

# Stadt Mayen

## Parkraumbedarfsermittlung für den Kernbereich der Stadt Mayen



## Abschlussbericht

Stand: Februar 2020

erarbeitet durch:

### ISU

Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung  
Hermine-Albers-Straße 3  
54634 Bitburg

Telefon 06561/9449-01  
Telefax 06561/9449-02

E-Mail [info@i-s-u.de](mailto:info@i-s-u.de)  
Internet [www.i-s-u.de](http://www.i-s-u.de)



---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Teil 1</b>	<b>Parkraumangebot und Parkraumbedarf im Innenstadtbereich der Stadt Mayen .....</b>	<b>4</b>
1.	<b>Aktuelle Ausgangssituation und Aufgabenstellung .....</b>	<b>4</b>
2.	<b>Entwicklung der jüngeren Vergangenheit und ihre Auswirkungen auf die Parkraumsituation .....</b>	<b>5</b>
3.	<b>Zukünftige Trends und ihre Folgen für den Parkraumbedarf .....</b>	<b>6</b>
4.	<b>Aufbau der Untersuchungen .....</b>	<b>7</b>
5.	<b>Untersuchungsgebiet .....</b>	<b>8</b>
6.	<b>Parkraumangebot und –bewirtschaftung im Innenstadtbereich von Mayen .....</b>	<b>9</b>
6.1.	Lage und Anzahl der Parkstände.....	10
6.2.	Parkraumbewirtschaftung .....	13
6.2.1.	Parkgebühren und Parkdauer .....	14
6.2.2.	Belegung .....	14
6.3.	Bewohnerparken .....	15
6.4.	Parkverstöße .....	16
6.5.	Lage des Parkraumangebots und Modalitäten der Parkraumbewirtschaftung.....	17
7.	<b>Parkraumbedarf im Untersuchungsgebiet.....</b>	<b>18</b>
7.1.	Kennzahlen des Untersuchungsgebietes.....	18
7.1.1	Anzahl der Einwohner und Motorisierungsgrad.....	18
7.1.2	Anzahl der Beschäftigten .....	19
7.1.3	Verkaufsfläche im Untersuchungsgebiet (Nachfragegruppe Kunden) .....	19
7.2.	Parkraumbedarfsermittlung für den Innenstadtbereich (Berechnung nach EAR 05) „Status Quo“ .....	19
<b>Teil 2</b>	<b>Parkraumbilanz für das Untersuchungsgebiet (Status Quo).....</b>	<b>23</b>
1.	Einwohner .....	23
2	Kunden.....	23
3.	Beschäftigte.....	23
4.	Gesamtbilanz.....	23
<b>Teil 3</b>	<b>Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der angestrebten Entwicklungen im Bereich der Innenstadt („Prognosefall“).....</b>	<b>24</b>
1.	Planerische Rahmenbedingungen .....	24
2.	Auswirkungen auf die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkstände .....	25

---

3.	Parkraumangebot „Status Quo“ .....	27
4.	Parkraumangebot „Prognosefall“ .....	27
5.	Parkraumbilanz „Prognosefall“ .....	27
5.1.	Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe Kunden .....	28
5.2.	Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe Einwohner .....	29
5.3.	Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe Beschäftigte .....	29
5.4.	Gesamtbilanz.....	30
5.5.	Fazit .....	30
<b>Teil 4</b>	<b>Ziele und Handlungsempfehlungen für das Parkraummanagement der Stadt Mayen unter Berücksichtigung der angestrebten Entwicklungen in der Innenstadt .....</b>	<b>31</b>
1.	Allgemeine Rahmenbedingungen des künftigen Parkraumangebots .....	31
2.	Möglichkeiten zur Verbesserung der Parkraumsituation in der Innenstadt.....	31
2.1.	Bereitstellung von neuem Parkraum .....	31
2.2.	Einheitliche Parkraumbewirtschaftung .....	32
3.	Fazit .....	34
<b>Teil 5</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>35</b>

## Teil 1 Parkraumangebot und Parkraumbedarf im Innenstadtbereich der Stadt Mayen

### 1. Aktuelle Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Mayen konnte in den zurückliegenden Jahrzehnten im Rahmen der Stadtsanierung erhebliche Erfolge erzielen und die Innenstadt stark aufwerten. Dabei konzentrierten sich die Maßnahmen zunächst auf den historischen Kern um den Marktplatz, die Genovevaburg, den Bereich In den Burggärten sowie einige weitere Straßenzüge und Plätze.

So entstand eine attraktive und im Vergleich zur Größe der Stadt weitläufige und gut ausgestattete Fußgängerzone. Der fließende und ruhende Verkehr, der hier früher das Stadtbild dominierte, wurde neu geordnet. In diesem Zusammenhang wurden zwei größere Tiefgaragen (Burggarage und City-Garage), verschiedene ebenerdige Parkplätze und zahlreiche Stellplätze im Straßenraum geschaffen. Insbesondere in den nördlich und östlich angrenzenden Bereichen entstanden zudem Stellplätze auf privaten Flächen, die durch den Abbruch von Gebäuden frei wurden. So wurden mit der Zeit mehr und mehr Freiflächen zweckentfremdet und für den ruhenden Verkehr umgenutzt.

Der Parkdruck erhöhte sich im Laufe der Jahre immer weiter und die städtebauliche Situation verschlechterte sich zunehmend. In der Folge wurden die Sanierungsmaßnahmen auch auf Bereiche im Norden und Osten der Innenstadt ausgeweitet. Ziel der Stadt war und ist es dabei, durch die Instandsetzung der vorhandenen Bausubstanz und die Errichtung neuer Gebäude sowie den Ausbau von Straßen und Plätzen eine entscheidende Attraktivitätssteigerung für Bewohner\*innen, Kund\*innen und Besucher\*innen zu schaffen und die Anziehungskraft der Stadt für die Umgebung zu stärken.

Entsprechende Maßnahmen bleiben jedoch nicht ohne Folgewirkungen für den Parkraumbedarf, denn durch Baulückenschließungen fallen einerseits vorhandene Stellplätze weg, andererseits entsteht neuer Parkraumbedarf durch die hinzukommenden Nutzungen. Auch der Ausbau von Straßenzügen im Sinne einer Verkehrsberuhigung mit Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer kostet Stellplätze. Daher hat der Parkdruck in den zurückliegenden Jahren stetig zugenommen, so dass nunmehr erkennbar wird, dass eine *grundlegende* Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet unumgänglich ist.

Aus diesem Grund hat sich die Stadt Mayen entschlossen, die Untersuchungen zum Parkraumbedarf in der Innenstadt aus den Jahren 2013 und 2016<sup>1</sup> zu aktualisieren und fortzuschreiben, um eine verlässliche Grundlage für anstehende Entscheidungen zu schaffen.

Dabei geht es auch darum kritisch zu hinterfragen, ob der im Rahmen der laufenden Sanierungsmaßnahmen im Bereich „Nordöstliche Innenstadt“ geplante Bau eines Parkhauses „Im Keutel“ erforderlich ist und wenn ja, welche Größe ein solches Parkhaus aufweisen sollte.

Der Untersuchungsbereich bezieht sich auf die gesamte Innenstadt unter Einbeziehung verschiedener Randbereiche. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wird später noch im Einzelnen beschrieben (vgl. hierzu 5.).

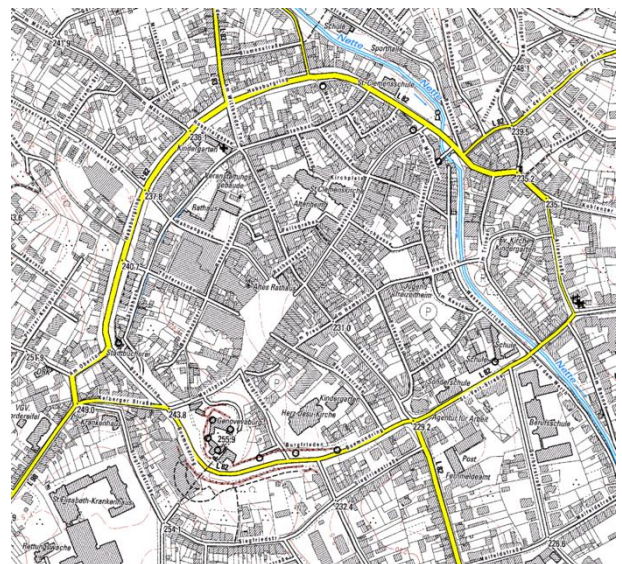


Abbildung 1: Das Untersuchungsgebiet, ohne Maßstab (Quelle: LANIS)

<sup>1</sup> Parkraumbedarfsermittlung für den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Mayen – unter Berücksichtigung der anvisierten städtebaulichen Entwicklung im Bereich „Nördliche Innenstadt“ (F. Göbel 2016 Hochschule Koblenz)

## **2. Entwicklung der jüngeren Vergangenheit und ihre Auswirkungen auf die Parkraumsituation**

Im Osten der Innenstadt, der bis vor wenigen Jahren von den städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen nicht erfasst wurde, entstand ein zunehmender Handlungsbedarf, denn die Bausubstanz wurde hier immer schlechter und auch der öffentliche Raum konnte seinen ursprünglichen Funktionen kaum noch gerecht werden. Die Folge waren massive städtebauliche Missstände. Aufgrund des immensen Parkdrucks wurden sämtliche zur Verfügung stehenden Flächen fast ausschließlich zum Abstellen von Pkw genutzt. Auch nahezu alle privaten Freiflächen, die durch Abriss von Gebäuden entstanden waren, wurden für den ruhenden Verkehr zweckentfremdet.

Die Dominanz des fließenden und ruhenden Individualverkehrs führte zu einer schleichenden Negativentwicklung des Stadt- und Straßenbilds und in der Folge auch zu „Trading down Effekten“ im Bereich der noch verbliebenen Geschäfte.

Die Stadt reagierte darauf im Rahmen der weiteren Stadtsanierung und begann damit, verschiedene Straßenzüge neu zu gestalten und dabei erheblich aufzuwerten. Zudem wurden erste Freibereiche entlang des Netteufers zugunsten der Schaffung attraktiver, innerstädtischer Grünflächen umgestaltet. Weitere Maßnahmen befinden sich in Planung und teils bereits kurz vor der Umsetzung. Hierdurch sind bereits zahlreiche Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verloren gegangen. Weitere werden in Kürze folgen.

Als Konsequenz zeigte sich bereits kurz nach Beginn der Baumaßnahmen, dass sich der Parkdruck zunehmend auch in Bereiche außerhalb der Sanierungsgebiete verlagert, was in der Folge zu vermehrtem Parksuchverkehr führte. Daran konnte auch die seitens der Stadt im Jahr 2016 umgesetzte Neuregelung der Parkzeiten und Parkgebühren im Sinne einer Vereinheitlichung des Tarifsystems kaum etwas ändern, wenngleich dieser Schritt sicher in die richtige Richtung geht.

Aus städtebaulicher Sicht äußerst positiv zu bewerten ist die Tatsache, dass sich im Innenstadtbereich von Mayen neben zahlreichen attraktiven Geschäften, die sich vornehmlich um die Fußgängerzone konzentrieren, auch eine sehr große Anzahl unterschiedlichster öffentlicher und privater Dienstleistungseinrichtungen, Ärzte, Banken, Behörden usw. befinden und die Nahversorgung durch Lebensmittelvollsortimenter und Discounter gesichert ist, was die Abbildung auf der Folgeseite eindrucksvoll zeigt.

Herauszuheben sind z.B. das Gemeinschaftsklinikum Mittelrhein - St. Elisabeth in der Siegfriedstraße, die Hochschule für öffentliche Verwaltung und das Amtsgericht in der St.-Veith-Straße, die Stadtverwaltung mit Polizeipräsidium in der Rosengasse, die Verbandsgemeindeverwaltung in der Kellberger Straße sowie zahlreiche Schulen und Bildungseinrichtungen.

Die Stadt Mayen verfügt auch im Innenstadtbereich noch über eine große Zahl an Arbeitsplätzen und hat einen erheblichen Einpendlerüberschuss. Sie konnte Ihre Stellung als Arbeitsmarktschwerpunkt in den zurückliegenden Jahren weiter ausbauen und alle maßgeblichen öffentlichen Einrichtungen im Stadtkern halten.

Der Kraftfahrzeugbestand der Bevölkerung liegt zwar mit 618 Pkw pro 1.000 Einwohner<sup>2</sup> nicht über dem für Städte vergleichbarer Größenordnung, aufgrund der vielen im Innenstadtbereich vorhandenen Behörden, berufsbildenden Schulen, einschließlich der Hochschule für öffentliche Verwaltung, und sonstigen arbeitsplatzintensiven Einrichtungen ist der Stellplatzbedarf im Kernbereich aber erkennbar höher als in vielen anderen Städten.

---

<sup>2</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Regionaldaten der Stadt Mayen



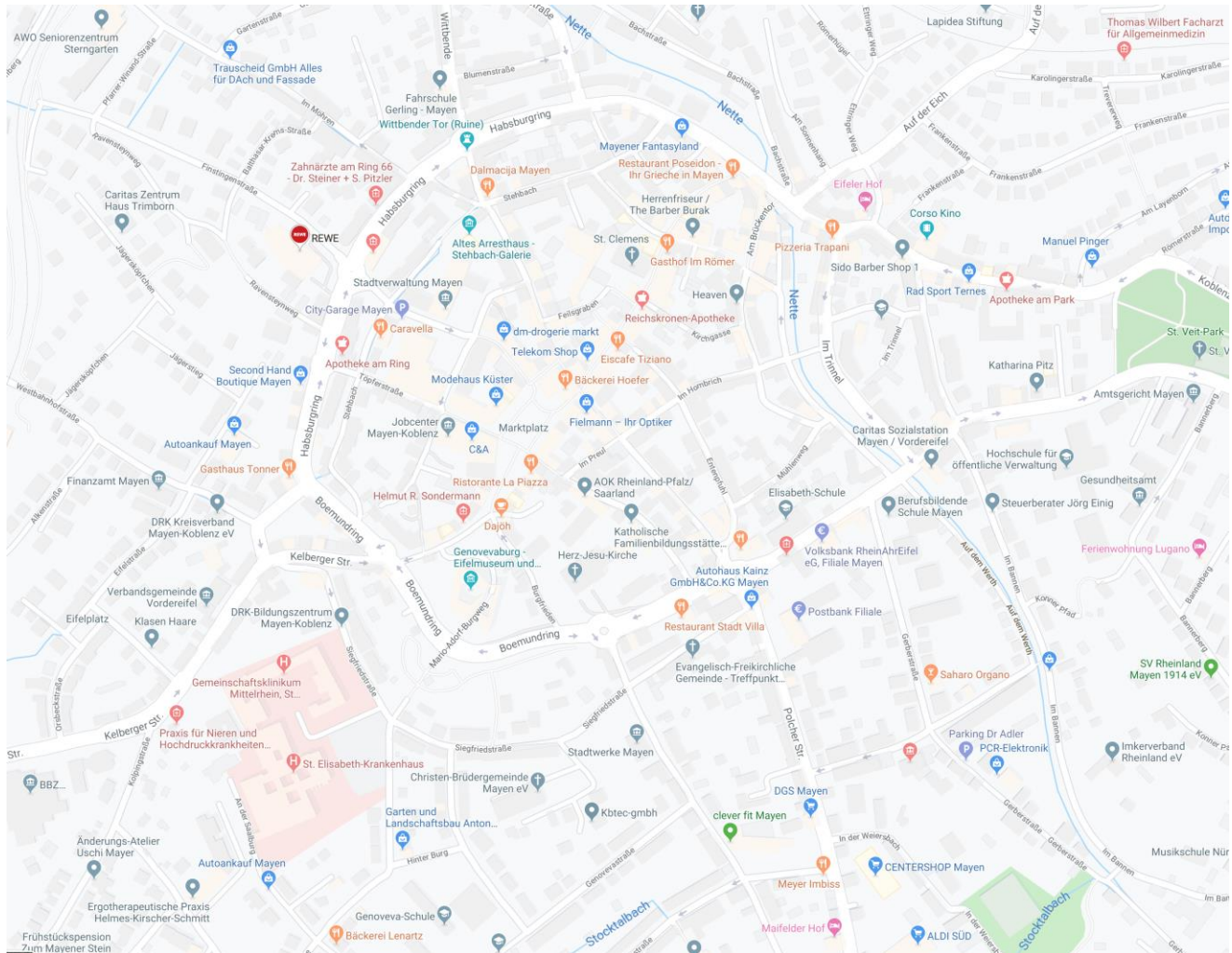


Abbildung 2: Übersicht von Einrichtungen im Innenstadtbereich von Mayen, Quelle: Go ogleM aps, 01.02. 2020

### 3. Zukünftige Trends und ihre Folgen für den Parkraumbedarf

Auch in der Stadt Mayen macht man sich seit einigen Jahren intensive Gedanken im Hinblick auf die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Stichworte wie Elektromobilität, Car-Sharing und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) spielen im Zuge der Diskussion um den Klimawandel eine zunehmende Rolle.

