

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0643/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 30.03.2015	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 14.04.2015

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	28.04.2015	Ö
Stadtrat	Entscheidung	20.05.2015	Ö

## Betreff:

Konzept zur Harmonisierung der Parkgebühren in Mainz (Parkraummanagementkonzept)

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 09.04.2015

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete

Mainz, 21.04.2015

gez. Ebling

Michael Ebling  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtvorstand/ Verkehrsausschuss empfiehlt, der Stadtrat beschließt, das Konzept zur Harmonisierung der Parkgebühren (Parkraummanagementkonzept) in Mainz mit Umsetzung zum 01. Oktober 2015 einzuführen.
2. Der Stadtvorstand/ Verkehrsausschuss empfiehlt, der Stadtrat beschließt, die Verwaltung mit der dazu notwendigen Änderung der *„Gebührenordnung der Stadt Mainz für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen im Bereich von Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Mainz“* ab 01.10.2015 (*Parkgebührenordnung*) zu beauftragen.
3. Der Stadtvorstand/ Verkehrsausschuss empfiehlt, der Stadtrat beschließt, die Verwaltung zu beauftragen, bis zur endgültigen Beschlussfassung der Parkgebührenordnung in den Gremien, parallel die relevanten Multiplikatoren der Fachöffentlichkeit im Rahmen einer Partizipation über die Ziele und Inhalte des Konzepts zur Harmonisierung der Parkgebühren zu unterrichten.

## Problembeschreibung / Begründung

### 1. Sachverhalt

In der Stadt Mainz herrscht auf der Ebene der Politik, der Bevölkerung und des Einzelhandels ein weitreichender Konsens über das Erfordernis, dem motorisierten Individualverkehr eine ausreichende Anzahl von Kurzzeitparkplätzen in zentralen Lagen des Stadtgebietes vorzuhalten. Dies ist unstrittig notwendig, um der Funktion der Stadt Mainz als Oberzentrum für Versorgung, Dienstleistung und Kultur gerecht zu werden.

Im Innenstadtbereich steht in den Parkhäusern und ebenerdigen Parkplatzanlagen eine beträchtliche Anzahl von Parkplätzen zur Verfügung. Diese werden überwiegend von der Parken in Mainz GmbH (PMG) bewirtschaftet, in einigen Fällen auch von privaten Betreibern. Daneben finden Verkehrsteilnehmer entlang vieler Straßenzüge Parkplätze in Seitenlage, die seitens der Stadt durch Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden.

Wenngleich objektiv die Anzahl von Stellplätzen für die Nachfrage ausreichend erscheint, wird die Situation des ruhenden Verkehrs in der Stadt regelmäßig als verbesserungsbedürftig eingeschätzt. Die Kritik bezieht sich dabei unter anderem auf die Höhe und Struktur der Parkgebühren, mangelnde Stellflächen im öffentlichen Straßenraum, Parksuchverkehre und andere Aspekte.

Städtebaulich stellt die Ausweitung des vorhandenen Parkraums auf öffentlichen Flächen in der Regel keine Option dar, da dies dem Ziel einer Verbesserung der Aufenthaltsfunktion in der Innenstadt widerspricht. Auf der anderen Seite werden vorhandene Ressourcen in Parkhäusern vielfach nur unzureichend genutzt. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung bereits verschiedene Anträge bearbeitet (z.B. Anträge 0168 und 0317/2009), wobei hier nur auf Teilaspekte eines umfassenden Lösungsansatzes eingegangen werden konnte.

### 2. Lösung

Die Verkehrsverwaltung hat es sich vor diesem Hintergrund zur Aufgabe gemacht, einen ganzheitlichen Ansatz zur nachhaltigen Verbesserung der Situation zu entwickeln. Kernziel ist dabei, die (Innen)Stadt Mainz als einen attraktiven und gesunden Lebens- und Aufenthaltsraum für deren Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte weiterzuentwickeln. Sie soll einladen für Einkäufe und Erledigung, für Besuche und Begegnung, zum Verweilen, für Besichtigungen und nicht zuletzt zum Wohnen und Arbeiten.

