellplatz	gering		Insgesamt könnten hier bis zu 600 Stellplätze geschaffen werden. Die Kosten betragen insgesamt ca. 1,8 Mio. €. Je Stellplatz belaufen sich die Kosten somit auf ca. 3.000€. ⁶ <i>Kostenzusammensetzung in €:</i> Kosten Tiefbau 1.400.000; Grunderwerb 132.000; Beleuchtung, Begrünung, etc. 150.000; Bauleitung (4% der Tiefbaukosten) 56.000; Verlegung Streusalzhalle 50.000 ⁷
Kostenaufwand für Unterhalt/ Möglichkeit der Bewirtschaftung	Unterhalt gering	Bewirt- schaf- tung nicht sinnvoll	Aufgrund der einfachen technischen Ausstattung sind nur geringe Unterhaltskosten zu verbuchen. Da die Bewirtschaftung eines Parkplatzes, die den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen/erleichtern soll, kontraproduktiv wäre, sind aber andererseits keine Einnahmen möglich. Eine Bezuschussung seitens des Landes ist nicht zu erwarten.

⁶ Laut entsprechendem Vermerk zur Änderung des Flächennutzungsplans [...] „Park&Ride-Anlage Finther Kreuz“ (G151)“;

⁷ ebenda

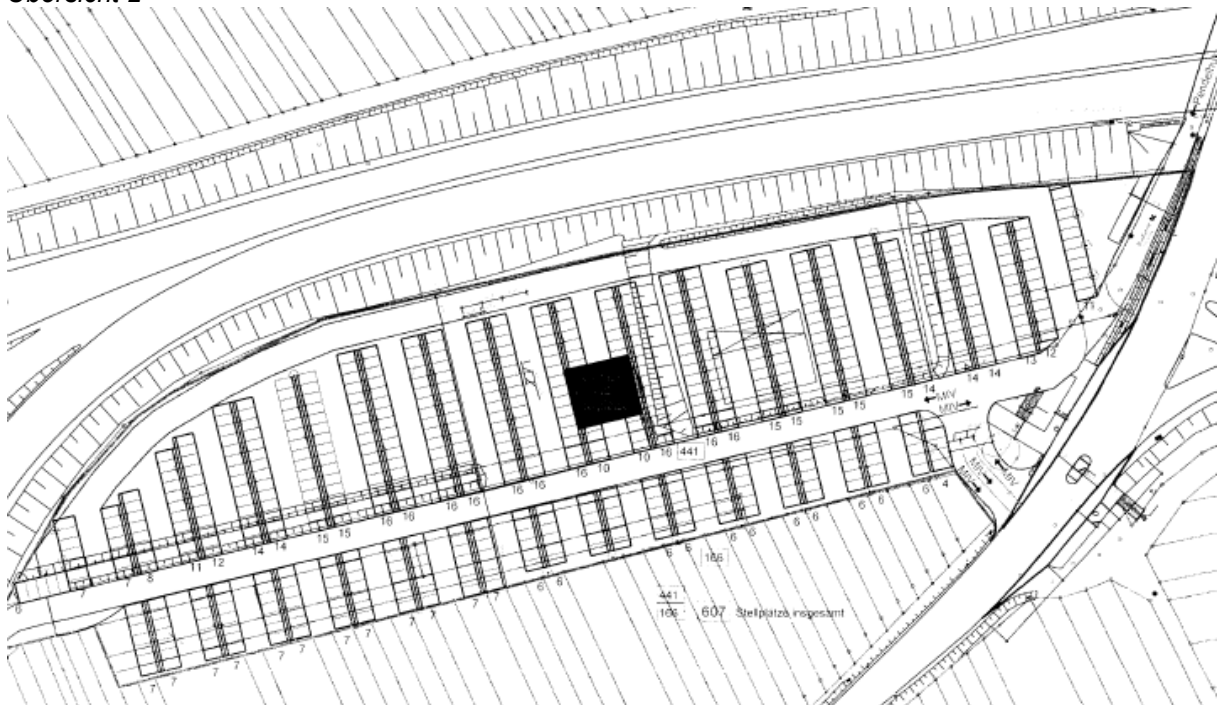
Ökologischer Eingriff	mittel bis gering	Lokale Überbauung eines nur teilweise versiegelten, teilweise verwilderten Betriebsgeländes (Landesbetrieb Mobilität). Positive ökologische Auswirkung bestehen global durch Förderung des ÖV.
Resümee	<u>Insgesamt hohes Maß an Zielwirksamkeit erreicht.</u>	<u>Vor allem aufgrund des relativ fortgeschrittenen Planungsstandes und der günstigen Wechselwirkungen zum Stadionneubau wird die Weiterverfolgung insgesamt mit ebenfalls erhöhter Priorität empfohlen.</u>

Planentwurf – P+R-Anlage am Finther Kreuz [Stand 14.10.2010]