Hinsichtlich des Parkraumbedarfs ergeben sich hieraus derzeit jedoch noch keine ablesbaren Folgen, denn aufgrund der Lage der Stadt im ländlichen Raum der Eifel sind viele Menschen nach wie vor auf den privaten Pkw angewiesen, auch wenn dieser in Zukunft womöglich vermehrt mit einem Elektro- oder Hybridantrieb ausgestattet sein wird. Einen Parkplatz benötigt er noch immer.

Die Bahnverbindungen in die Umgebung liegen auf durchschnittlichem Niveau vergleichbarer Städte, jedoch hat Mayen wegen der stark bewegten Topografie im Hinblick auf den innerstädtischen Fahrradverkehr als Alternative zum MIV erhebliche Nachteile, z.B. gegenüber Städten im Rheingraben.

Die beiden in der Vergangenheit errichteten Tiefgaragen (Burggarage und City-Garage) haben zudem das Problem, dass die hier vorhandenen Stellplätze nur eine sehr geringe Breite aufweisen, weswegen in den zurückliegenden Jahren durch Zusammenlegung von Stellplätzen teilweise bereits sogenannte „XXL-Stellplätze“ eingerichtet wurden. Dadurch hat sich die Zahl der zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze bereits erheblich verringert. Mittelfristig sollen alle in den Parkhäusern noch vorhandenen Parkplätze in Normalbreite entsprechend verbreitert werden. Die Schaffung weiterer XXL-Stellplätze

scheiterte jedoch bis dato am Parkraumbedarf, der nach Angabe der Verantwortlichen eine weitere Reduzierung der öffentlichen Stellplätze in der Burg- und der City-Garage verhindert. Auf dieses Thema wird später noch im Einzelnen einzugehen sein.

Nach dem Willen der Stadt soll insbesondere in den Sanierungsgebieten, jedoch auch darüber hinaus, in der Zukunft weiterer Wohnraum nach der Prämisse „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ geschaffen werden. Hierfür bieten sich die zahlreichen, im Laufe der zurückliegenden Jahrzehnte entstandenen Baulücken an. Entsprechende Pläne liegen teils bereits vor oder werden gerade erarbeitet. So sollen in Teilen Wohn- und Geschäftshäuser, in vielen Bereichen aber auch reine Wohngebäude entstehen, ohne dafür zusätzliche Flächen im Außenbereich in Anspruch nehmen zu müssen. Es ist absehbar, dass hierdurch viele, derzeit noch vorhandene ebenerdige Stellplätze entfallen und durch die neuen Nutzungen der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen für die Bewohner\*innen, aber auch für Kund\*innen entsteht, der voraussichtlich nicht ausschließlich auf den betreffenden Grundstücken selbst gedeckt werden kann.

Nimmt man die Bemühungen zu einer entsprechenden Nachverdichtung der innerstädtischen Flächen und zur Attraktivierung der umliegenden Straßen und Plätze sowie Grünflächen ernst, ist absehbar, dass hierdurch in den nächsten Jahren ein deutlich erhöhter Parkraumbedarf entsteht, der in irgendeiner Form gedeckt werden muss.

#### **4. Aufbau der Untersuchungen**

Da die bisherigen Sanierungsgebiete lediglich einen Teil der Innenstadt ausmachen und das Parkraumangebot und der Parkraumbedarf nicht hierauf beschränkt untersucht werden sollten, erscheint es erforderlich, alle maßgeblichen Bereiche der Innenstadt zu betrachten und eine Neuabgrenzung des Untersuchungsgebietes vorzunehmen, der über den Rahmen früherer Untersuchungen hinausgeht. In diesem Zusammenhang ist erkennbar, dass der für frühere Betrachtungen herangezogene „zentrale Versorgungsbereich“ der Stadt Mayen alleine nicht ausreicht, um eine realistische Betrachtung zum Parkraumbedarf und zum Parkraumangebot vorzunehmen, denn längst hat durch die zuvor beschriebenen Maßnahmen im Rahmen der Stadtsanierung ein Verdrängungswettbewerb begonnen, der sich auch auf Bereiche außerhalb der eigentlichen Kernstadt auswirkt.

Für eine realistische Gesamtbetrachtung von Parkraumangebot, Parkraumbewirtschaftung und Parkraumnachfrage in der „Innenstadt“ von Mayen muss also das Untersuchungsgebiet neu abgegrenzt werden, was nachfolgend geschieht.

Nur so ist zu klären, ob der bestehende Parkraum für die beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungen ausreichend ist oder ob zusätzlicher Parkraum geschaffen werden muss.

Wie bereits bei früheren Untersuchungen ist es für die Erstellung einer belastbaren Parkraumbilanz in der Innenstadt von Mayen erforderlich, eine Gegenüberstellung von Parkraumangebot und -nachfrage zum Zeitpunkt der Untersuchungen („Status Quo“) zu erstellen und darüber hinaus auch absehbare Veränderungen im Rahmen einer Prognose („Prognosefall“) zu berücksichtigen.

Als Datengrundlage zum Parkraumangebot wurden alle vorhandenen privaten und öffentlichen Parkstände im Rahmen einer Begehung im Dezember 2019 sowie im Januar 2020 erfasst.

Damit kann der Parkraumbedarf modellhaft über das „integrierte Verfahren“ mit den Hauptnachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden auf der Grundlage der „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05“<sup>3</sup> berechnet werden.

---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausgabe 2005



Weitere, maßgebliche Datengrundlagen sind die Einwohner, die Beschäftigten und die für Kunden bereitgestellten Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet. Sie bilden die Datengrundlage für die Prognose des Parkraumbedarfs. Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse erfolgt eine quantitative Bilanzierung des Parkraumbedarfs der wesentlichen Nutzergruppen und des Parkraumangebots (s. Teil 2) für den „Status Quo“.

In einem nächsten Schritt (s. Teil 3) wird dargestellt, wie sich durch die angestrebte städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet die Veränderungen des Parkraumangebots auf die Parkraumbilanz auswirkt („Prognosefall“).

Die Ergebnisse der Parkraumbilanzierung des „Status Quo“ sowie des „Prognosefalls“ bilden die Grundlage der Handlungsempfehlungen für eine ggf. erforderliche Veränderung oder Ergänzung des Parkraumangebots (s. Teil 4).

## 5. Untersuchungsgebiet

Für die Untersuchung des Parkraumbedarfs in der Mayener Innenstadt wurde in vorherigen Untersuchungen stets der „zentrale Versorgungsbereich“<sup>4</sup> betrachtet. Dieser ist nahezu deckungsgleich mit dem - durch eine Ringstraße abgegrenzten – „engeren“ Innenstadtbereich.

Hier konnte aufgrund der hohen baulichen Dichte, der engen Baustrukturen und der zahlreichen und vielfältigen Nutzungen in der Vergangenheit ein besonders hoher Parkraumbedarf nachgewiesen werden.

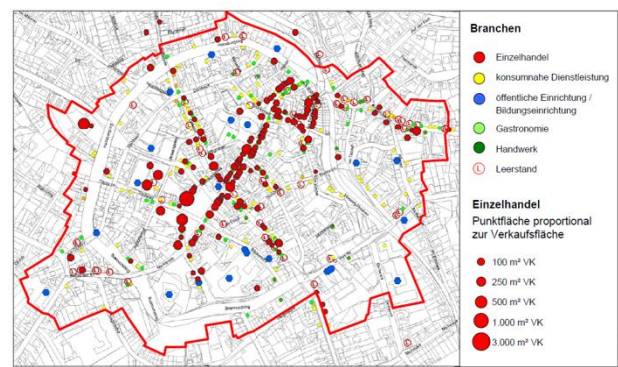


Abbildung 3: Zentraler Versorgungsbereich nach dem kommunalen Einzelhandelskonzept für die Stadt Mayen, Stand 08.12.2010

Der zentrale Versorgungsbereich lässt jedoch außer Acht, dass sich auch außerhalb seiner Grenzen verschiedene Einrichtungen befinden, die einen hohen Stellplatzbedarf aufweisen, der im unmittelbaren Umfeld nicht gedeckt werden kann. Dies führt dazu, dass auch in den umliegenden Bereichen, bis hin zu den angrenzenden Wohngebieten, Parksuchverkehr entsteht und beispielsweise Anwohnerstellplätze durch nicht berechnete sonstige Verkehrsteilnehmer blockiert werden.

So verfügt alleine die Hochschule für öffentliche Verwaltung (HöV) in der St.-Veith-Straße, die bislang außerhalb des Untersuchungsgebietes lag, über mehr als 100 Lehrende und über 30 Verwaltungsmitarbeiter\*innen, die überwiegend mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommen. Die Zahl der Studierenden liegt bei rund 1.800. Insgesamt verfügt die HöV aber nur über 210 eigene Stellplätze, was deutlich macht, dass die Einrichtung erheblichen Einfluss auf den Parkraumbedarf in der Umgebung hat. Ähnlich verhält es sich bei weiteren schulischen Einrichtungen (insbesondere berufsbildenden Schulen) sowie Behörden (z.B. Gesundheitsamt, Amtsgericht, ...) die bis dato unberücksichtigt blieben, obwohl ihr Einfluss auf Parkraumangebot und -bedarf klar erkennbar sind.

Das Untersuchungsgebiet wurde daher neu abgegrenzt und umfasst nun folgende Straßenzüge: Alleestraße, Am Brückentor, Am Mühlenturm, Am Neutor, Am Obertor, Am Park, Am Wittbender Tor, An der Saalburg, An der Stadtmauer, Auf dem Werth, Bachstraße, Bäckerstraße, Balduinstraße, Bannerberg, Boemundring, Bornhaustert, Brückenstraße, Burgbrücke, Burgfrieden, Eifelstraße, Einstein-

<sup>4</sup> Im Jahr 2010 wurde durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA), Ludwigsburg, ein Einzelhandelskonzept für die Stadt Mayen erstellt, in dem der zentrale Versorgungsbereich festgelegt wurde.



straße, Eltzer Straße, Feilsgraben, Finstingenstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Genovevastraße, Gerberstraße, Göbelstraße, Golostraße, Habsburgring, Hahnengasse, Hinter Burg, Hospitalgasse, Im Bannen, Im Entenpfuhl, Im Hombrich, Im Keutel, Im Konner Pfad, Im Möhren, Im Preul, Im Trinnel, Kehriger Straße, Kelberger Straße, Kirchgasse, Kirchplatz St. Clemens, Koblenzer Straße, Kreuzgang, Maifeldstraße, Mario-Adorf-Burgweg, Marktplatz, Marktstraße, Mauerstraße, Mühlenweg, Neustraße, Oberer Markt, Pfarrer-Kneipp-Straße, Polcher Straße, Rathausgasse, Robert-Koch-Straße, Rosengasse, Schlotterhof, Siegfriedstraße, St.-Veit-Straße, Stehbach, Töpfersraße, Uferstraße, Wasserpförtchen, Westbahnhofstraße, Wittbende.

Die nachfolgende Abbildung zeigt das rund 80 ha große Untersuchungsgebiet in der Übersicht.

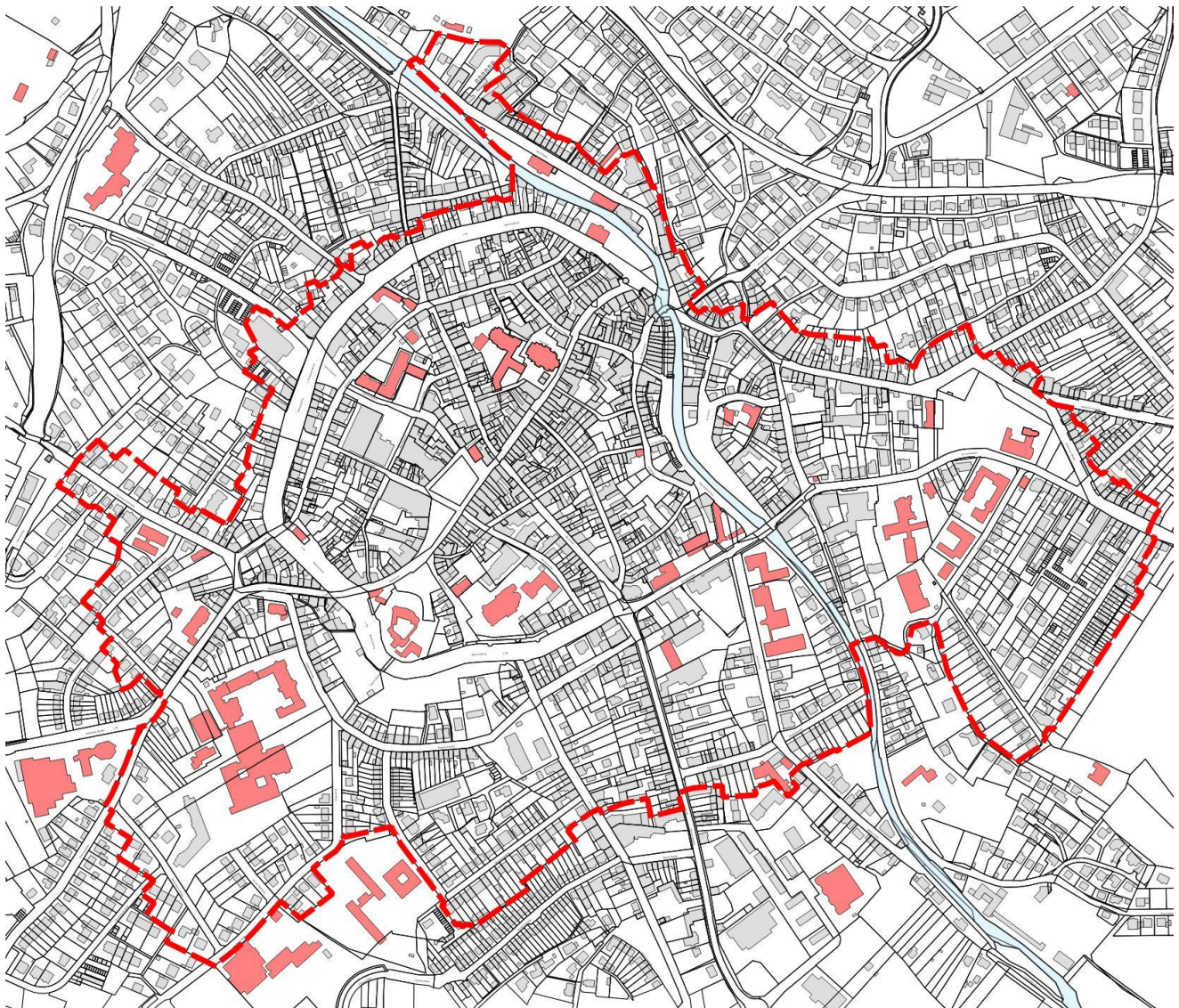


Abbildung 4: Grenze des Untersuchungsgebiets (Kataster © GeoBasis-DE / LVermGeoRP2002-10-15)

## 6. Parkraumangebot und –bewirtschaftung im Innenstadtbereich von Mayen

Die für die Studie „Parkraumbedarfsermittlung für den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Mayen“ aus dem Jahr 2013 erhobenen Daten zum Parkraumangebot, wurden für die vorliegende Untersuchung gründlich überprüft und aktualisiert bzw. um die Bereiche, die die Vorgängerstudie nicht abge-

deckt hat (siehe oben), ergänzt, so dass das Parkraumangebot im Kernbereich der Stadt Mayen aktuell abgebildet wird. Dazu wurde im Dezember 2019 sowie im Januar 2020 eine umfangreiche Neukartierung wie folgt durchgeführt:

- Ort und Anzahl der bewirtschafteten Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen (bei Parkplätzen ohne genaue Markierungen wurde die Anzahl der möglichen Parkstände geschätzt),
- Ort und Anzahl der Parkstände in Tiefgaragen,
  - öffentlich zugänglich für Gelegenheitsparker
  - öffentlich zugänglich für Mietparker
- Ort und Anzahl der privaten Parkstände,
- Sonderparkstände für Busse sowie Behinderten-Parkstände.

Zudem wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme erhoben:

- die Höhe der Gebühren und Gebührenstaffelung für Parkstände in Tiefgaragen und für Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen,
- die Parkdauerbegrenzung,
- Parkverstöße und
- die Befreiung für Bewohner mit Parkausweis von der Pflicht zur Gebührensatzung bzw. der Parkdauerbegrenzung.

### **6.1. Lage und Anzahl der Parkstände**

Gemäß der Bestandserhebung (Dezember 2019 bis Januar 2020) existieren im Untersuchungsgebiet insgesamt 1.364 öffentliche Parkstände<sup>5</sup>, die sich auf die beiden Tiefgaragen (Burggarage und City-Garage), ebenerdige Parkplätze und Parkstände am Straßenrand verteilen. 1.877 private Stellplätze<sup>6</sup> und Garagen werden von den Anwohnern genutzt. Zudem stehen 1.424 Parkstände für Mitarbeiter und Kunden von Geschäften und sonstigen Einrichtungen zur Verfügung.

514 Parkstände werden in öffentlichen Tiefgaragen bereitgestellt. Die „City-Garage“ und die „Burggarage“, liegen im westlichen und südwestlichen Teilbereich der Innenstadt und sind jeweils unmittelbar an den Innenstadtring angeschlossen. Die Burggarage befindet sich in etwa 200 m Entfernung zur Fußgängerzone gegenüber der Genovevaburg auf der äußeren Seite des Innenstadtrings, während die City-Garage unmittelbar an die Fußgängerzone grenzt. Sie weist 316 Parkstände auf, von denen 54 der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und 196 durch Dauerparker sowie 66 von der Polizei und dem Finanzamt genutzt werden.<sup>7</sup> Die Burggarage verfügt über 198 Parkstände, von denen 36 der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und 162 durch Dauerparker genutzt werden.