Derzeit kann dieses grundsätzliche Ziel nur bedingt erreicht werden. Folgende wesentliche Defizite sind im aktuellen Parkraummanagement festzustellen:

- Das Straßenrandparken an Parkscheinautomaten (PSA) ist billiger als in den meisten Parkhäusern und sonstigen Parkieranlagen der PMG. Auch die recht großzügig bemessene Höchstparkdauer lässt das Parken im öffentlichen Verkehrsraum als bequem und günstig erscheinen. Straßenrandparkplätze werden daher auch verstärkt für längerfristige Parkvorgänge genutzt. Wegen der daraus resultierenden geringen Umschlaghäufigkeit werden sie dem tatsächlichen Bedarf, nämlich Parkplatzsuchenden für kurze Erledigungen und mit kurzen Wegen zum Ziel, entzogen.

- Durch die daraus resultierende Nachfrage nach Straßenrandparkplätzen, die deutlich höher ist als das Angebot, entsteht ein erhöhter und unnötiger Parksuchverkehr, der umweltbelastend und unwirtschaftlich ist. Zudem wird das gut ausgebaute Parkleitsystem vor allem von Ortskundigen nur unzureichend beachtet.
- Infolge dessen sind die Parkhäuser der PMG daher an allen Tagen deutlich zu gering ausgelastet.
- In der Vergangenheit wurden sowohl für die Parkhäuser als auch für das Straßenparken viele „maßgeschneiderte“ Sondertarife und –bedingungen entwickelt. Die Bestimmungen und Parkkosten sind für die Nutzer dadurch sehr unübersichtlich und schwer vergleichbar geworden.
- Es lassen sich allenfalls einzelne Tarifdetails positiv vermitteln, jedoch keine darüber hinaus erkennbare Gesamtstrategie im ruhenden Verkehr, die imagefördernd für die Innenstadt vermittelbar wäre.

Diese Probleme können durch ein umfassendes Parkraummanagement gelöst werden, das sowohl die Parkhäuser der PMG als auch die durch die Stadt bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum umfasst. Ein erfolgreiches Parkraummanagementkonzept muss dabei folgende Ziele verfolgen:

- Grundsätzlich sind alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Zone 1 zu bewirtschaften.
- Die Stadt Mainz und (zumindest) die Parkhausbetreiberin Parken in Mainz GmbH erarbeiten gemeinsam einen abgestimmten konzeptionellen Ansatz
- Die Parkplätze im Straßenraum sollen denjenigen Nutzern vorbehalten bleiben, die von deren objektiven Vorteilen gegenüber Stellplätzen in Parkhäusern profitieren. Dies kommt vor allem dem spezialisierten Einzelhandel in der Innenstadt, der zielgerichtet aufgesucht wird, zugute.
- Im Gegenzug ist Besucherinnen und Besuchern mit längerem Aufenthalt in der Innenstadt („Stadtbummler“, „Marktgänger“, „Restaurantkunden“) die Nutzung der Parkhäuser attraktiver zu gestalten.

Um dies zu erreichen, müssen die Parkflächen im Straßenraum gegenüber den Parkhäusern künftig deutlich intensiver bewirtschaftet werden. Dies soll mit einer geeigneten Anhebung der Tarife bei gleichzeitig stärker begrenzten Höchstparkdauer erreicht werden. Als flankierende Maßnahme ist eine Vereinfachung und bessere Strukturierung der Tarife anzustreben, durch die die Nutzer die Kosten zwischen Straßenrandparken und Parkhausbenutzung (insbesondere der Herausstellung der Vorteile der Parkhäuser) leichter vergleichen können. Ein weiterer Baustein, nämlich die baulich-gestalterische Aufwertung der Parkhausanlagen wird seitens der PMG bereits seit geraumer Zeit verfolgt und sollte weiter forciert werden.