Übersicht 1



Übersicht 2



Quelle: Stadtverwaltung Mainz, Stadtplanungsamt

3.5 Schaffung einer P+R-Anlage im Bereich des B-Plans „Südlich der L426 – Birnbaumsgewann“

Kriterium	Bewertung		Kommentare
	<i>positiv</i> +	<i>negativ</i> -	
Planungsstand		noch keine Pläne	Es sind lediglich Ideen im Ansatz, aber keine Planentwürfe vorhanden.
Kurzfristigkeit der Realisierung/ Rechtlicher Rahmen		nicht möglich	Maßnahme ist kurz- und mittelfristig nicht realisierbar. B-Plan „Südlich der L426 – Birnbaumsgewann - Ma 30“ müsste geändert werden, Trassenverlauf und/oder Haltestellenlage der Straßenbahn lokal evtl. angepasst/geändert werden.
Entlastungswirkung für Bewohner	dispers	lokal keine	Keine Bewohner vorhanden (Dienstleistung) <i>P+R-Potenzial:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nachfragepotenzial geringer als bei Finther Kreuz • Anschlussqualität im ÖPNV (derzeit) gering • Aufgrund nicht optimaler Lage Synergieeffekte mit Verkehrskonzept Coface-Arena eher gering (suboptimaler Shuttleparkplatz)
Aufwertungspotenzial vor Ort der Maßnahme		gering	Wenn überhaupt dann Aufwertung und Verbesserung Aufenthaltsqualität nur in engen Grenzen denkbar (große Parkplätze stets schwierig).
Kosten Bereitstellung je Stellplatz	gering		Kosten für Ausführung etwa vergleichbar mit P+R-Anlage Finther Kreuz
Kostenaufwand für Unterhalt/ Möglichkeit der Bewirtschaftung	Unterhalt gering	Bewirtschaftung nicht sinnvoll	Beurteilung analog zu Maßnahme 3.4 „Schaffung einer P+R-Anlage am Finther Kreuz“.
Ökologischer Eingriff	Derzeit nicht bestimmbar		Abhängig von Überplanung des vorhandenen B-Plans
Resümee	<u>Zielwirksamkeit zum jetzigen Planungsstand nur in Ansätzen erkennbar</u>		<u>Die Weiterverfolgung wird derzeit mit nachrangiger Priorität empfohlen. Bei Konkretisierung der Straßenbahnplanung zum Lerchenberg ist ggf. eine Neubewertung erforderlich.</u>

4. Fazit

- Abgeleitet aus den Untersuchungskriterien wird als Maßnahme mit dem höchsten relativen Nutzwert - und somit mit der höchsten Priorität - die Schaffung des **Parkplatzes an der Bastion Martin („Pulverturm“)** angesehen.
- Die Umsetzung der Konzepte **„Überbauung des Parkplatzes am Polizeipräsidium“** und **„Schaffung einer Quartiersgarage in der Neustadt“** sind inhaltlich miteinander verknüpft und werden derzeit mit zweiter Priorität (erhöhter Priorität) gewertet. Der Planungsstand ist derzeit noch nicht sehr weit fortgeschritten. Dennoch sind Handlungsdruck und Entlastungspotenzial bei beiden Maßnahmen groß. Derzeit wird in der Neustadt das Projekt „Ausweitung des Bewohnerparkens Neustadt“ umgesetzt. Hierdurch wird hier bereits eine gewisse Entschärfung der Situation (Verdrängung der Berufspendler im ruhenden Verkehr) erwartet.

Die **Schaffung der P+R Anlage am Finther Kreuz** wird ebenfalls mit zweiter bzw. erhöhter Priorität gewertet, maßgeblich begünstigt durch die besondere Eignung für einen P+R-Parkplatz, den relativ weit fortgeschrittenen Planungsstand, die Rechtssicherheit (FNP) und die positiven Querbezüge zum Projekt Stadionneubau. Durch die Förderung des ÖPNV besteht zwar Potenzial einer stadtweiten Reduzierung des Parksuchverkehrs, allerdings wird kaum eine Entlastungswirkung für Bewohner erwartet, die lokal akut von Parkplatznot betroffen sind.

- Als Alternative mit dem derzeit geringsten Nutzwert wurde das Vorhaben **„Schaffung einer P+R-Anlage im Bereich des B-Plans Südlich der L426 – Birnbaumsgewann“** gewertet. Planung und Ideen befinden sich im Anfangsstadium, das Entlastungspotenzial wird derzeit noch als sehr gering angesehen. Eine Weiterverfolgung erscheint erst mit Verwirklichung der neuen Straßenbahntrasse zum Lerchenberg („Mainzelbahn“) als sinnvoll.

Übersicht Prioritätenreihung (Rangfolge absteigend)

höchste Priorität	Parkplatz an der Bastion Martin („Pulverturm“)
erhöhte Priorität	Überbauung des Parkplatzes am Polizeipräsidium und Schaffung einer Quartiersgarage in der Neustadt Schaffung der P+R Anlage am Finther Kreuz
nachrangige Priorität	Schaffung einer P+R-Anlage im Bereich des B-Plans „Südlich der L426 – Birnbaumsgewann“