---

<sup>5</sup> Parkstände im Sinne dieser Untersuchung sind die zum Parken eines Fahrzeugs abgegrenzten Teile einer öffentlicher Verkehrsfläche

<sup>6</sup> Stellplätze im Sinne dieser Untersuchung sind Flächen zum Abstellen eines Fahrzeugs auf Privatgrund nach Maßgabe der Bestimmungen der Landesbauordnung

<sup>7</sup> Angaben der Stadtwerke Mayen (Januar 2020)





Abbildung 5 und Abbildung 6: Einfahrt „City-Garage“ und „Burggarage“ (ISU 2019)

Auf Grund der sehr beengten Parkstände in den beiden Tiefgaragen, mit einer Breite von lediglich etwa 2,30 m, wurden in der City-Garage bereits 106 „XXL-Parkplätze“ mit einer wesentlich komfortableren und den heutigen Dimensionen moderner PKWs entsprechenden Breite von rund 3,50 m geschaffen. In der Burggarage existieren momentan 26 XXL-Parkplätze.

Dies konnte jedoch nur durch Zusammenlegung schmalere Parkstände erreicht werden. Meist wurden dazu drei schmale, zu zwei XXL-Parkständen zusammengefasst. Hierdurch ging rund 1/3 der Stellplätze verloren. Da die Betreiber der beiden Tiefgaragen eine weitere Umwandlung der schmalen Parktaschen zu XXL-Parkplätzen beabsichtigen, ist mit einer weiteren Reduzierung der Parkstände zu rechnen.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Notwendigkeit einer Erweiterung des XXL-Angebotes recht anschaulich. Ein Aus- bzw. Einsteigen in die Fahrzeuge ist bei den „Normalstellplätzen“ nur bei ausgesprochen diszipliniertem Parken unter genauer Beachtung der Stellplatzbegrenzung möglich. Dort, wo nicht entsprechend geparkt wird, sind Stellplätze oftmals nicht nutzbar.



Abbildung 7: Parkstände in der City-Garage, Gesamtberiete 7,00 m für drei PKWs (ISU 2020)

450 öffentliche Parkstände, dies entspricht rund 33% des öffentlichen und für Kurzparker nutzbaren Angebots, werden auf Parkplätzen bereitgestellt, wobei der Parkplatz des REWE Marktes mit berücksichtigt wird, da er auch für Nicht-Kunden nutzbar ist. Mehr als ein Drittel dieser Parkstände, nämlich 123, werden auf den öffentlichen Parkplätzen „Im Keutel“ und „Im Hombrich“ angeboten.

Der Parkplatz „Im Hombrich“ weist rund 53 Parkstände sowie zwei Behindertenparkplätze auf und ist fußläufig gut an die Fußgängerzone angebunden. Der in der Nähe liegende Parkplatz „Im Keutel“ besitzt etwa 70 Parkstände und liegt ebenfalls in kurzer Entfernung zur Fußgängerzone. Beide Parkplätze treten aufgrund ihrer fehlenden Gestaltung und Begrünung und auch wegen der städtebaulichen Missstände umliegender Gebäude negativ in Erscheinung. Sie wirken erkennbar als „Provisorium“. Die von den Parkplätzen belegten Flächen sind aus städtebaulicher Sicht deutlich „untergenutzt“.



Abbildung 8 und Abbildung 9: Städtebauliche Missstände im Bereich der Parkplätze „Im Hombrich“ und „Im Keutel“

Die verbleibenden öffentlichen Parkmöglichkeiten verteilen sich auf verschiedene Parkstände am Straßenrand. Die nachfolgende Tabelle gibt die Stellplatzsituation im Untersuchungsgebiet zusammenfassend wieder.

Tabelle 1: Übersicht Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet, Erhebungen der Stadt Mayen (Dez.- Jan. 19/20)

Anzahl öffentlich nutzbare Parkstände	Anzahl öffentlich nutzbare Tiefgaragenplätze	Kunden- / Mitarbeiterstellplätze	Anzahl privater PKW-Stellplätze	Anzahl privater Garagen
1.256	90	1.424	988	889
1.346		1.424	1.877	
öffentliche + private Parkstände/Stellplätze 4.647				



## 6.2. Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung in der Mayener Innenstadt wurde nach einer umfassenden Studie zur Parkraumsituation (2016) neu und einheitlich strukturiert. So wurde zuvor die Benutzung der Parkstände im Straßenraum fast durchweg durch die Verwendung einer Parkscheibe mit zeitlicher Beschränkung bzw. durch das Ziehen eines Parkscheins geregelt. Es gab jedoch auch Parkstände, deren Benutzung weder kostenpflichtig noch durch Benutzung einer Parkscheibe geregelt wurde. Diese heterogene Struktur ist einem einheitlichen Bewirtschaftungskonzept gewichen, das den Innenstadtbereich von Mayen in drei Bewirtschaftungszonen untergliedert (Abbildung 10). Die Bewirtschaftungszone 1 befindet sich innerhalb der Ringstraße. Die Zone 2 wird durch die Ringstraße selber, ein Gebiet südlich der Genevaburg bis zur Siegfriedstraße und die beiden Parkplätzen „Im Hombrich“ und „im Keutel“ im Innenstadtbereich gebildet. Alle weiteren Parkstände in der Stadt Mayen werden als Zone 3 definiert.

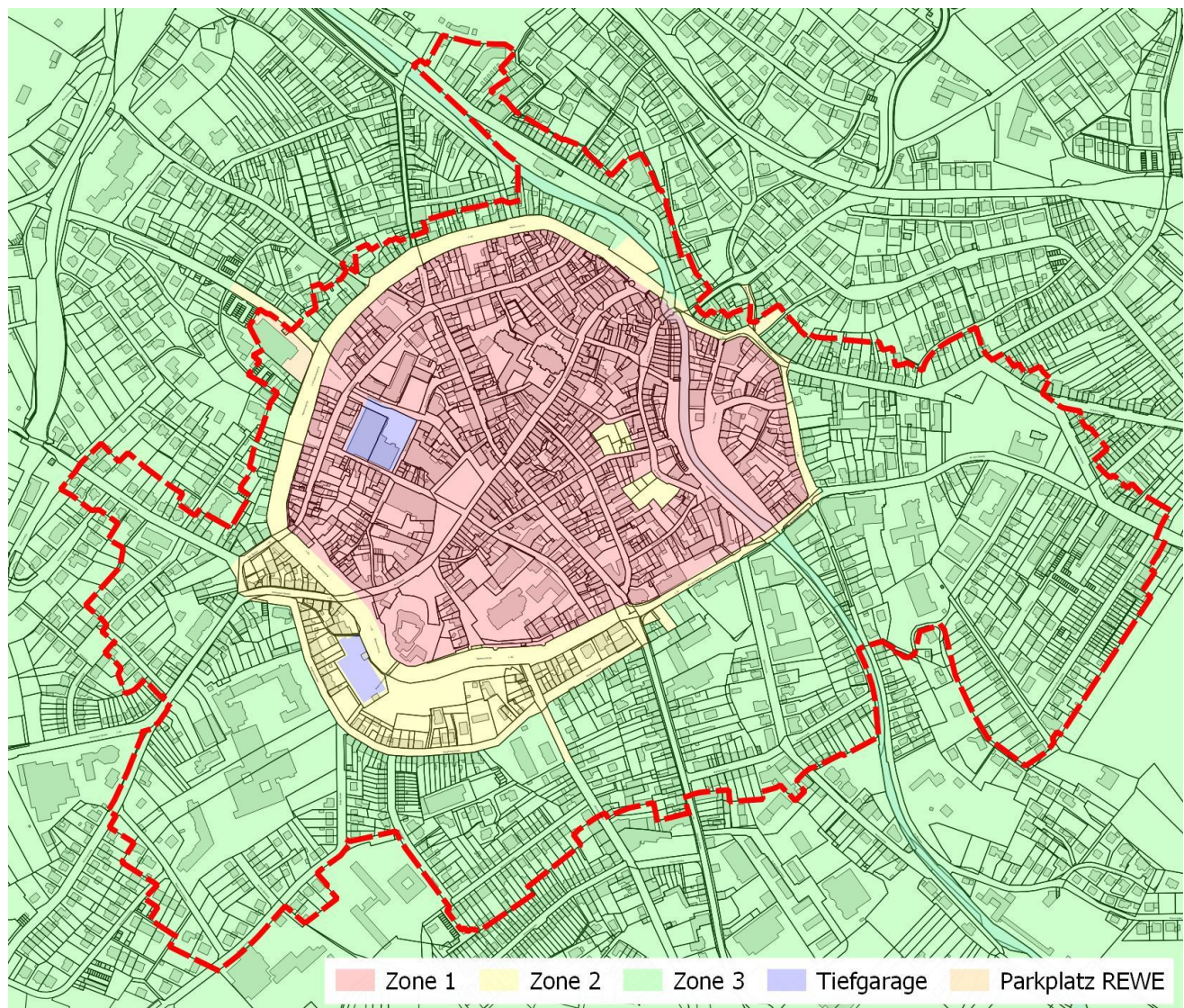


Abbildung 10: Parkraumbewirtschaftungszonen mit Darstellung des Untersuchungsgebiets (rote Abgrenzung)  
 (Kataster © GeoBasis-DE / LVermGeoRP2002-10-15; Parkzonen © Stadtverwaltung Mayen)



Die öffentlichen Parkplätze in den Parkraumbewirtschaftungszonen 1 und 2 werden mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet. In der Zone 3 gilt dagegen eine umgebungsabhängige Bewirtschaftung. Die Bewirtschaftung der beiden Parkgaragen City-Garage und Burggarage obliegt dem Pächter, der öffentlich nutzbare Parkplatz des REWE Marktes dem Eigentümer.

Eine gezielte Steuerung der Gesamtnachfrage des ruhenden Verkehrs über ein dynamisches Parkleitsystem gibt es aktuell nicht. Zudem gibt es keine Beschilderung, durch die der Parkraumsuchende vorrangig in die Tiefgaragen gelenkt wird.

### **6.2.1. Parkgebühren und Parkdauer**

Gebührenpflichtig geparkt werden kann einheitlich in den Zonen 1 und 2 jeweils von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 Uhr bis 18:00 Uhr sowie samstags von 8:00 Uhr bis 14:00 Uhr. Ein 30-minütiges Kurzzeitparken ist in den genannten Zeiträumen über eine spezielle Taste („gelbe Brötchentaste“) an den Parkscheinautomaten kostenfrei. Jede erste angefangene Stunde kostet 0,50 €. Ab der zweiten Stunde kostet jede weitere Stunde 1,00 €. Die Höchstparkdauer in den Zonen 1 und 2 liegt bei vier Stunden. Außerhalb der Zonen 1 und 2 ist ein umgebungsabhängiges Bewirtschaftungssystem eingeführt worden, wo die gebührenpflichtigen Parkstände jedoch immer günstiger sind als in den Zonen 1 und 2. An Sonn- und Feiertagen ist das Parken kostenlos.

Ausgenommen von den oben dargestellten Regelungen sind die Tiefgaragen City-Garage und Burggarage sowie der öffentlich nutzbare Parkplatz des REWE Marktes. Die Bewirtschaftung des Supermarktparkplatzes obliegt dem Eigentümer.

In der City-Garage kann bei einem 24-Stunden-Ausfahrt-Service von Montag bis Freitag zwischen 6:30 Uhr und 19:30 Uhr und samstags in der Zeit von 6:30 Uhr bis 18:30 Uhr kostenpflichtig geparkt werden. An Sonn- und Feiertagen bleibt die Tiefgarage geschlossen.

Die Burggarage verfügt ebenfalls über einen 24-Stunden-Ausfahrt-Service und kann von Montag bis Mittwoch von 7:00 Uhr bis 19.00 Uhr, von Donnerstag bis Freitag von 7:00 Uhr bis 19.30 Uhr und am Samstag von 7:00 Uhr bis 18:30 Uhr genutzt werden. An Sonn- und Feiertagen bleibt die Burggarage ebenfalls geschlossen.

Für die beiden Tiefgaragen gelten die gleichen Tarife. Jede angefangenen 30 Minuten kosten 0,50 €. Die Höchstparkgebühr beträgt während den Öffnungszeiten pro Tag maximal 4,00 €. Zudem wird ein Nachtzuschlag in Höhe von 1,00 € erhoben.

Neben dem Angebot von Parkplätzen für die Öffentlichkeit ist es möglich, in den beiden Tiefgaragen Dauerparkausweise zu erwerben, mit denen die Einfahrt zum Teil zu jeder Zeit möglich ist. Diese Dauerparkplätze sind zum Teil durch eine weitere Schrankenanlage im Inneren der Tiefgarage von den übrigen Parkständen getrennt. Dieses Angebot wird sehr gut angenommen. In der Burggarage sind über 80% der Parkstände an Dauerparker vermietet, in der City-Garage knapp unter 80%. In der Burggarage betragen die Preise für Parker von Montag bis Freitag 40,00 € im Monat, für die Nutzung von Montag bis Samstag monatlich 44,00 € und mit einem Tag/Nacht-Schlüssel 50,00 € je Monat. Etwas höhere Preise werden durch die direkte Lage an der Fußgängerzone in der City-Garage aufgerufen. Dort liegen die Kosten für Dauerparker von Montag bis Freitag bei 50,00 € im Monat. Das Parken von Montag bis Samstag kostet 54,00 € monatlich und mit einem Tag/Nacht-Schlüssel 56,00 € pro Monat.

### **6.2.2. Belegung**

Die Belegung der öffentlich zugänglichen Parkstände in den Tiefgaragen und auf den größeren öffentlichen Parkplätzen ist in der Zeit von ca. 11:00 bis ca. 17:00 Uhr am höchsten, wobei vor 09:00 Uhr und nach 18:00 eine deutlich schwächere Auslastung gegeben ist. Die Mietparkplätze, die von Dauerparkern genutzt werden, sind hingegen schon deutlich früher stark belegt. Hier ist die Auslastung bis zum Ende der Geschäftszeit nahezu gleichmäßig hoch.

Die beiden großen, ebenerdigen Parkplätze sind den gesamten Tag über sehr gut ausgelastet. Besonders der Parkplatz „Im Hombrich“ weist teilweise eine nahezu 100%ige Auslastung während der Geschäftszeiten auf.

### 6.3. Bewohnerparken

In der Stadt Mayen dienen die gebührenpflichtigen Parkstände zusätzlich dem Bewohnerparken. Dabei sind die Bewohner\*innen von der Gebührenpflicht und der Parkdauerbeschränkung befreit. Bei der aktuellen Bestandsaufnahme wurden etwa 1.000 öffentliche Parkplätze gezählt, die parallel von Anwohnern mit Bewohnerparkausweis genutzt werden können. Für die gesamte Innenstadt existieren derzeit 485 gültige Bewohnerparkausweise (Stand 29.10.2019). Die Gebühr je Bewohnerparkausweis beträgt € 30,00 pro Jahr und entspricht damit den Gebühren anderer Städte und Gemeinden. Die Tabelle 2 zeigt eine deutliche Steigerung bei der Nachfrage von Bewohnerparkausweisen über die letzten 8 Jahre. Lag noch im Jahr 2012 die Anzahl von ausgestellten Bewohnerparkausweisen bei 179, hat sich diese Zahl bis ins Jahr 2019 mehr als verdoppelt.

Tabelle 2: Gültige Bewohnerparkausweise in der Stadt Mayen, Stand 29.10.2019

<b>Bewohnerparkzone</b>	<b>Zone 1</b>	<b>Zone 2</b>	<b>Zone 3</b>	<b>Zone 4</b>	<b>Zone 5</b>	<b>Zone 6</b>
Anzahl der Bewohnerparkausweise						
<i>ab 2012 ausgestellt</i>	50	6	23	24	30	46
<i>ab 2013 ausgestellt</i>	43	4	26	18	36	35
<i>ab 2014 ausgestellt</i>	98	14	55	47	66	83
<i>ab 2015 ausgestellt</i>	118	22	49	58	79	97
<i>ab 2016 ausgestellt</i>	126	24	55	61	88	95
<i>ab 2017 ausgestellt</i>	134	24	49	65	76	111
<i>ab 2018 ausgestellt</i>	151	20	61	77	85	123
<b>derzeit gültige Bewohnerparkausweise</b>	<b>162</b>	<b>20</b>	<b>55</b>	<b>65</b>	<b>80</b>	<b>103</b>
<b>Summe</b>	<b>485</b>					

Die Bewohnerparkzonen sind nicht flächenmäßig nicht identisch mit dem Untersuchungsgebiet. Sie reichen an einigen Randbereichen partiell über die Untersuchungsgrenzen hinaus, an anderen Stellen sind im Untersuchungsgebiet keine Parkzonen ausgewiesen, wie beispielsweise in einem Bereich im Südwesten, großflächig um das St. Elisabeth-Krankenhaus (vgl. Abbildung 11). Das bedeutet, dass Anwohner, die innerhalb einer Bewohnerparkzone, jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes wohnen, dennoch Parkraum im Untersuchungsgebiet in Anspruch nehmen können. Ebenso ist der umgekehrte Fall denkbar. Diese Anzahl der Einwohner wurde bei der Parkraumbedarfsanalyse nicht berücksichtigt, da lediglich die Einwohner innerhalb des Suchraumes für die Berechnungen einzubeziehen sind. Somit herrscht zusätzlich zum errechneten Parkraumbedarfsresultat durch diese Anwohner ein weiterer, nicht exakt zu quantifizierender Parkraumbedarf.