**Das Konzept zur Harmonisierung der Parkgebühren in Mainz (Parkraummanagementkonzept)** umfasst einen Ansatz, der Parkhöchst Dauern und Tarife der öffentlichen Stellplätze und der Parkierungsanlagen der PMG einschließt. Dieses Konzept entstand in enger Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung der Parken in Mainz GmbH. In die Wirtschaftlichkeitsberechnungen der PMG sind dabei sowohl kalkulatorische Elastizitäten als auch die bereits vorhandenen Beschlüsse des PMG-Beirats zu Investitionsvorhaben in die PMG-Parkierungsanlagen eingeflossen. Insofern kann von einer entsprechend langfristigen wirtschaftlichen Stabilität ausgegangen werden.

Um das Parkraummanagementkonzept erfolgreich erarbeiten und etablieren zu können, hat die Verkehrsverwaltung seit 2012 detaillierte Analysen aus unterschiedlichen Quellen durchgeführt. Sie bilden die Grundlage für die nachfolgend dargestellte, konzeptionelle Lösung und die darauf aufbauenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Stadtverwaltung sowie der Parken in Mainz GmbH:

Folgende Detailauswertungen und ihre Ergebnisse sind hervorzuheben:

- Zentrale PMG-Anlagen sind an Werktagen nur zu etwa 55% ausgelastet (basierend auf kontinuierlich erhobenen Werten der PMG der Ein-/Ausfahrten je Stunde).
- In der heutigen Zone 1 dauern ca. 60% aller Parkvorgänge im öffentlichen Straßenraum nur maximal eine Stunde (aus: Stichprobenerhebung in der City mittels Kennzeichenerfassung).
- In der heutigen Zone 2 dauern ca. 75% aller Parkvorgänge im öffentlichen Straßenraum nur maximal 2 Stunden (aus: Auswertung der Parkscheinautomaten).
- Die mittlere Überwachungsquote des Amtes-31 liegt in der Innenstadt bei ca. 70% aller Tage.

Daneben wurden für die Erarbeitung der Konzeptionen Daten aus den Einnahmeerlösen aller Parkscheinautomaten für die Jahre 2012 bis 2014 ausgewertet. Analog lagen für die Parkieranlagen der PMG in der Innenstadt die Erlöse für den gleichen Zeitraum vor, hier sogar differenziert nach absoluten Parkvorgängen sowie geschichtet nach Parkdauer.

Im Ergebnis setzt sich danach das Mainzer Konzept zur Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum aus folgenden Bausteinen zusammen:

- Das Mainzer Stadtgebiet wird auch weiterhin in zwei Zonen unterteilt (Zone 1 = Innenstadt / Zone 2 = übriges Stadtgebiet). Die Abgrenzung der beiden Zonen wird angepasst. Im Wesentlichen betrifft das die Erweiterung der Zone 1 im vom Einzelhandel geprägten nördlichen Umfeld des Hauptbahnhofs (Bereich Umfeld Boppstraße)
- Das bisherige ‚Premiumparken‘ (z.B. Schottstraße; Westvorfahrt Hauptbahnhof) entfällt und wird künftig in die Zone 1 integriert.
- Die Gebührenhöhe für 30 Minuten Parkzeit an Parkscheinautomaten in der Zone 1 beträgt zukünftig gleichbleibend 1,00 €, in der Zone 2 beträgt sie gleichbleibend 0,50 € je 30 Minuten. Die Möglichkeit zum Bezahlen im Minutentakt bleibt an den Parkscheinautomaten beider Zonen weiterhin erhalten.
- Die Parkierungshöchstdauer in der Zone 1 beträgt künftig maximal 1 Stunde, in der Zone 2 wird diese auf maximal 2 Stunden festgesetzt (ca. 60 % in Zone 1 parken -wie erwähnt- heute maximal 1 Stunde; ca. 75% in Zone 2 parken heute maximal 2 Stunden).
- Die Bewirtschaftungszeiten in der Zone 1 werden folgendermaßen festgesetzt:  
Montag bis Samstag von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr; keine Bewirtschaftung am Sonntag.  
Bewirtschaftungszeiten in der Zone 2: Montag bis Freitag von 08:00 bis 20:00 Uhr; Samstag von 10:00 bis 15:00 Uhr; keine Bewirtschaftung am Sonntag.
- In der Zone 2 entfällt die Regelung mit Tagstarif im Bereich ‚Fort Hauptstein‘. Die übrigen Sonderbereiche mit Tagstarifen in der Neustadt, Oberstadt, Hartenberg-Münchfeld werden mit 8,- € / Tag bei einer maximalen Parkdauer von 12 Stunden vereinheitlicht. Dadurch erfolgt eine Rabattierung gegenüber dem Status quo in Höhe von 33%.
- Der Zuschnitt der bestehenden Bewohnerparkgebiete bleibt unverändert.