Die großen Parkplätze „Im Hombrich“ und „Im Keutel“ können ganztägig für Bewohnerparken in Anspruch genommen werden, um die Nachfrage in der Bewohnerparkzone 1, in der die Parkplätze liegen, zu decken. Dies kommt auch Bewohnern der Fußgängerzone zu Gute, denen aufgrund der engen städtebaulichen Strukturen nur wenige private Stellplätze zur Verfügung stehen.



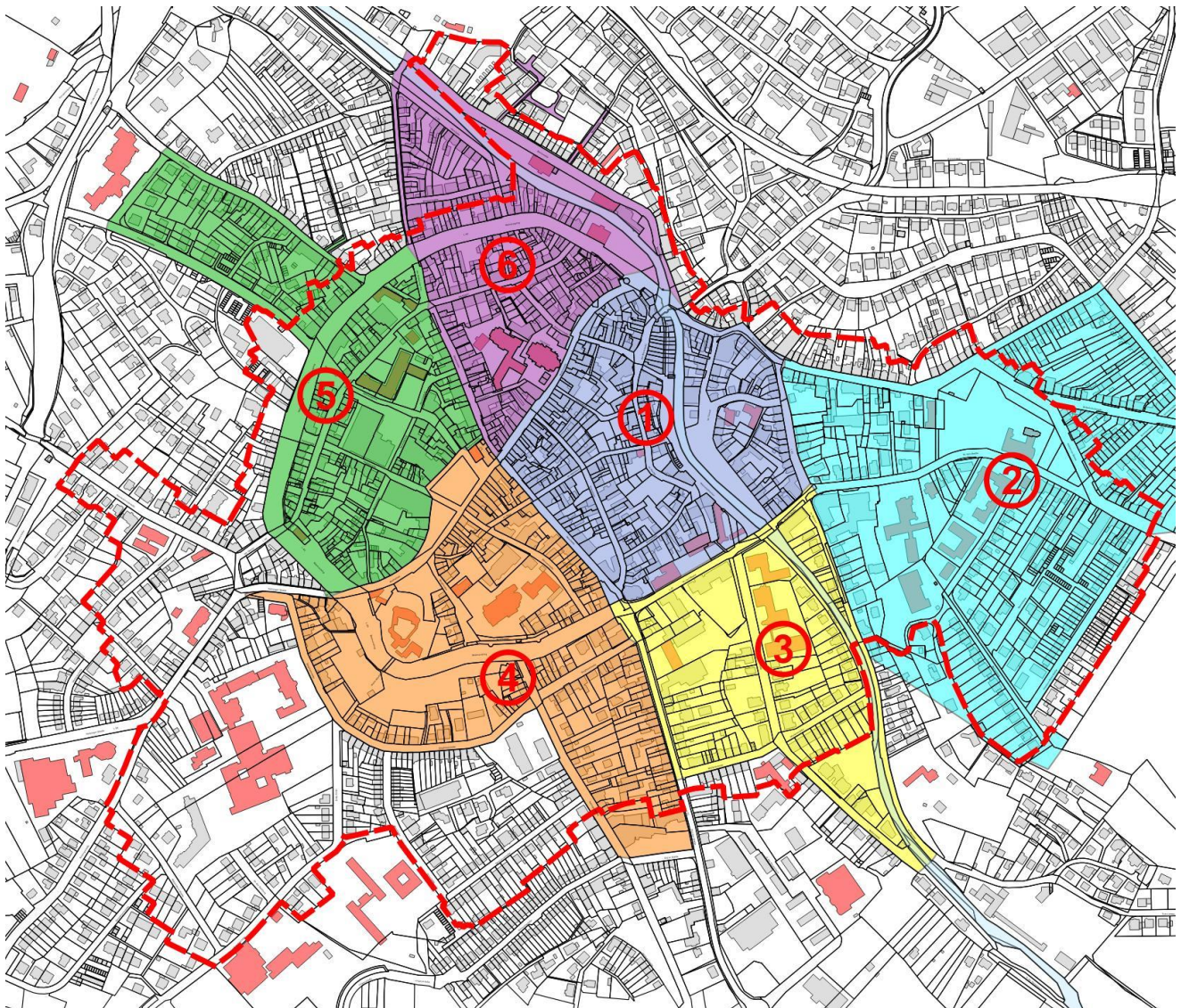


Abbildung 11: Bewohnerparkzonen 1-6 mit Darstellung des Untersuchungsgebiets (rote Abgrenzung) (Kataster © GeoBasis-DE / LVermGeoRP2002-10-15; Parkzonen © Stadtverwaltung Mayen)

#### 6.4. Parkverstöße

Im Untersuchungsgebiet wurden im Jahr 2018 die meisten Parkverstöße in der Innenstadt in der Siegfriedstraße (523), im Hombrich (434) und in der Rosengasse (400) festgestellt. Aber auch in der Straße Stehbach (373) sowie auf den Parkplätzen des St. Elisabeth-Krankenhauses (301) und des REWE Supermarkts (345) lag die Gesamtanzahl der Parkverstöße sehr hoch. Dies ist vermutlich auf die Nähe der Straßen und Parkplätze zum Krankenhaus, zur Fußgängerzone und zu publikumsintensiven Nutzungen wie dem Rathaus, der Polizei, der Kreissparkasse etc. zurückzuführen. Im restlichen Untersuchungsgebiet nimmt die Anzahl der Parkverstöße zwar ab, ist aber mit deutlich über 200 Verstößen in den Straßen Alleestraße, Bachstraße, Bäckerstraße, Bornhaustert, Brückenstraße, Geberstraße, Habsburgring, Hinter der Burg, Am Wasserpförtchen und bei den Parkplätzen Clemensschule und Herz-Jesu-Kirche noch recht hoch. Für das Jahr 2019 wurden in der Straße Stehbach bereits 399 Parkverstöße verzeichnet, ebenso in der Rosengasse (300), Siegfriedstraße (302), im Hombrich (350). Über 200 Verstöße wurden in der Alleestraße, Geberstraße, Göbelstraße, am Habsburgring, Im Trinnel, in der Neustraße und auf dem Parkplatz des REWE Marktes verzeichnet. Vergleicht man diese Zahlen mit den Verstößen aus dem Jahr 2013, in dem die höchste Anzahl an Parkverstößen in der Geberstraße bei 214 lag, wird sehr deutlich, dass sich die Parkverstöße in den vergangenen fünf bis



sechs Jahren extrem gesteigert haben, was offenkundig daran liegt, dass der Parkraumdruck sich entsprechend erhöht hat.

Eine tabellarische Übersicht über die detaillierte Verteilung der Parkverstöße im Stadtgebiet ist dem Bericht als Anhang beigefügt.

### 6.5. Lage des Parkraumangebots und Modalitäten der Parkraumbewirtschaftung

Ein Plan mit der Darstellung des Parkraumangebots und der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt ist nachfolgend verkleinert abgebildet und dem Bericht im Originalformat als Anlage beigefügt.

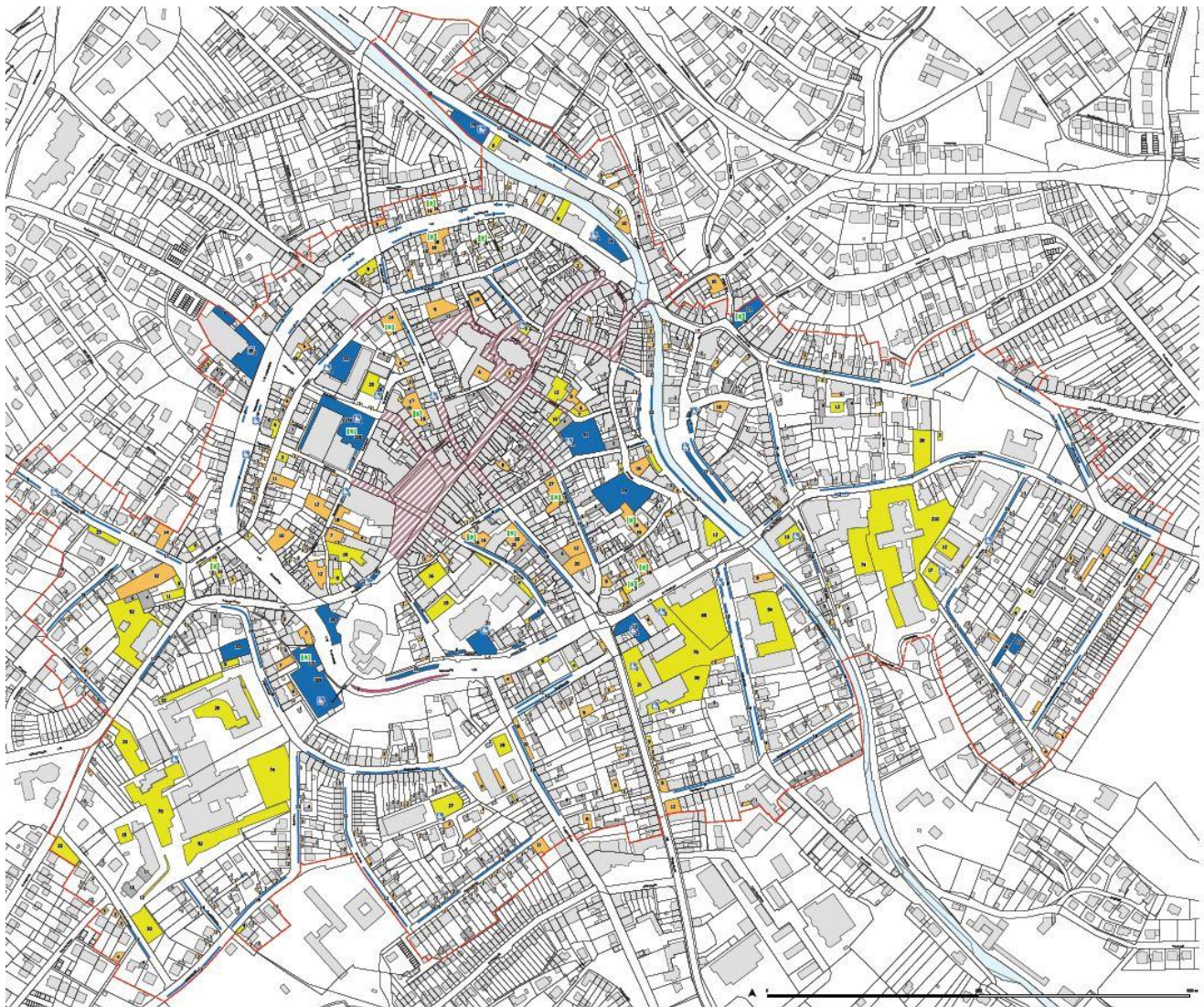


Abbildung 12: Parkraumangebot in der Innenstadt „Status Quo“, eigene Darstellung, Stand Januar 2020

Aufgrund der Lage der Tiefgaragen sowie der großen oberirdischen Parkplätze verteilt sich das öffentliche Parkraumangebot für Gelegenheitsparker derzeit insgesamt verhältnismäßig gleichmäßig über die Stadt. Die Tiefgaragen mit öffentlichen Parkständen für Gelegenheitsparker liegen aber eher im westlichen bzw. südwestlichen Teilbereich der Stadt. Die oberirdischen Parkplätze „Im Hombrich“ und „Im Keutel“ hingegen im östlichen Teil. Die Kunden-/Mitarbeiter-Parkplätze dominieren vor allem den



südlichen bzw. südöstlichen Teil des Untersuchungsraumes. Dies begründet sich durch das dort ansässige Angebot an öffentlichen Einrichtungen wie z.B. der Hochschule für Verwaltungswesen, dem Gesundheitsamt, dem Amtsgericht, der Berufsbildenden Schule, dem Krankenhaus usw..

## 7. Parkraumbedarf im Untersuchungsgebiet

Für die den Parkraum nachfragenden Verkehrsteilnehmer sind eine gute Erreichbarkeit des Parkraums, keine oder möglichst geringe Wartezeiten, Bedienungsfreundlichkeit an Abfertigungsanlagen, eine möglichst kostengünstige Abstellmöglichkeit sowie ein kurzer Weg vom geparkten Fahrzeug zum Ziel von entscheidender Bedeutung. Jede Nachfragegruppe hat jedoch leicht unterschiedliche Ansprüche an das Parkraumbangebot der Innenstadt.

Als Hauptnachfragegruppen sind die Einwohner, die Beschäftigten / Auszubildenden / Schüler sowie die Kunden eines Gebietes zu unterscheiden. Nachfolgend werden ihre Ansprüche an den Parkraum gemäß den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)<sup>8</sup> im Einzelnen dargelegt:

**Einwohner** suchen Parkraum in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung. Die höchste Nachfrage tritt dabei in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden auf. Die Parkdauer ist meist recht lang. Die Nachfrage kann auch durch ein attraktives ÖPNV-Angebot meist nicht entscheidend reduziert werden.

**Beschäftigte, Auszubildende und Schüler** beanspruchen Parkraum für die Dauer der Anwesenheit an der Arbeits- oder Ausbildungsstelle, in der Regel tagsüber. Die Parkraumnachfrage kann durch ein attraktives ÖPNV-Angebot reduziert werden. Im Zusammenhang mit kostenfreien Parkmöglichkeiten werden durch diese Nachfragegruppe auch längere Fußwege akzeptiert.

**Kunden** fragen während der Geschäftszeiten Parkraum nach, wobei die Parkdauer sehr unterschiedlich sein kann. Die meist kurzen Parkzeiten ermöglichen einen hohen Umschlag. Die akzeptierten Entfernungen zwischen Parkstand und den eigentlichen Zielen hängen von den geplanten Aktivitäten der Parkraumnachfrager, von der Attraktivität der Aktivitätsziele und ihrer Umgebung sowie von der Lagegunst und der Überwachung der in Frage kommenden bewirtschafteten Parkmöglichkeiten ab. Ein Teil der Kunden ist durch ein Parkleitsystem ansprechbar und kann dadurch bedingt umgelenkt werden. Ein attraktives ÖPNV-Angebot kann die Nachfrage aber meist nicht in erheblichem Umfang reduzieren.

Die für Einwohner, für Beschäftigten und für Kunden vorhandenen Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet bilden die maßgebende Datengrundlage für die Ermittlung des Parkraumbedarfs nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05).

### 7.1. Kennzahlen des Untersuchungsgebietes

#### 7.1.1 Anzahl der Einwohner und Motorisierungsgrad

Im Untersuchungsgebiet waren im Januar 2020 6.102 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet. Der Bevölkerungsstand der gesamten Stadt Mayen betrug am 31.12.2018 gemäß den Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz insgesamt 19.144 Einwohner.

Der Kraftfahrzeugbestand der gesamten Stadt Mayen betrug am 31.12.2018 11.838 Pkw. Dies entspricht 618 Pkw je 1000 Einwohner und liegt knapp unter dem Durchschnitt von 631 Pkw je 1.000 Einwohner in verbandsfreien Gemeinden vergleichbarer Größenordnung.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausgabe 2005

<sup>9</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Regionaldaten der Stadt Mayen

### 7.1.2 Anzahl der Beschäftigten

Die Stadt Mayen hatte gemäß den Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz am 30.06.2018 in der Gesamtstadt 11.592 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte zu verzeichnen.

Da keine differenzierten Daten zur Anzahl der Beschäftigten in der Innenstadt vorliegen, wurden zusammen mit der Stadtverwaltung Annahmen getroffen, um den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Nutzungen eine entsprechende Anzahl von Beschäftigten zuzuordnen. Nach den entsprechenden Schätzungen sind insgesamt im Untersuchungsgebiet rund 4.500 Beschäftigte zu verzeichnen, wobei davon auszugehen ist, dass diese Annahme einen Maximalwert darstellt und die tatsächliche Beschäftigtenzahl möglicherweise etwas geringer ist. So wurde z.B. auch den Leerständen im Gebiet eine Anzahl potenzieller Beschäftigter zugeordnet, da diese zumindest mittelfristig wieder einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Insofern sind die auf der Schätzung beruhenden Berechnungen zum Parkraumbedarf „auf der sicheren Seite“ und decken auch absehbare Veränderungen in der Zukunft ab.