Zeitlicher Zielhorizont zur Umsetzung der Regelungen in der Zone 1 ist der 01.10.2015. Die Umsetzung der Regelungen in der Zone 2 erfolgt mit einem zeitlichen Versatz bis spätestens Ende des 1. Quartals 2016, da angesichts der vorhandenen personellen Kapazitäten im Stadtplanungsamt eine zeitgleiche Umstellung zum 01.10.2015 in beiden Zonen nicht leistbar ist.

Das Gesamtkonzept entfaltet seine Positivwirkung durch eine parallele Umorganisation in den Parkieranlagen der PMG (mit vollständiger Umsetzung zum 01.10.2015; sofern die Tarifhoheit bzw. vertragliche Verpflichtungen seitens der PMG dies im Einzelfall zulassen). Die PMG ist bestrebt, die für die dargestellten Bausteine einer Umorganisation in ihren Parkieranlagen notwendigen Beschlüsse parallel im PMG-Beirat herbeizuführen:

- In den Parkhäusern Kronberger Hof, Rathaus und Theater entfällt der Premiumtarif; hier gilt künftig der Standardtarif.
- Dadurch werden seitens der PMG ganz überwiegend Anlagen mit Standardtarif angeboten, inkl. Unikliniken und Augustusplatz (Ausnahmen: die günstigen Sondertarife in den Parkhäusern Wallstraße und Rheinufergarage bleiben erhalten; dagegen können die Tarife in den Parkhäusern Bonifaziustürme, Römerpassage und Römisches Theater mangels Tarifhoheit seitens der PMG nicht verändert werden).
- In den Parkhäusern Bleiche, CityPort, Kronberger Hof, Landtag, Löhrstraße, Rathaus, Schillerplatz, Schloss und Theater wird der Tageshöchsttarif von bisher 15,00 € bzw. 15,50 € auf künftig 10,00 € gesenkt. Einige Ausnahmen begründen sich durch ihre dezentrale Lage (Anlagen Augustusplatz und Unigelände), durch fehlende Tarifhoheit (Parkhäuser Römerpassage, Römisches Theater und Bonifaziustürme bzw. durch bereits bestehende niedrige Tagesstarife (Parkhäuser Wallstraße, Rheinufer und CineStar-Kinotarif)
- In den künftigen Anlagen der Tarifkategorie ‚Standard‘ wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Verständlichkeit der Kurzzeittarif („Brötchentarif“) abgeschafft. Damit kostet die erste halbe Stunde in diesen Anlagen statt bislang 0,50 € generell 0,80 € (Ausnahme: Uniklinik, hier bleibt die Ausfahrt innerhalb von 30min weiterhin kostenfrei).
- Die Zeitfenster zwischen Tagesstarif / Nachttarif werden verschoben: Der Beginn des Nachttarifs wird von derzeit 20.00 Uhr auf künftig 19.00 Uhr vorgezogen. Der Nachttarif endet künftig bereits um 06.00 Uhr. Preis und Taktung des Nachttarifs bleiben gegenüber heute unverändert (0,90 € je ½ Stunde, 5,00 € maximal).
- Die Abrechnungstaktung wird verändert: Die ersten 4 halben Stunden werden unverändert in diesen Zeitintervallen abgerechnet. Ab der 3. Stunde gilt ein 60-minütiger Abrechnungstakt (bis zur vollendeten 4. Stunde; ab der 5. Stunde gilt ohnehin der neue Tageshöchsttarif von 10,- €).
- Anpassung der Tarife: 0,80–1,00–1,00–1,10 € für die ersten 4 halben Stunden, dann 2,10 € für jede weitere angefangene Stunde bis zum Erreichen des Tageshöchsttarifes von 10,00 €.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die abgestimmten Tarife zwischen den PMG-Anlagen und den mit Parkscheinautomaten (PSA) bewirtschafteten Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum in der Zone 1:

Konzept 2015: Parkgebührenharmonisierungskonzept PMG / Stadt Mainz

Bestandstarife PMG 2014	Standard	Premium	Konzept PMG 2015	Konzept PSA 2015 (Zone 1)
erste 1/2 Stunde*	0,80	0,80	0,80	1,00
zweite 1/2 Stunde	1,00	1,10	1,00	1,00
dritte 1/2 Stunde	1,00	1,10	1,00	-
jede weitere 1/2 Stunde	1,00	1,10	1,10	-
Stundentakt ab 3. Stunde	-	-	2,10	-
<b>erste 1/1 Stunde</b>	<b>1,80</b>	<b>1,90</b>	<b>1,80</b>	<b>2,00</b>
jede weiter 1/1 Stunde	2,00	2,20	2,10	-

\*inkl. "Brötchentarif": 0,50 EUR bei Ausfahrt < 30 min (PSA = Parkscheinautomat)

Durch die Anpassung der Tarife, Taktfrequenzen und Höchstparkdauern ergeben sich zahlreiche Positiveffekte für die Nutzer. Im Wesentlichen umfasst dies eine vereinfachte Tarifstruktur sowie einen in den Parkhäusern günstigeren Tarif gegenüber dem Straßenparken:

- Einheitlicher Tarif PMG-weit (Abweichungen nur als Vergünstigungen bei den Parkhäusern Rheinufer und Wallstraße sowie bei den unter Management-Vertrag stehenden Parkhäusern), und damit keine Unterscheidung mehr zwischen Premium- und Standardparkhaus.
- Die erste Stunde Parken im Parkhaus ist günstiger als auf der Straße. In Kombination mit der Reduzierung der Höchstparkdauer auf der Straße auf 1 Stunde wird das Ziel erreicht, Kurzparken im öffentlichen Straßenraum und längeres Parken im Parkhaus zu ausgewogenen Konditionen anzubieten.
- Die Tarifstrukturen der PMG und an den Parkscheinautomaten der Zone1 bieten eine einfache Vergleichbarkeit der Tarife untereinander und mit anderen Parkhausbetreibern (z.B. PH Brand).
- Die halbstündige Taktung erzielt eine Tarifgerechtigkeit für Kurzparkvorgänge bis 2 Stunden. Danach besteht durch die Stundentaktung ein Anreiz zur längeren Verweildauer in der Stadt, weiter begünstigt durch den preiswerten Tageshöchsttarif von 10,- €, der künftig bereits ab einer Parkdauer von 5 Stunden greift.
- Durch die Höhe der Anpassung der Tarife für das Parken im öffentlichen Straßenraum ergeben sich keine Standortnachteile im Vergleich zu den Parkgebühren in den Nachbarstädten im Rhein-Main-Gebiet (Frankfurt/M.: Parkgebühren Innenstadt 3,- € / Stunde, Wiesbaden: Parkgebühren Innenstadt 2,- € / Stunde)
- Mit Reduzierung des Tageshöchsttarifs auf 10,-€ in den PMG-Häusern ist dieser künftig der günstigste im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Die schafft somit Anreize für eine längere Verweildauer in der Mainzer Innenstadt.
- Gleiches gilt für die Verschiebung des Tages-/Nachttarifs (6-19/19-6 Uhr). Dies begünstigt die abendlichen Stadtbesucher (Kino, Gastronomie, Kultur etc.).
- Die geplante PMG-Tariferhöhung für 2016 für Investitionsvorhaben ist in der Tarifanpassung 2015 bereits berücksichtigt. Das Konzept erfordert dadurch keine kurzfristigen Anpassungen der Tarife und ist langfristig stabil. Für eine Aufwertung der PMG-Anlagen stehen damit perspektivisch die Investitionsmittel zur Verfügung.

In Abstimmung mit der PMG wurden die folgenden Annahmen für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterstellt:

Die Abschätzung der künftigen PMG-Einnahmen infolge der neuen Tarifstruktur ist abhängig von der Einschätzung des künftigen Parkverhaltens. Hier wird davon ausgegangen, dass sich das Parkverhalten der heutigen Straßenparker mit Parkdauer größer 1 Stunde nur unwesentlich ändert. Wer heute länger als 1 Stunde im Straßenraum parkt, hat dafür Gründe, die auch künftig vorliegen werden und eine Parkdauer in gleicher Größenordnung bedingen. Diese Parkvorgänge werden im Konzept 2015 als zusätzliche Nachfrage in den Häusern der PMG wirksam. Das maximale Verlagerungspotenzial wird jedoch zurückhaltend und mit dem unteren Wert der aus Parkvorgängen bekannten Analysedaten angesetzt.

Zudem wird bewusst konservativ davon ausgegangen, dass sich nur 75% der heutigen Parker mit mehr als einer Stunde Parkzeit in die Parkieranlagen der PMG verlagern lassen.

Eine weitere Einschätzung bezieht sich auf mögliche Verluste an heutigen Kurzzeitparkern unter 1 Stunde Parkzeit der PMG, bedingt dadurch, dass durch die auf maximal 1 Stunde begrenzte Parkdauer im Straßenraum auf dem Weg ins Parkhaus künftig „ausreichend“ Stellplätze anfahrbar sind und auch genutzt werden.

Auch hier gehen die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der PMG von einem deutlich konservativen Ansatz aus, indem unterstellt wird, dass 40% der heutigen PMG-Kurzzeitparker bis maximal eine Stunde Parkdauer durch den höheren Parkraumumschlag im öffentlichen Straßenraum künftig dort einen freien Stellplatz finden werden und diesen auch bevorzugt nutzen.

In Kombination dieser Ansätze errechnet sich für die PMG mit dem Konzept 2015 zur Harmonisierung der Parkgebühren in Mainz dauerhaft eine stabile Umsatzentwicklung und für den Fall, dass die konservativen Annahmen übertroffen werden, eine spürbare Umsatzsteigerung.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich für Langzeitparker in den Parkhäusern in den allermeisten Fällen spürbar günstigere Tarife ergeben. Die finanziellen Vorteile können sich dabei auf mehrere Euro pro Parkvorgang aufaddieren.

Kurzzeitparker, die weiterhin im öffentlichen Straßenraum parken, müssen zwar einen etwas höheren Obolus als bisher entrichten, haben aber deutlich höhere Chancen, schnell und ohne lästiges Suchen einen freien Parkplatz zu finden. Absolut gesehen bewegen sich diese Mehrkosten pro Parkvorgang nur in Cent-Bereichen, dem steht aber die Aussicht auf Zeitgewinn und gesparte Treibstoffkosten gegenüber.

Mit einer weiterhin guten Erreichbarkeit der Innenstadt kann der spezialisierte Einzelhandel in der Innenstadt gestärkt und einer Abwanderung oder Schließung von Fachgeschäften entgegen gewirkt werden.

Die Reduzierung des Parksuchverkehrs steigert die Lebensqualität in der Innenstadt durch Vermeidung von Lärm und Abgasen, und schlussendlich wird mit der Verlagerung von längerfristigen Parkvorgängen in die Parkhäuser sowie der besseren Auslastung der vorhandenen Kapazitäten ein höheres Parkplatzangebot auf der Straße geschaffen, ohne dass hierfür Flächen versiegelt oder Investitionen getätigt werden müssen.