### 7.1.3 Verkaufsfläche im Untersuchungsgebiet (Nachfragegruppe Kunden)

Die Verkaufsfläche wurde in den vorlaufenden Parkraumbedarfsermittlungen stets ausschließlich gemäß den Angaben im Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept für die Stadt Mayen zugrunde gelegt. Auch aktuell ist davon auszugehen, dass sich die Verkaufsflächenangebote im zentralen Versorgungsbereich gegenüber den Vorjahren nicht maßgeblich verändert haben und daher auch zukünftig in etwa auf dem jetzigen Niveau liegen werden. Da sich jedoch das Untersuchungsgebiet nunmehr deutlich über den „zentralen Versorgungsbereich Innenstadt“ der Stadt Mayen erstreckt und vor allem im südlichen Bereich zahlreiche Dienstleistungsangebote und öffentliche Einrichtungen vorhanden sind, wurde für die Ermittlung des Parkraumbedarfs im Jahr 2020 eine Gesamtverkaufsfläche (einschließlich Gebietserweiterung) von 25.000 m<sup>2</sup> angesetzt. Dies entspricht einer Vergrößerung der maßgeblichen Verkaufsfläche gegenüber früheren Untersuchungen um knapp 25%. Dies erscheint aufgrund des jetzt wesentlichen größeren Untersuchungsgebiets realistisch.

Tabelle 3: Einzelhandelsbestand im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt (Quelle: Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) Ludwigsburg: Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept für die Stadt Mayen, Stand 08.12.2010)

Daten Branchen	Betriebe*		Verkaufsfläche*		Umsatz* (brutto)	
	abs.	in %	in m <sup>2</sup>	in %	in Mio. €	in %
kurzfristiger Bedarf	41	26,8	3.965	19,6	22,4	34,6
mittelfristiger Bedarf	52	34,0	10.215	50,6	25,0	38,6
langfristiger Bedarf	60	39,2	6.000	29,7	17,4	26,9
<b>Einzelhandel gesamt</b>	<b>153</b>	<b>100,0</b>	<b>20.180</b>	<b>100,0</b>	<b>64,8</b>	<b>100,0</b>
* Betriebe und Verkaufsfläche nach Umsatzschwerpunkt; bereinigte Werte für Umsätze, d. h. Umsätze von Mehrbranchenunternehmen (z. B. Lebensmittelmärkte, Drogeriemärkte) wurden den jeweiligen Branchen zugeordnet. Quelle: GMA-Erhebungen 2009 (ca.-Werte, gerundet)						

## 7.2. Parkraumbedarfsermittlung für den Innenstadtbereich (Berechnung nach EAR 05) „Status Quo“

Der Parkraumbedarf wird anhand des in der EAR 05 beschriebenen „integrierten Verfahrens“ berechnet. Das Untersuchungsgebiet wird dabei dem Gebietstyp nach EAR 05 „Stadtkerngebiet eines Mittelzentrums“ zugeordnet. Für die Hauptnachfragegruppen, die Einwohner, Beschäftigten und Kunden

wird das spezifische Tageszielverkehrsaufkommen bestimmt. Die mögliche Verkettung unterschiedlicher Aktivitäten (z.B. Weg zur Arbeit und Weg zum Einkaufen) bei einem Parkvorgang ist in den Berechnungsmodellen der EAR berücksichtigt.<sup>10</sup>

Die Einwohner, die Beschäftigten und die für die Kunden vorhandenen Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet der Stadt Mayen bilden die maßgebende Datengrundlage für die Ermittlung des Parkraumbedarfs:

Tabelle 4: Datengrundlage für die Berechnungen des Parkraumbedarfs nach EAR 05

Jahr	Untersuchungsfälle	Einwohner	Beschäftigte	Verkaufsfläche
2019	Analyse-Fall	6.102	4.500	25.000 m <sup>2</sup>

Das spezifische Tageszielverkehrsaufkommen beträgt für die drei Nachfragegruppen gemäß den Angaben der EAR 05:

Tabelle 5: Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen in Mayen nach EAR 05

Nachfragegruppe	Berechnung Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen	Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen in Mayen
Einwohner	0,52 Kfz-Fahrten / (Einwohner • d)	3.173 Kfz-Fahrten /d
Beschäftigte	0,70 Kfz-Fahrten / (Beschäftigter • d)	3.150 Kfz-Fahrten /d
Kunden	0,21 Kfz Fahrten / (m <sup>2</sup> Verkaufsfläche • d)	5.250 Kfz-Fahrten /d

Das Fahrtenaufkommen durch Einwohner, Beschäftigte und Verkaufsflächen (also Kunden) bedingt, verursacht über den Tag gesehen eine Nachfrage an Pkw-Stellflächen im Untersuchungsraum der Innenstadt. Diese lässt sich mit Hilfe spezifischer Belegungsganglinien ermitteln.

Nachfolgend werden die gemäß EAR 05 ermittelten Parkziel- und Parkquellverkehre sowie die Parkraumbelastung und der dazu gehörige Anteil an Kurzparkern für die Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden einzeln und anschließend in einer zusammenfassenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 6: Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Einwohner mit Markierung des Zeitraums der höchsten Parkraumbelastung

Status-Quo 2020	Zeitintervall bis																							
	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
<b>Nachfragegruppe Einwohner</b>																								
Parkzielverkehr Einwohner	41	22	0	22	38	92	0	117	95	92	98	105	89	82	140	155	270	292	330	365	247	200	114	48
Parkquellverkehr Einwohner	38	54	6	16	51	178	235	314	171	149	111	117	95	111	105	108	117	238	247	200	133	149	130	98
Parkraumbelastung Einwohner	1269	1237	1237	1237	1237	1142	1015	825	762	698	698	666	666	635	666	730	857	920	1015	1174	1301	1333	1333	1269
Anteil Kurzparkter Einwohner	0	0	0	12	37	91	122	107	99	70	77	67	60	63	73	73	103	138	142	117	91	53	40	0

<sup>10</sup> Vgl. EAR 05 S. 16

An den Tagesganglinien wird deutlich, dass die Parkraumbellegung durch die **Einwohner** zwischen 21.00 und 00.00 Uhr am stärksten ausfällt. Das Parkzielverkehrsaufkommen steigt insbesondere in den Nachmittagsstunden (ab ca. 15:00 Uhr) zum Abend hin stark an. Das Quellverkehrsaufkommen verhält sich genau entgegengesetzt zum Zielverkehrsaufkommen und erreicht seine Spitze am Morgen und Abend. Der Anteil von Kurzparkern an der Parkraumbellegung ist sehr gering. Hierbei handelt es sich oft um Besucher.

Tabelle 7: Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Beschäftigte mit Markierung des Zeitraums der höchsten Parkraumbellegung

Status-Quo 2020	Zeitintervall bis																							
	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
<b>Nachfragegruppe Beschäftigte</b>																								
Parkzielverkehr Beschäftigte	3	0	0	3	25	151	271	400	306	258	221	230	205	183	170	158	135	151	110	88	44	22	13	3
Parkquellverkehr Beschäftigte	3	3	0	0	3	13	38	82	164	186	202	224	227	236	287	306	293	274	202	129	107	88	50	35
Parkraumbellegung Beschäftigte	63	63	63	63	95	221	441	756	914	977	1008	1008	977	945	819	662	504	378	284	252	189	126	95	63
Anteil Kurzparkter Beschäftigte	0	0	0	1	2	15	66	151	201	205	192	131	107	113	131	126	111	95	77	66	49	21	9	0

Ausweislich der Zahlen in der Tabelle fällt die Parkraumbellegung durch die **Beschäftigten** zwischen 10.00 und 13.00 Uhr am stärksten aus. Das Parkzielverkehrsaufkommen steigt insbesondere durch den Berufsverkehr bis 8.00 stark an und geht dann stündlich zurück. Das Quellverkehrsaufkommen verhält sich genau entgegengesetzt zum Zielverkehrsaufkommen und erreicht seine Spitze am Nachmittag gegen 16.00 Uhr. Der Anteil von Kurzparkern an der Parkraumbellegung ist eher gering.

Tabelle 8: Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Kunden mit Markierung des Zeitraums der höchsten Parkraumbellegung

Status-Quo 2020	Zeitintervall bis																							
	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
<b>Nachfragegruppe Kunden</b>																								
Parkzielverkehr Kunden	0	0	0	0	0	21	42	236	399	446	478	462	404	420	504	457	331	320	226	205	152	89.3	47.3	0
Parkquellverkehr Kunden	0	0	0	0	0	10.5	21	179	378	404	478	457	404	441	467	452	383	320	242	194	179	147	99.8	
Parkraumbellegung Kunden	0	0	0	0	0	52.5	263	473	578	630	630	578	578	630	630	525	473	368	315	263	210	105	0	
Anteil Kurzparkter Kunden	0	0	0	0	0	10.5	78.8	274	416	466	491	456	462	523	523	446	359	243	205	147	105	44.1	0	

Die Parkraumbellegung durch die **Kunden** ist zwischen 11.00 und 12.00 Uhr sowie zwischen 15.00 Uhr und 16.00 Uhr am stärksten. Das Parkzielverkehrsaufkommen erreicht zwischen 10.00 Uhr und 12.00 Uhr seinen Spitzenwert. Das Quellverkehrsaufkommen hingegen erreicht den höchsten Wert bereits zwischen 12.00 und 13.00 Uhr. Der Anteil von Kurzparkern an der Parkraumbellegung ist hoch; die Zeiten der stärksten Nachfrage durch Kurzparkter an der Parkraumbellegung liegen zwischen 15.00 und 16.00 Uhr.

Die Summe des aus den vorgenannten Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden resultierenden Parkraumbedarfs ist in der nachfolgenden **Fehler! Ungültiger Eigenverweis auf Textmarke.** zusammenfassend dargestellt und wird in nachfolgenden Diagrammen nochmals in Form von Tagesganglinien verdeutlicht.

Es wird ersichtlich, dass die Nachfrage nach Parkplätzen in der Zeit von 9.00 Uhr bis etwa 16.00 Uhr am höchsten ist. Der absoluten Spitzenwert wird mit 2.336 zwischen 11.00 und 12.00 Uhr erreicht. Die niedrigste Nachfrage tritt mit 1.300 Stellplätzen zwischen 2.00 und 5.00 Uhr auf.

Tabelle 9: Verteilung des Tageszielverkehraufkommen über den Tag für die Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden mit Markierung des Zeitraums der höchsten Parkraumbelastung

Status-Quo 2020	Zeitintervall bis																							
	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
<b>Nachfragegruppe Einwohner, Beschäftigte, Kunden</b>																								
<b>Parkzielverkehr Gesamt</b>	44	22	0	25	63	264	313	754	800	797	797	698	685	814	770	736	763	666	658	444	311	174	51	
<b>Parkquellverkehr Gesamt</b>	41	57	6	16	54	190	283	417	514	713	717	819	779	752	832	881	862	895	769	571	435	416	327	233
<b>Parkraumbelastung Gesamt</b>	1332	1300	1300	1300	1332	1363	1509	1843	2148	2252	2336	2304	2220	2157	2115	2021	1886	1771	1666	1741	1752	1669	1532	1332
<b>Anteil Kurzparker Gesamt</b>	0	0	0	13	39	107	198	337	574	691	735	689	624	639	727	722	660	592	461	388	287	180	93	0

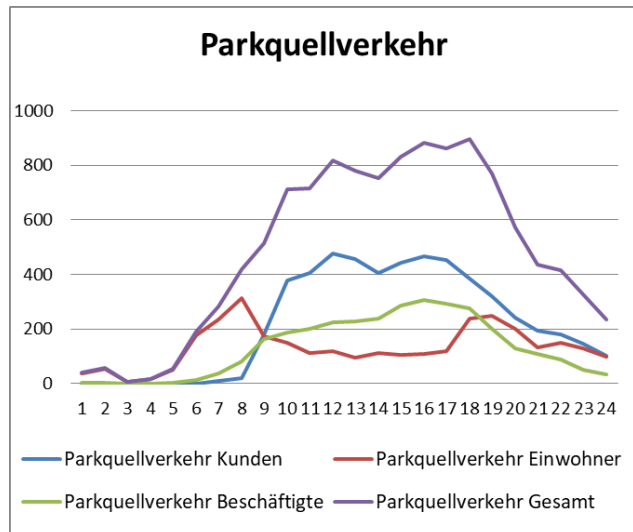
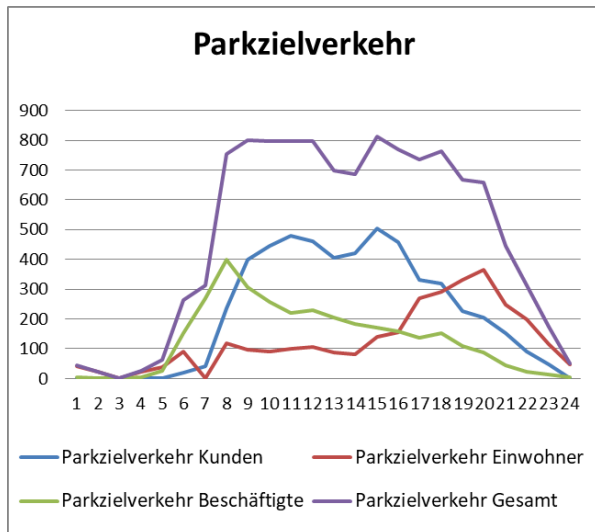


Diagramm 1 und Diagramm 2: Parkziel- und Parkquellverkehr aller Nachfragegruppen

Der höchste Wert an Parkzielverkehren im Untersuchungsraum liegt zwischen 9:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 16.00 Uhr; im Parkquellverkehr zwischen 15:00 und 18:00 Uhr.

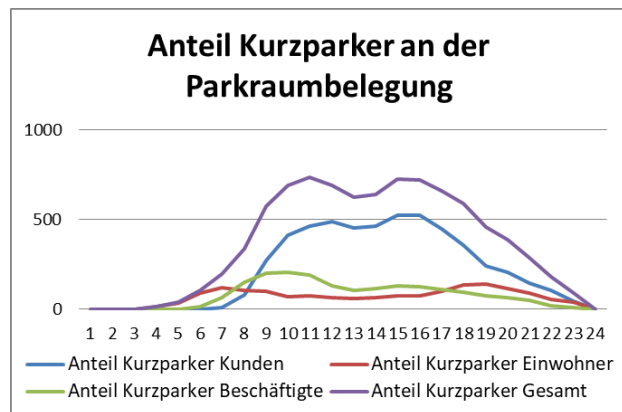
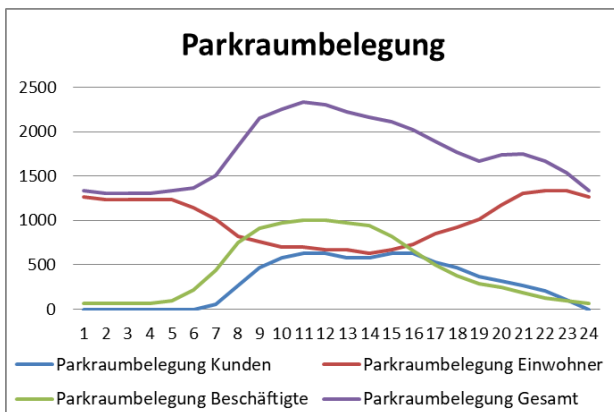


Diagramm 3 und Diagramm 4: Parkraumbelastung und Anteil Kurzparker aller Nachfragegruppen



Die Parkraumbelastung ist von 11:00 bis 12:00 Uhr mit 2.336 Pkw am größten. Der Anteil an Kurzparkern fällt zwischen 11:00 und 12:00 Uhr und 15.00 und 16.00 Uhr am höchsten aus.

## Teil 2 Parkraumbilanz für das Untersuchungsgebiet (Status Quo)

### 1. Einwohner

Für die Nachfragegruppe der **Einwohner** besteht der höchste Parkraumbedarf von 1.333 Parkständen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr. In diesem Zeitraum besteht momentan ein ausreichendes Parkraumangebot. So stehen neben den 1.877 privaten Stellplätze und Garagen auch noch 1.256 für das Bewohnerparken ausgewiesene Parkstände im Innenstadtbereich zur Verfügung. Daher wird der Parkraumbedarf der Einwohner des Untersuchungsgebiets derzeit voll gedeckt.

### 2 Kunden

Für die Nachfragegruppe der **Kunden** besteht der höchste Parkraumbedarf von 630 Parkständen in der Zeit zwischen 11:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 15.00 Uhr und 16.00. Dem steht ein Angebot von 1.346 öffentlichen Parkständen für Gelegenheitsparker gegenüber, welches aktuell aber nicht ausreichend ist, um den zusätzlichen Bedarf der Einwohner in diesen Zeiträumen zu decken. So wird der maximale Bedarf von Kunden und Einwohnern im Zeitraum von 15.00 bis 16.00 Uhr von 1.360 benötigten Parkständen nicht ganz durch die vorhandenen 1.346 Parkstände für Gelegenheitsparker gedeckt, zumal davon auszugehen ist, dass eine Auslastung von 100% unrealistisch ist, da möglicherweise freie Parkplätze teilweise in zu großer Distanz zum Ziel liegen und daher nicht angenommen werden, wodurch oft erheblicher Parksuchverkehr entsteht. Setzt man eine Belegungsquote von 90% an, so errechnet sich für **Einwohner und Kunden** ein Defizit von rund 150 Stellplätzen.