Somit profitieren praktisch alle Akteure und Betroffenen direkt oder indirekt von den Maßnahmen.

### 3. Alternativen

Der dargestellte, aus verkehrspolitischen sowie Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten plausible Ansatz des Parkraummanagementkonzepts wird nicht umgesetzt, die Chancen aus einer abgestimmten Bewirtschaftungsstrategie Straße/PMG kommen nicht zum Tragen. Im Konzept enthaltene Potenziale zur nutzerfreundlichen / bedarfsgerechten Tarifgestaltung im ruhenden Verkehr und Attraktivitätssteigerung der Mainzer Innenstadt bleiben dadurch weiterhin ungenutzt.

### 4. Ausgaben/Finanzierung

#### a) einmalige Ausgaben

Derzeit werden im Stadtgebiet 182 Parkscheinautomaten betrieben (114 in der Zone 1; 68 in der Zone 2). Die einmaligen Ausgaben setzen sich zusammen aus der technischen Umrüstung der Parkscheinautomaten, der Anpassung der Standortbeschilderung und Modifikationen beim Handyparken.

Aktuelle Kalkulationsansätze errechnen daraus für die Umrüstung der Parkscheinautomaten einen durchschnittlichen Betrag von knapp 102,- € / PSA. Die einmaligen Ausgaben betragen demnach 18.564,- Euro. Die Mittel stehen bei der Haushaltsstelle „Parkraumbewirtschaftung“ (Innenauftrag: 540603001) zur Verfügung.

#### b) laufende Ausgaben einschl. Folgekosten (z. B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst)

keine

#### c) Einnahmen

Die Begrenzung der Höchstparkdauer in der Zone 1 im öffentlichen Straßenraum auf maximal 1 Stunde bei gleichzeitiger Verlagerung der Parkvorgänge über 1 Stunde in die Parkhäuser verändert die Einnahmesituation an den Parkscheinautomaten. Dies trifft ebenfalls, wenn auch in deutlich abgeschwächter Form, auf die Beschränkung der Höchstparkdauer in der Zone 2 zu. Ähnliches gilt für den Entfall des Premiumparkens im öffentlichen Straßenraum. Dem stehen jedoch deutliche Zuwächse bei den Einnahmen aus der Anhebung der Tarife in beiden Zonen 1 und 2 gegenüber.

In der Summe ist davon auszugehen, dass die oben beschriebenen Einnahmerückgänge vollständig dadurch kompensiert werden, dass ein Großteil der bisherigen Parkvorgängen unter 1 Stunde in den Parkhäusern der PMG wieder im öffentlichen Straßenraum parkt, da durch das Konzept dort wieder vermehrt freie Plätze zu finden sind. Saldiert führen sämtliche monetären Effekte des Parkraummanagementkonzeptes 2015 zu einem leichten Umsatzplus bei den städtischen Parkgebühreneinnahmen, das mittelfristig die unter a) angeführten einmaligen Kosten kompensiert.

Nicht direkt zu beziffern sind die Positivwirkungen durch Vermeidung von Parksuchverkehren, die die Mainzer Innenstadt als Einkaufsstandort aufwerten und durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität einen Imagegewinn verschaffen. Der „Konzern Stadt“ gewinnt in der Gesamtbetrachtung durch die Parkgebührenharmonisierung daher deutlich und nachhaltig.

## Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Das Konzept versetzt die PMG bei der dargestellten stabilen bis tendenziell steigenden Erlösprognose in die Lage, ihre Parkhäuser auch weiterhin sukzessive zu modernisieren und damit die aktuellen Erwartungen an Sauberkeit und Helligkeit sowie objektiver und subjektiver Sicherheit zu erfüllen. Davon profitieren insbesondere weibliche Parkhausbenutzer.

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.