### 3. Beschäftigte

Für die Nachfragegruppe der **Beschäftigten** besteht der höchste Parkraumbedarf von 1.008 Parkständen in der Zeit zwischen 11:00 und 12:00 Uhr. Dem steht zunächst zwar ein Angebot von insgesamt 1.424 Parkständen für Mitarbeiter und Kunden gegenüber, jedoch kann der Parkraumbedarf nicht einfach mit der Summe der vorhandenen Mitarbeiter- und Kundenstellplätze verglichen werden, da zum Einen nicht alle Arbeitsstätten über eine ausreichend hohe Stellplatzanzahl zur Deckung des Bedarfs der eigenen Beschäftigten verfügen und zum Anderen diese Anzahl auch Parkstände beinhaltet, die den Kunden vorbehalten und dementsprechend als Kundenstellplätze ausgewiesen sind. Daher sind viele Arbeitnehmer auf die öffentlichen Parkplätze und Parkstände im Straßenraum angewiesen, wodurch sich die Zahl der verfügbaren Kurzzeitparkplätze verringert.

### 4. Gesamtbilanz

Fasst man den Bedarf aller Nachfragegruppen zusammen so besteht der größte Stellplatzbedarf für **Einwohner, Kunden und Beschäftigte** von zusammen 2.336 Pkw in der Zeit von 11:00 bis 12:00 Uhr. Dem steht ein Angebot an öffentlichen und öffentlich nutzbaren Parkständen im Untersuchungsgebiet von 1.346 Parkständen gegenüber.

In der Gesamtschau überwiegt der Bedarf in der Summe aller Nachfragegruppen dem verfügbaren Angebot von 5.00 Uhr bis 23.00 Uhr.

Betrachtet man lediglich das Angebot an öffentlichen Stellplätzen, ergibt sich in den Spitzenstunden ein rechnerisches Defizit von bis zu 990 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet, was die hohe Belegung vorhandener Baulücken und Freiflächen durch parkende Pkw erklärt. Diese werden häufig an Dauerparker (meist Beschäftigte) vermietet und somit zweckentfremdet. Die Rendite, die hierdurch ohne

jegliche bauliche Investition zu erzielen ist, verhindert in vielen Fällen eine städtebaulich anzustrebende Nachnutzung, z.B. durch den Neubau von Gebäuden und die Schaffung innerstädtischen Wohnraums.

Die überaus hohe Belegungsrate der vorhandenen öffentlichen Stellplätze wird durch die Ergebnisse von stichprobenartigen Erhebungen der Belegungszahlen der öffentlichen Tiefgaragen und Parkplätze untermauert. So liegen die Belegungszahlen auf dem Parkplatz „Im Hombrich“ in der Zeit der Spitzennachfrage mit bis zu 95% deutlich über dem ermittelten Wert der EAR 05 und auf dem Parkplatz „Im Keutel“ mit knapp 90% immer leicht darüber. Auch die Auslastung der öffentlichen Tiefgaragen ist in der Zeit der Spitzennachfrage sehr hoch. Die Zahl der freien Parkplätze, die mittlerweile auf Anzeigetafeln bei der Einfahrt zur Tiefgarage abzulesen ist, hat sich dabei in den vergangenen Jahren gegenüber früher deutlich verringert, weil bereits viele Stellplätze mit vormals 2,30 m Breite zu sogenannten „XXL-Parkplätzen“ umgebaut werden, die meist eine Breite von rund 3,50 m aufweisen.

Zudem sind die noch vorhandenen und als „frei“ angezeigten, normalbreiten Parkplätze oft nicht nutzbar, weil Fahrzeuge die Stellplatzmarkierung überfahren haben, was bei einer Breite von nur 2,30 m dazu führt, dass nebenliegende Parkstände zu schmal sind, um noch aussteigen zu können.

Insgesamt ist erkennbar, dass der derzeitige Parkraumbedarf durch das vorhandene Angebot schon heute nicht mehr gedeckt wird, selbst wenn man die Fehlentwicklung durch „wildes“ Parken im Bereich von Baulücken und Freiflächen als gegeben hinnimmt.

Der Parkdruck in der Innenstadt von Mayen ist enorm hoch und führt in den zurückliegenden Jahren zu einem immer stärkeren Verdrängungswettbewerb in die Randbereiche.

Die langfristige Beobachtung einzelner Bereiche im Untersuchungsgebiet zeigt zudem, dass gerade in der Umgebung von Schulen (insbesondere der Hochschule für öffentliche Verwaltung, aber auch von berufsbildenden Schulen) deutlich mehr Stellplätze benötigt werden, als derzeit vorhanden sind. Dies führt dazu, dass die Schüler Ihre Fahrzeuge in größerer Entfernung abstellen und hier vorhandene Parkplätze belegen. Ähnliches gilt für sonstige öffentliche Einrichtungen, aber auch für Dienstleister, im Gebiet vorhandene Gewerbe- und Handwerksbetriebe usw. deren Bedarf das Angebot i.d.R. übersteigt.

### **Teil 3 Parkraumbilanz unter Berücksichtigung der angestrebten Entwicklungen im Bereich der Innenstadt („Prognosefall“)**

#### **1. Planerische Rahmenbedingungen**

Im Bereich der Innenstadt von Mayen wurde im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung eine Reihe von städtebaulichen Missständen festgestellt, die durch künftige Sanierungsmaßnahmen behoben werden sollen. Ein Teil der Missstände, wie die fehlende Aufenthaltsqualität im Gebiet, resultiert u.a. aus der Inanspruchnahme des öffentlichen und privaten Raums durch den ruhenden Verkehr. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen hat sich das Stellplatzangebot für den ruhenden Verkehr im Straßenraum teils bereits deutlich reduziert, weil der Aufenthaltsqualität und der Begrünung mehr Bedeutung beigemessen wird, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Dies betrifft sowohl den Straßenraum selbst, als auch Flächen im Umfeld.

Zudem sollen die zwei großen Parkplätze „Im Keutel“ und „Im Hombrich“, die ebenfalls einen erheblichen städtebaulichen Missstand darstellen, einer neuen Bebauung zugeführt werden.

Im Zuge der Sanierungs- und Neubaumaßnahmen ist aufgrund der aktuellen Planungen der Stadt davon auszugehen, dass im Untersuchungsgebiet künftig mehr als 430 Parkstände entfallen. Infolge der Einstufung der Straßen „Entenpfuhl“ und „Neustraße“ als Haupterschließung des Gebietes wurde bereits jetzt die hier bis vor Kurzem vorhanden öffentlichen Parkstände zum größten Teil zugunsten der Herrichtung breiterer Gehwege und einer Verbesserung der Straßenraumgestaltung aufgegeben.

Insgesamt sind dadurch schon heute rund 30 öffentliche Parkstände entfallen. Ebenso kam es im Bereich des Habsburgrings in den vergangenen Jahren bereits zu einer Reduzierung von Parkflächen.

Die Stadt Mayen geht derzeit von folgenden planerischen Rahmenbedingungen aus, deren Umsetzungen in näherer Zukunft vorgesehen sind:

- Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Nette entfallen sämtliche öffentlichen Parkstände im Bereich der Straße „Wasserpfortchen“, die derzeit kostenpflichtig sind und gleichermaßen durch Gelegenheitsparker und Bewohner\*innen mit Bewohnerparkausweis genutzt werden können. Insgesamt reduziert sich die Zahl der öffentlichen Parkplätze hier um 59 und die der privaten Parkstände um 16.
- Für die Bäckerstraße ist im Zuge der Sanierung 2017 bereits eine Verkehrsberuhigung durch Ausbildung einer Mischfläche zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgesetzt worden. Die Parkstände sind kostenpflichtig und können gleichermaßen durch Gelegenheitsparker und Bewohner\*innen mit Bewohnerparkausweis genutzt werden. Die Umgestaltung des Straßenraumes führte zu einer Reduzierung um 8 öffentliche Parkstände angedacht.
- Für den öffentlichen Parkplatz „Im Hombrich“, dessen Parkstände derzeit kostenpflichtig sind und gleichermaßen durch Gelegenheitsparker und Bewohner\*innen mit Bewohnerparkausweis genutzt werden können, ist eine bauliche Entwicklung vorgesehen. Im Zuge dieser Planungsüberlegungen würden 53 öffentliche Parkstände wegfallen.
- Für den öffentlichen Parkplatz „Im Keutel“, dessen Parkstände derzeit kostenpflichtig sind und gleichermaßen durch Gelegenheitsparker und Bewohner\*innen mit Bewohnerparkausweis genutzt werden können, ist ebenfalls eine bauliche Entwicklung vorgesehen, die entweder vollständig der Schaffung zusätzlichen Parkraums durch eine Parkdecklösung dient oder aber eine Raumkantschließung mit einer Wohnbebauung und einem rückwärtigen Parkdeck ermöglicht. Im Zuge dieser Planungsüberlegungen würden zunächst 70 öffentliche Parkstände entfallen.<sup>11</sup>
- Zudem entfallen im Zuge von weiteren Baulückenschließungen mehr als 170 private Stellplätze im Innenstadtbereich der Stadt Mayen.

## **2. Auswirkungen auf die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkstände**

Insgesamt fallen infolge der aktuellen Planungsüberlegungen der Stadt Mayen in absehbarer Zukunft aufgrund baulicher Maßnahmen rechnerisch mindestens 434 Parkstände weg. Die Zahl verteilt sich auf 174 private Stellplätze und Garagen, 245 öffentliche Parkstände und 15 Mitarbeiter/Kundenparkplätze.

Bei der vorherigen Schilderung noch unberücksichtigt ist die Absicht, die Parkstände im Bereich der beiden Tiefgaragen (Burggarage und City-Garage) künftig in Gänze zu XXL-Stellplätzen umzubauen. Auch hierdurch reduziert sich die Anzahl der für Dauerparker und für Kunden zur Verfügung stehenden Kurzzeitparkplätze in der Umgebung der Fußgängerzone noch einmal spürbar.

Zudem erhöht sich der Bedarf an Stellplätzen durch die geplanten Neubaumaßnahmen im unmittelbaren Innenstadtbereich deutlich. Fraglich ist, ob diese sämtlich auf den Grundstücken selbst (z.B. in Form von privaten Tiefgaragen) gedeckt werden können oder ob der Stellplatznachweis nicht vollständig auf den Grundstücken gedeckt werden kann. Es ist jedenfalls anzustreben, den privaten Stellplatzbedarf in Zukunft bei Neubaumaßnahmen möglichst auf den Baugrundstücken selbst zu befriedigen!

---

<sup>11</sup> Dem gegenüber ist die Anzahl der Parkstände zu berücksichtigen, die im Bereich „Im Keutel“ z.B. in Form eines Parkdecks wiederhergestellt werden sollen. Sie kann jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es daher auch, die Anzahl hier ggf. neu zu errichtender Parkstände realistisch abzuleiten.



Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der künftig entfallenden Parkstände, die sich aus den städtebaulichen Planungsüberlegungen der Stadt Mayen im Zuge der Stadtsanierung und Stadtentwicklung ergeben.

Die größte Zahl an derzeit noch vorhandenen Stellplätzen entfällt dabei im Osten des engeren Kernstadtbereichs („Im Keutel“, „Im Hombrich“, „Am Wasserpfortchen“, ...) sowie durch Maßnahmen der städtebaulichen Neuordnung und Verdichtung an anderer Stelle.

Weitere bauliche Maßnahmen im privaten Bereich (z.B. die Schließung kleinerer Baulücken, die Aufstockung von Gebäuden oder der Abriss von Nebengebäuden zugunsten einer Vermehrung von Wohnraum) sind hierbei noch nicht berücksichtigt, weil unterstellt werden sollte, dass der hierdurch entstehende zusätzliche Bedarf an Parkplätzen auf den Privatgrundstücken gedeckt werden kann.

Sollte dies nicht gelingen, steigt die jetzt schon sehr hohe Zahl an Dauerparkern im öffentlichen Raum ggf. noch weiter an. Die in den zurückliegenden Jahren immer höhere Zahl an Dauerparkausweisen im Untersuchungsgebiet ist ein Indiz für diese Entwicklung.

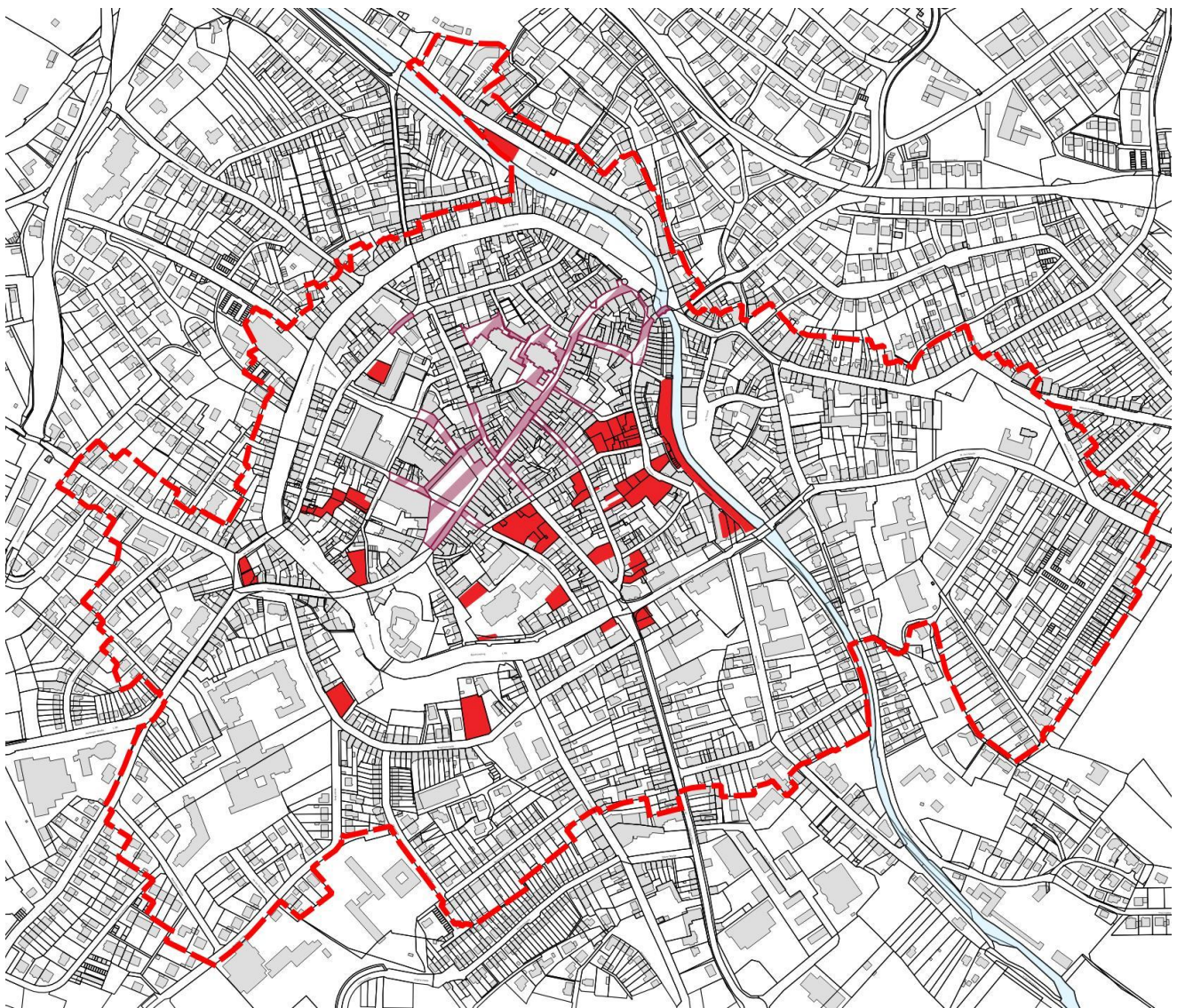


Abbildung 13: Geplanter Abbau von Parkständen (rote Flächen)



Nachfolgend werden der „Status Quo“ und die Veränderung des derzeitigen Stellplatzangebots durch Realisierung der von der Stadt Mayen beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen („Prognosefall“) gegenübergestellt:

### 3. Parkraumangebot „Status Quo“

Tabelle 10: Übersicht Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet „Status Quo“, Dezember 2019

Anzahl öffentlich nutzbare Parkstände	Anzahl öffentlich nutzbare Tiefgaragenplätze	Kunden- / Mitarbeiterstellplätze	Anzahl privater PKW-Stellplätze	Anzahl privater Garagen
1.256	90	1.424	988	889
1.346		1.424	1.877	
öffentliche + private Parkstände/Stellplätze 4.647				

### 4. Parkraumangebot „Prognosefall“

Tabelle 11: Übersicht Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet „Prognosefall“, Dezember 2019

Anzahl öffentlich nutzbare Parkstände	Anzahl öffentlich nutzbare Tiefgaragenplätze	Kunden- / Mitarbeiterstellplätze	Anzahl privater PKW-Stellplätze	Anzahl privater Garagen
1.011	90	1.409	814	889
1.101		1.409	1.703	
öffentliche + private Parkstände/Stellplätze 4.213				

### 5. Parkraumbilanz „Prognosefall“

Die Einwohner, die Beschäftigten und die für die Kunden vorhandenen Verkaufsflächen im Innenstadtbereich der Stadt Mayen bilden auch für den Prognosefall die maßgebende Datengrundlage zur Ermittlung des Parkraumbedarfs. Da eine deutliche Änderung der Nachfrage in Gestalt zunehmender Einwohner-<sup>12</sup>, Kunden- oder Beschäftigtenzahlen derzeit nicht absehbar ist, wird die im Teil 2 ermittelte derzeitige Nachfrage nach Parkraum für die Parkraumbilanzierung auch für den Prognosefall herangezogen.

<sup>12</sup> Hierbei unberücksichtigt bleibt eine durch die beabsichtigte Nachverdichtung, die Schließung von Baulücken usw. verursachte Erhöhung der Einwohnerzahl im Innenstadtbereich, weil diese nur schwer zu quantifizieren ist.

Tabelle 12: Zusammenfassung der Nachfrage nach Parkraum im Untersuchungsgebiet

Status-Quo 2020	Zeitintervall bis																							
	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
Parkraumbellegung Einwohner	1269	1237	1237	1237	1237	1142	1015	825	762	698	698	666	666	635	666	730	857	920	1015	1174	1301	1333	1333	1269
Parkraumbellegung Kunden	0	0	0	0	0	0	53	263	473	578	630	630	578	578	630	630	525	473	368	315	263	210	105	0
Parkraumbellegung Beschäftigte	63	63	63	63	95	221	441	756	914	977	1008	1008	977	945	819	662	504	378	284	252	189	126	95	63
Parkraumbellegung Gesamt	1332	1300	1300	1300	1332	1363	1509	1843	2148	2252	2336	2304	2220	2157	2115	2021	1886	1771	1666	1741	1752	1669	1532	1332

### 5.1. Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe Kunden

Für die Nachfragegruppe der Kunden besteht im Prognosefall unter Berücksichtigung aller vorgenannten Parameter der höchste Parkraumbedarf von 630 Parkständen in der Zeit zwischen 11:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 15.00 Uhr und 17.00. Dem steht künftig ein um fast 20% reduziertes Angebot von nur noch 1.101 Parkständen für Kurzzeitparker gegenüber. Dieses ist für sich genommen rechnerisch zwar ausreichend um den Bedarf der Kunden in diesen Zeiträumen zu decken. Berücksichtigt man jedoch, dass im selben Zeitraum auch eine Nachfrage von Einwohner\*innen des Untersuchungsgebietes von bis zu 730 Parkständen besteht, wird deutlich, dass dieser Bedarf künftig nicht mehr gedeckt werden kann.

Gegenüber dem Gesamtbedarf von 1.360 - z.T. gemischt genutzten - Parkständen (Kunden und Einwohner) stehen nur 1.101 Parkplätze zur Verfügung. Dies entspricht einer Deckungslücke von rund 260 Stellplätzen. Da zudem nicht mit einer 100%igen Auslastung jedes einzelnen Stellplatzes gerechnet werden kann, erhöht sich das Defizit noch einmal erkennbar. Legt man, wie beim Status quo, eine realistische Belegungsquote von höchstens 90% zugrunde, beträgt der nicht gedeckte Bedarf im Prognosefall etwa 370 Stellplätze.

Hinzu kommt, dass sich die Qualität des Parkraumangebots, die sich auch durch eine gute fußläufige Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen für die Kunden ausdrückt, durch die Reduzierung des Parkraumangebots deutlich verschlechtert. Geht man davon aus dass in der Regel vom typischen „Innenstadtkunden“ ca. 300 m Fußweg vom Parkplatz zur Innenstadt akzeptiert werden, wird klar, dass der östliche Innenstadtbereich zukünftig durch das vorhandene Parkraumangebot nur noch unzureichend abgedeckt wäre.

Aus diesem Grund muss im Zusammenhang mit den weiteren Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Innenstadt das Parkraumangebot nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ und im Hinblick auf seine Lage und bauliche Gestaltung beurteilt werden. Insofern sind alle bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Parkraumangebot und der Parkraumbewirtschaftung zu sehen.

Nur durch entsprechende Maßnahmen, die auch den Bau neuer Kundenstellplätze in angemessener Entfernung umfassen müssen, kann die Parksituation für Kunden und Besucher der Innenstadt verbessert werden. Für eine entsprechende bauliche Lösung im Sinne eines mehrgeschossigen Parkdecks wird seitens der Stadt die Fläche des derzeitigen Parkplatzes „Im Keutel“ vorgehalten. Hier bestehen zudem erhebliche städtebauliche Missstände, die infolge einer baulichen Entwicklung dieses Bereiches, ggf. in Kombination mit der Schaffung von innerstädtischem Wohnraum, ebenfalls beseitigt werden könnten.

## 5.2. Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe Einwohner

Für die Nachfragegruppe der Einwohner besteht die höchste Nachfrage von 1.333 Parkständen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr. In dieser Zeit werden die vorhandenen Stellplätze kaum von anderen Nachfragegruppen genutzt.

Durch den Wegfall von 245 Parkständen im Bereich der Innenstadt stehen dem Parkraumbedarf im Prognosefall nur noch 1.346 für das Bewohnerparken zugewiesene öffentliche Parkstände gegenüber. Rechnerisch ist der Bedarf damit zwar noch immer „geradeso“ gedeckt, jedoch setzt dies voraus, dass die Anwohner\*innen mitunter sehr lange Wege von ihrem Stellplatz zur Wohnung zurücklegen müssen, was meist nicht akzeptiert wird.

Daher kann der Parkraumbedarf der Einwohner\*innen im Innenstadtbereich nach der Umsetzung der geplanten städtebaulichen Maßnahmen künftig nicht mehr in angemessener Weise gedeckt werden. Davon betroffen sind insbesondere die Bewohner\*innen der Bewohnerparkzonen 1, 4 und 5, die zum größten Teil im Untersuchungsgebiete liegen. So beträgt das Angebot an öffentlichen Parkständen im Bereich der Bewohnerparkzone 1 derzeit rund 270 Parkstände. Durch eine Reduktion um 182 öffentliche Parkstände wird das Parkraumangebot an öffentlichen Parkständen, die auch dem Bewohnerparken dienen, sehr stark, nämlich auf nur noch 88 Stellplätze reduziert und kann somit den momentanen Bedarf der 162 ausgestellten Bewohnerparkausweise nicht annähernd decken, wobei der zusätzliche Parkraumbedarf durch hinzukommende Nutzungen (z.B. Nachverdichtung, Baulückenschließungen, etc.) noch nicht einmal mitgerechnet wurde.

In dieser Zone befinden sich die beiden großen Parkplätze „Im Keutel“ und „Im Hombrich“, die momentan den größten Teil des Bedarfs an Bewohnerparkplätzen decken.

In Zone 4 werden durch städtebauliche Maßnahmen etwa 27 Stellplätze wegfallen und nur noch 178 der Öffentlichkeit und dem Bewohnerparken zur Verfügung stehen. Durch eine Reduktion der Parkstände von 86 auf 76 kann in der Bewohnerparkzone 5 der derzeitige Bedarf von 80 ausgestellten Bewohnerparkausweisen zukünftig ebenfalls nicht mehr gedeckt werden.

Die Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe der Einwohner wird sich für den Prognosefall gegenüber dem Status quo also insgesamt deutlich verschlechtern, wobei der Bereich „Im Keutel“, „Im Hombrich“ sowie „Am Wasserpörtchen“ am stärksten betroffen sein werden.

## 5.3. Parkraumbilanz für die Nachfragegruppe Beschäftigte

Die Nachfragegruppe der Beschäftigten ist durch den Wegfall von öffentlichen, bewirtschafteten Parkständen im Straßenraum bzw. auf den Parkplätzen ebenso betroffen wie die Einwohner und Kunden. Die anvisierten Maßnahmen zur Baulückenschließung werden zudem auch die dauerhaft an Beschäftigte vermieteten privaten Stellplätze reduzieren. Im Zusammenhang damit muss insofern das Parkraumangebot durch bauliche und organisatorische Maßnahmen sowohl im Bereich der Innenstadt, als auch in der Gesamtstadt unter Berücksichtigung der Belange der Beschäftigten weiterentwickelt und verbessert werden.

Weil dies kaum alleine durch die Schaffung von noch mehr Stellplätzen im Innenstadtbereich zu verwirklichen sein dürfte, muss auch überlegt werden, inwiefern es möglich ist, z.B. weitere Mitfahrerparkplätze am Rand der Stadt einzurichten oder durch den Einsatz von Shuttle-Bussen o.Ä. einen Anreiz zu schaffen, sein Fahrzeug auf einem Parkplatz am Rand der Innenstadt abzustellen und mit dem Bus weiterzufahren.



#### 5.4. Gesamtbilanz

Dem größten Parkraumbedarf der Nachfragegruppen Einwohner, Kunden und Beschäftigte von zusammen 2.336 Pkw in der Zeit von 11:00 bis 12:00 Uhr steht künftig lediglich ein Angebot von 1.101 frei verfügbaren, öffentlichen Parkständen im Untersuchungsgebiet gegenüber. Die entspricht einem rechnerischen Defizit von 1.235 Stellplätzen. Hiervon abzuziehen sind allerdings diejenigen Bewohner\*innen, die in diesem Zeitraum ihr Fahrzeug auf den vorhandenen privaten Parkplätzen abstellen. Dies sind nach den vorangegangenen Berechnungen 698, so dass sich das Defizit hierdurch auf 537 öffentliche Parkstände reduziert. Möglicherweise sind zudem im betreffenden Zeitraum auch vereinzelte, explizit ausgewiesene Kundenparkplätze frei, allerdings stehen diese i.d.R. nur den Kund\*innen der betreffenden Geschäfte oder Dienstleistungseinrichtungen zur Verfügung, so dass hier nur von einer Verringerung des Bedarfs ausgegangen werden kann, die sich in der Praxis kaum bemerkbar machen dürfte. Insofern ist auch unter Berücksichtigung aller legal nutzbarer „Ausweichstellplätze“ künftig unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielvorstellungen der Stadt Mayen mit einem zusätzlichen Bedarf an öffentlichen Stellplätzen von mindestens 400, eher 500 Parkständen zu rechnen.

#### 5.5. Fazit

Im Rahmen städtebaulicher Planungen im Bereich des Untersuchungsgebietes kommt es insbesondere aufgrund des anvisierten Wegfalls von mindestens 245 öffentlichen Parkständen, die sowohl für Gelegenheitsparker, insbesondere Kund\*innen des zentralen Versorgungsbereichs, als auch durch Bewohner\*innen genutzt werden, zu einer wesentlichen Verschlechterung des Parkraumangebots in der Innenstadt der Stadt Mayen gegenüber dem heutigen Zustand („Status quo“).

Die Nachfragegruppe der Kunden wird durch die Reduzierung des Parkraumangebots für Gelegenheitsparker mit nahezu 20% deutlich betroffen sein. Dies drückt sich nicht nur in der zahlenmäßigen Reduktion des Parkraumangebotes aus, sondern auch darin, dass die Verteilung des verbleibenden Parkraums nicht mehr gleichmäßig über das gesamte Innenstadtgebiet erfolgt. Damit sind Kunden, die den östlichen Teil der Innenstadt aufsuchen wollen, deutlich benachteiligt, was aller Voraussicht nach negative Auswirkungen für das in diesem Teilbereich der Innenstadt angesiedelte Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebot haben wird.

Das Angebot an ausgewiesenen Parkständen für das Bewohnerparken reduziert sich von insgesamt 1.256 auf künftig nur noch 1.011 Parkstände ebenfalls um rund 20%. Für die Bewohner\*innen der nordöstlichen Innenstadt und der angrenzenden Teilbereiche bedeutet dies den Entfall eines Großteils ihrer Parkmöglichkeiten im näheren Umfeld. Nach Umsetzung der angestrebten Maßnahmen im Rahmen der Stadtsanierung und Stadtentwicklung stehen künftig hier nur noch wenige öffentliche Parkstände zur Verfügung. Der Bedarf an ausgewiesenen Bewohnerparkplätzen in den Bewohnerparkzonen 1 und 5 kann daher nicht mehr gedeckt werden.

Die Gruppe der Beschäftigten ist ebenso wie die Einwohner und Kunden durch den Wegfall von öffentlichen Parkständen im Straßenraum bzw. auf Parkplätzen betroffen. Die angestrebten städtebaulichen Entwicklungen durch Bebauung von Brachflächen, Schließung von Raumkanten oder Aufwertung des Stadtbildes werden zudem auch die Anzahl der dauerhaft an Beschäftigte vermieteten privaten Stellplätze erheblich reduzieren und zusätzlichen Parkdruck auf die öffentlichen Parkstände ausüben.

Insgesamt muss im Zusammenhang mit den anvisierten städtebaulichen Maßnahmen das Parkraumangebot durch bauliche und organisatorische Maßnahmen sowohl im Bereich der Innenstadt, als auch in der Gesamtstadt verbessert werden, um die Parksituation der einzelnen Nachfragegruppen nicht noch zusätzlich zu verschlechtern. Für eine entsprechende bauliche Lösung ist seitens der Stadt die Fläche des derzeitigen Parkplatzes „Im Keutel“ angedacht, der mit der Errichtung einer Hochgarage den anfallenden Parkraumbedarf auffangen soll. Hier bestehen zudem erhebliche städtebauliche Missstände, die infolge einer baulichen Entwicklung dieses Bereiches ebenfalls beseitigt werden könnten.

## Teil 4 Ziele und Handlungsempfehlungen für das Parkraummanagement der Stadt Mayen unter Berücksichtigung der angestrebten Entwicklungen in der Innenstadt

### 1. Allgemeine Rahmenbedingungen des künftigen Parkraumangebots

Eine Parkraumplanung sowie eine sinnvolle und abgestimmte Parkraumbewirtschaftung sind wichtige Bestandteile des Parkraummanagements der Stadt Mayen. Durch die Lage, Größe und Bewirtschaftung des Parkraumangebots kann in erheblichem Maß Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, auf die Qualität des Verkehrsablaufes und teilweise sogar auf die einzelnen Flächennutzungen genommen werden.

Die Hauptzielsetzung der Stadt Mayen ist die Vorhaltung eines zahlenmäßig ausreichenden und qualitativ guten Parkraumangebots, welches u.a. eine gute fußläufige Erreichbarkeit aller Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomieeinrichtungen sowie der diversen kulturellen Angebote in der Innenstadt gewährleistet. Zudem ist eine Sicherung und Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt nur möglich, wenn auch für die Zielgruppe der Bewohner\*innen ein ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung steht.

Als eine wesentliche Rahmenbedingung ist insofern davon auszugehen, dass der Parkraumbedarf von Einwohner\*innen und Kund\*innen auch weiterhin Vorrang vor dem der Beschäftigten hat, da die derzeitige Parkraumbewirtschaftung mit gemischt genutzten Parkständen<sup>13</sup> bereits dieser Zielsetzung entspricht. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Parkens, welches in Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen des Straßenraums (z.B. andere Verkehrsarten, Aufenthaltsqualität, Grün- und Freiflächen) steht. Da Parkplätze sowie Tief- oder Hochgaragen als Ziel und Quelle von Parkverkehr auch Lärm und Luftschadstoffbelastungen hervorrufen, ist auch die Vermeidung von unnötigen Parksuchverkehren als weiteres Handlungsziel anzusehen. Parallel dazu wird zu überprüfen sein, ob und inwieweit eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf umweltfreundlichere Verkehrssysteme möglich ist.

### 2. Möglichkeiten zur Verbesserung der Parkraumsituation in der Innenstadt

Seit der Parkraumbedarfsanalyse aus dem Jahr 2013 wurden bereits verschiedene Maßnahmen, die Einfluss auf die innerstädtische Parkraumsituation haben, umgesetzt. Es handelt sich hierbei z.B. um ein einheitliches Parkraumbewirtschaftungssystem, eine Verbesserung des qualitativen Angebotes an Stellplätzen in den Tiefgaragen durch den Ausbau von „XXL-Stellplätzen“, eine Verbesserung des innerstädtischen Verkehrssystems, insbesondere im Bereich des Habsburgings, aber auch um verschiedene Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der Wohnumfeldverbesserung im Bereich innerstädtischer Straßen. Hierdurch wurde zwar die Qualität des Parkraumangebots deutlich verbessert, allerdings ging auch eine größere Anzahl an Stellplätzen verloren, was in den vorangegangenen Abschnitten bereits ausführlich erläutert wurde.

Nachfolgend werden mögliche Maßnahmen beschrieben, die künftig zur Verbesserung des quantitativen und qualitativen Parkraumangebots in der Stadt Mayen in Frage kommen.

#### 2.1. Bereitstellung von neuem Parkraum

Ein Neubau von Parkständen, die durch städtebauliche Maßnahmen im Zuge der Stadtsanierung und Stadtentwicklung bereits verloren gegangen sind oder künftig verloren gehen werden, erscheint zwingend. Dabei ist zu berücksichtigen, für welche Nachfragegruppe Parkplätze vorrangig bereitgestellt werden sollen und in welcher Lage und Dimensionierung der Parkraum angeboten wird.

---

<sup>13</sup> Mischnutzung von Parkständen für Gelegenheitsparker mit Bewohnerparken

Im Untersuchungsgebiet sind, bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen, z.B. in Bezug auf den Modal Split, künftig in etwa 400 bis 500 neue öffentliche Parkstände erforderlich, die vor allen Dingen im Bereich „Im Keutel“, „Im Hombrich“ sowie „Am Wasserpfortchen“ für einen Ausgleich der dort entfallenden öffentlichen Parkplätze sorgen könnten. Hier herrscht schon jetzt der größte Parkdruck. Dieser wird sich ohne ein Gegensteuern bei Umsetzung der hier geplanten baulichen Maßnahmen in Zukunft noch deutlich verstärken.

Die Parkplätze sollten vorrangig für die Bewohner\*innen der Umgebung sowie die Kund\*innen der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden. Eine langfristige Vermietung an Beschäftigte sollte allenfalls nachrangig in Betracht gezogen werden.

Inwieweit die Schaffung einer entsprechend großen Anzahl von Stellplätzen im betreffenden Bereich möglich ist, muss im Zuge weiterer Detailplanungen geprüft werden. Die jetzigen Überlegungen der Stadt, die ein Parkdeck im Bereich „Im Keutel“ vorsehen, gehen jedenfalls in die richtige Richtung, Sie sind ggf. um weitere gezielte Maßnahmen (z.B. Schaffung kleinerer, dezentralen Stellplatzanlagen) zu ergänzen.

Beim Neubau von Stellplatzanlagen ist darauf zu achten, dass die Parkstände künftig eine Mindestbreite von 2,50 m keinesfalls unterschreiten dürfen! Stellplatzbreiten von etwa 2,70 m sind anzustreben.

In den übrigen Bereichen der Innenstadt ist der Parkdruck geringer. Durch städtebauliche Maßnahmen entfallende öffentliche Parkplätze sollten aber auch hier nach Möglichkeit in der Umgebung (ggf. auch in etwas größerer Entfernung), wieder hergestellt werden, soweit dies möglich und städtebaulich vertretbar ist.

## **2.2. Einheitliche Parkraumbewirtschaftung**

Die in den vergangenen Jahren umgesetzte Neustrukturierung der Parkraumbewirtschaftung löste die Vielzahl der unterschiedlichen, nebeneinander bestehenden Regelungen ab und führte zu einem einheitlichen und übersichtlichen System. So existieren heute verschiedene Zonen und teilen den öffentlichen Parkraum mit einheitlichen Parkgebühren und Bewirtschaftungszeiten sinnvoll auf.

Eine Veränderung des Parkraumbewirtschaftungssystems erscheint derzeit nicht erforderlich. Über ein verändertes Gebührensystem, das weitere Anreize zum Umsteigen auf andere Verkehrsträger (z.B. ÖPNV oder Car-Sharing) schafft, kann aber künftig nachgedacht werden.

## **2.3. Lenkung des Parksuchverkehrs**

Eine grundlegende Voraussetzung zur effizienten Ausnutzung des Angebots ist, die Nachfrage nach Parkständen so zu lenken, dass die Parkplatzsuchenden das noch zur Verfügung stehende Stellplatzangebot ohne die negativen Folgen eines vermehrten Parksuchverkehrs finden. Dies ist durch die Lenkung des Verkehrs mittels eines Parkleitsystems (PLS) mit Restplatzanzeigen bereits teilweise umgesetzt worden. Es ist zu überlegen, das PLS künftig weiter auszubauen und um Anzeigen an den Haupteinfallstraßen sowie den neuralgischen Punkten in der Innenstadt zu ergänzen. Natürlich müssen neu hinzukommende Stellplatzanlagen, wie z.B. ein neu zu errichtenden Parkhaus, in das System integriert werden.

## **2.4. Ausbau des ÖPNV und Mobilitätsmanagement**

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt Mayens muss mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot (Busse, Bahnen, P+R Plätze) einhergehen, um den von der Bewirtschaftung benachteiligten Personen (z.B. Pendler) eine Mobilitätsalternative zu bieten. Daher ist zu prüfen, ob das jetzige ÖPNV-Angebot in der Stadt Mayen dieser Nachfragegruppe gerecht wird und wie es ggf. weiter verbessert werden kann.



Ein Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Verkehrsnachfrage durch Information, Beratung und Motivation zu beeinflussen um damit eine freiwillige Änderung des Mobilitätsverhaltens zu erzielen. Damit werden Emissionen und andere negative Effekte des Verkehrs verringert und eine nachhaltige, also effiziente, sozial- und umweltverträgliche Mobilität ermöglicht.

Die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußgänger, Car-Sharing, Mitfahrzentralen) als Alternative zum autogebundenen Individualverkehr sollte weiter gefördert werden. Mit Hilfe von Informations- und Beratungsmaßnahmen kann ein gut umgesetztes Mobilitätsmanagement die Mobilität bestimmter Zielgruppen wie z.B. von Beschäftigten, deutlich verändern, insbesondere dann, wenn es mit finanziellen Anreizen (z.B. Angebot von kostengünstigen Parkplätzen außerhalb der Innenstadt mit Anbindung über Shuttle-Busse) einhergeht.

## **2.5. Überwachung des Parkraums**

Der Erfolg der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ist wesentlich abhängig von der Einhaltung der Regeln durch die Nutzer. Dies setzt eine regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs voraus. Die notwendige Überwachungskapazität hängt vom Gebietsumfang, der Anzahl der zu überwachenden Parkstände und der Länge der zu überwachenden Strecken sowie der täglichen Überwachungszeit und des Überwachungsturnus ab. Die Kontrollen sollten grundsätzlich flächenhaft erfolgen, also auch Bereiche mit Halteverboten einbeziehen, um Verdrängungseffekte zu vermeiden. Zur Gewährleistung der notwendigen Effizienz von Änderungen der Parkraumbewirtschaftung ist sicherzustellen, dass bereits zum Zeitpunkt ihres Wirksamwerdens eine ausreichend intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs einsetzt.

## **2.6. Parkraum bei Neubauvorhaben**

Bei der Planung von Neubauvorhaben ist der Bauherr dazu verpflichtet, in ausreichender Anzahl PKW-Parkstände (ebenerdig oder in Tiefgaragen) herzustellen und sollte auch Abstellanlagen für Fahrräder errichten. Hier gilt es zu vermeiden, dass Wohnungsmieter in innenstadtnahen Wohnlagen auf einen eigenen Garagen- oder Tiefgaragenstellplatz verzichten und stattdessen die Variante „Bewohnerparkausweis“ wählen, weil dieser in der Regel deutlich kostengünstiger ist, als ein privater - monatlich ebenfalls zu bezahlender – privater Stellplatz. So sollte die Ausgabe eines Bewohnerparkausweises an das Nichtvorhandensein eines privaten Stellplatzes geknüpft werden, was jedoch nicht einfach zu kontrollieren sein dürfte.

Künftig sollte jedoch unbedingt darauf geachtet werden, dass im Zuge von Neubaumaßnahmen eine genügende Anzahl privater Stellplätze auf dem Grundstück (z.B. 1,5 pro Wohneinheit) hergestellt und die „Ablösung“ von Stellplätzen, z.B. über entsprechend anzuhebende Ablösebeträge, erschwert wird.

## **2.7. Sonstige Maßnahmen**

Derzeit ist eine relativ große Anzahl von Parkständen in den beiden Tiefgaragen durch Dauermietverträge gebunden. Diese stehen Kurzparkern daher nicht zur Verfügung. Wenngleich nicht alle von Dauermietern angemietete Parkstände gleichzeitig genutzt werden, so dürfte es jedoch schwierig sein, fest vermietete öffentliche Parkstände bei Nichtnutzung für die Allgemeinheit zugänglich zu machen. Zumindest sollte jedoch geprüft werden, ob und inwieweit dieses „versteckte“ Potenzial an Parkständen zumindest teilweise besser genutzt werden kann.

Die Attraktivität der Tiefgaragen wurde in den zurückliegenden Jahren durch verlängerte Öffnungszeiten bzw. Möglichkeit der 24-h Ausfahrt bereits deutlich verbessert. Durch bauliche Maßnahmen, insbesondere den Ausbau weiterer XXL-Parkplätze kann die Qualität des Angebotes in Zukunft weiter verbessert werden. Allerdings führen entsprechende Maßnahmen, wie bereits zuvor ausführlich beschrieben, gleichzeitig zu einer Verringerung des quantitativen Angebotes. Trotzdem kann hierdurch die Akzeptanz der Tiefgaragen künftig weiter erhöht werden, so dass in der Abwägung der Vor- und Nachteile den breiteren XXL-Stellplätzen auf jeden Fall der Vorzug eingeräumt werden sollte.

Eine verbesserte Nutzung vorhandener Parkplätze beinhaltet auch eine Miteinbeziehung von Stellplatzanlagen an den Stadteingängen. Größere Freiflächen und Parkplätze an den Haupteinfahrtsstraßen in die Innenstadt könnten z.B. Langzeit-Parkplätze für Beschäftigte aus der Innenstadt zur Verfügung gestellt und über ein kurz getaktetes ÖPNV-Angebot (z.B. als „City-Bus“ mit kleinen Fahrzeugen) an die Innenstadt angebunden werden. Hierdurch frei werdende Stellplätze stünden damit z.B. den Kund\*innen der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen zur Verfügung.

### 3. Fazit

Im Rahmen der Parkraumbedarfsermittlung wurde die Parkraumsituation im Zentrum der Stadt Mayen untersucht. Dazu wurde das aktuelle Parkraumangebot erfasst und der vorhandenen Nachfrage gegenübergestellt, um eine Datengrundlage für weitere städtebauliche Planungen zu erhalten. Zunächst wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme für das Untersuchungsgebiet die Anzahl der vorhandenen öffentlichen und privaten Parkstände ermittelt. Zudem wurde die Nachfrage nach Parkraum gemäß der Berechnungsmethodik der EAR 05 Parkraum berechnet.

Aus der Gegenüberstellung von Parkraumangebot und Parkraumnachfrage lässt sich ableiten, dass für den Untersuchungsraum derzeit ein Parkraumbedarf von mindestens 400 bis zu 500 öffentlichen Stellplätzen besteht.

Der schon jetzt bestehende hohe Parkdruck, der sich auch an den in den vergangenen Jahren stetig gestiegenen Parkverstoßen festmachen lässt, wird sich in Zukunft durch eine große Zahl entfallender öffentlicher Parkplätze noch deutlich erhöhen.

Des Weiteren besteht auch bei bestimmten öffentlichen Einrichtungen, wie beispielsweise der Hochschule für öffentliche Verwaltung (HöV) ein zunehmend hoher Parkdruck. So kann der Stellplatzbedarf der HöV mit täglich rund 900 Studierenden und über 100 Beschäftigten bei Weitem nicht auf den zur Verfügung stehenden 210 Parkständen gedeckt werden. Die hier vorhandenen Stellplätze sind täglich zu 100% ausgelastet. Viele Schüler\*innen und Studierende müssen in der näheren oder weiteren Umgebung parken und verdrängen somit andere Nutzergruppen.

Da das Parkraumangebot zukünftig durch städtebauliche Maßnahmen im Zuge der Stadtsanierung und des Stadtumbaus im Bereich der gesamten Innenstadt noch weiter reduziert wird, verschärft sich die Situation in den kommenden Jahren weiter, wenn dem nicht gezielt entgegengesteuert wird. Die Behebung der städtebaulichen Missstände, die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen für den Bereich der Innenstadt erhoben und dokumentiert wurden, bedingt auch die Schaffung zusätzlichen Parkraums, um das Gebiet insbesondere in seiner Funktion als innenstadtnahes gemischt genutztes Quartier zu stärken.

Der Reduzierung des Parkraumangebots kann im Hinblick auf die hohe Auslastung der vorhandenen Parkstände und unter Zugrundelegung der Berechnungen im Zuge der Parkraumbedarfsermittlung nur bei Bereitstellung von neuem Parkraum, z.B. durch Schaffung eines Parkdecks im Bereich „Im Keutel“ entgegengewirkt werden.

**Teil 5 Anhang**

Tabelle 13: Anzahl der Einwohner im Untersuchungsgebiet, Stand 21.01.2020

<b>Straße</b>	<b>Anzahl der Einwohner</b>
Alleestraße	90
Am Brückentor	69
Am Mühlenturm	12
Am Neutor	31
Am Obertor	21
Am Park	18
Am Wittbender Tor	17
An der Saalburg	29
An der Stadtmauer	34
Auf dem Werth	25
Bachstraße	304
Bäckerstraße	74
Balduinstraße	30
Bannerberg	141
Boemundring	87
Bornhaustert	16
Brückenstraße	67
Burgbrücke	-
Burgfrieden	-
Eifelstraße	40
Einsteinstraße	247
Eltzer Straße	24
Feilsgraben	10
Finstingenstraße	63
Friedrich-Ebert-Straße	139
Genovevastraße	100
Gerberstraße	172
Göbelstraße	133
Golostraße	71
Habsburgring	347
Hahnengasse	39
Hinter Burg	62
Hospitalgasse	-
Im Bannen	136
Im Entenpfuhl	86
Im Hombrich	45



<b>Straße</b>	<b>Anzahl der Einwohner</b>
Im Keutel	53
Im Konner Pfad	8
Im Möhren	221
Im Preul	5
Im Trinnel	73
Kehriger Straße	243
Kelberger Straße	147
Kirchgasse	5
Kirchplatz	80
Koblenzer Straße	635
Kreuzgang	-
Maifeldstraße	111
Mario-Adorf-Burgweg	-
Marktplatz	86
Marktstraße	141
Mauerstraße	8
Mühlenweg	54
Neustraße	126
Oberer Markt	-
Pfarrer-Kneipp-Straße	56
Polcher Straße	267
Rathausgasse	6
Robert-Koch-Straße	93
Rosengasse	5
Schlotterhof	4
Siegfriedstraße	279
St.-Veit-Straße	89
Stehbach	219
Töpfersraße	60
Uferstraße	50
Wasserpfortchen	16
Westbahnhofstraße	90
Wittbende	93

Tabelle 14: Anzahl der Einwohner im Untersuchungsgebiet (Stadtverwaltung Mayen 2013, 2019)

Straßen	Gesamtzahl der Parkverstöße		
	2013	2018	2019
Alleestraße	41	209	248
Am Brückentor	k.A.	0	1
Am Mühlenturm	k.A.	1	1
Am Neutor	k.A.	91	97
Am Obertor	0	10	4
Am Park	k.A.	11	1
An der Saalburg	k.A.	31	6
An der Stadtmauer	6	24	1
Am Wittbender Tor	55	51	48
Bachstraße	36	266	169
Bäckerstraße	0	289	130
Balduinstraße	k.A.	3	1
Balthasar-Krems-Straße	k.A.	21	0
Bannerberg	k.A.	94	1
Blumenstraße	20	95	36
Boemundring	16	129	177
Bornhaustert	79	239	161
Brückenstraße	76	236	130
Burgbrücke	k.A.	15	24
Burgfrieden	14	109	46
Eifelplatz	k.A.	6	4
Eifelstraße	k.A.	6	9
Eltzer Straße	k.A.	0	1
Entenpfuhl	k.A.	120	120
Feilsgraben	k.A.	68	37
Finstingenstraße	5	48	24
Friedrich-Ebert-Straße	k.A.	94	14
Gartenstraße	k.A.	89	90
Genovevastraße	k.A.	26	11
Gerberstraße	214	249	253
Göbelstraße	33	154	201
Golostraße	k.A.	83	42
Habsburgring	38	265	238
Hahnengasse	51	121	72
Hinter Burg	k.A.	216	97
Hospitalgasse	k.A.	0	1
Im Bannen	k.A.	49	85
Im Entenpfuhl	13	1	1
<b>Im Hombrich</b>	<b>92</b>	<b>434</b>	<b>350</b>
Im Keutel	27	158	127

Straßen	Gesamtzahl der Parkverstöße		
	2013	2018	2019
Im Möhren	15	38	18
Im Preul	18	68	57
Im Trinnel	78	155	213
Kehriger Straße	5	120	70
Kelberger Straße	8	102	113
Kirchgasse	1	0	2
Kirchplatz St. Clemens	0	42	36
Koblenzer Straße	31	182	188
Kreuzgang	0	1	1
Maifeldstraße	k.A.	119	53
Mario-Adorf-Burgweg	k.A.	3	0
Marktplatz	k.A.	5	3
Marktstraße	k.A.	21	9
Mühlenweg	4	16	4
Neustraße	38	109	220
Oberer Markt	37	144	134
Parkplatz Clemensschule	k.A.	195	176
Parkplatz Herz-Jesu-Kirche	k.A.	192	108
<b>Parkplätze Krankenhaus</b>	k.A.	<b>301</b>	<b>355</b>
Parkplatz Nettebad	k.A.	98	10
<b>Parkplatz Rewe</b>	k.A.	<b>345</b>	<b>222</b>
Pellenzstraße	k.A.	42	8
Pfarrer-Kneipp-Straße	k.A.	2	0
Polcher Straße	2	10	11
Rathausgasse	k.A.	4	0
<b>Rosengasse</b>	k.A.	<b>400</b>	<b>300</b>
<b>Siegfriedstraße</b>	15	<b>523</b>	<b>302</b>
St.-Veit-Straße	0	176	199
<b>Stehbach</b>	<b>259</b>	<b>373</b>	<b>399</b>
Töpfersraße	39	61	71
Uferstraße	0	40	31
Wasserpfortchen	10	282	145
Westbahnhofstraße	k.A.	35	72
Wittbende	k.A.	40	11