

Antrag an den Ausschuss für Anregung und Beschwerden oder andere mit diesem Thema beschäftigten Ratsgremien.

Leverkusen, den 28.11.2019

Die Verwaltung erarbeitet auf der Grundlage der Punkte 1-3 eine Beschlussvorlage zur effizienten und transparenten Parkraumbewirtschaftung mit dem Ziel der Förderung von ÖPNV und Radverkehr zu den Zentren von Leverkusen und der Gewinnung von mehr Lebensqualität in den Zentren.

1a)

Die Stadtverwaltung, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen Wupsi, koppelt nach einer entsprechenden Preiserhöhung, den Erwerb eines Parktickets in den Kernzentren Leverkusens (Wiesdorf, Opladen, Schlebusch) mit einem Punktebonus auf dem Parkticket, das zur verbilligten Nutzung des ÖPNV und ggf. der Leihräder berechtigt. Längerfristig sollen die Parkgebühren so erhöht werden, dass der Preis eines Hin- und Rückfahrtickets bis zum Stadtrand und die Gebühren für Parkplatzüberwachung und Wartung im Parkticketpreis enthalten sind, d.h. dieser höher ist als die ÖPNV Tickets. Die Stadtverwaltung legt hierzu eine Zeitplanabschätzung vor, welche Stufen in Zeitraum von 2-5 Jahren erreicht werden könnten.

1.b)

Entsprechend wird die Ordnungsstrafe für nicht bezahlte Parkgebühren deutlich erhöht und mehr Personal zur Überwachung eingestellt. Die Stadtverwaltung macht hierzu für den in 1.a) angegebenen Zeitraum Vorschläge für wahrscheinlich wirksamen Ordnungsstrafen.

1c)

Ausnahmeregeln für Menschen mit Bewegungseinschränkungen sollen geprüft werden auch unter Berücksichtigung der Entfernung zur nächsten Haltestelle. Alternativ zur Parkgebührenregelung wäre hier auch eine entsprechende Taxikostenunterstützung sinnvoll (sofern dies für Arztbesuche nicht bereits durch die Krankenkassen geleistet wird.) Allerdings ist hierbei auch die Möglichkeit der sozialen Teilnahme wichtig)

2a)

Für Anwohner und Gewerbetreibende wird eine günstigere, möglichst einkommens- bzw. umsatzabhängige Gebührenlösung eingeführt, sofern sie nachweisen, dass eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen auf den ihnen zur Verfügung stehenden Grundstücken nicht realisiert werden kann. Die Gebühr soll aber so angemessen sein, dass ein Anreiz besteht, öffentlichen Parkraumnutzung zu verringern. (S. auch 2.-b))

2.b)

Für die Gewerbetreibenden wird das Angebot eines vergünstigtes ÖPNV-Ticketsystems für ihre Kunden entwickelt, z.B. einen Code zum Ticketausdruck oder für eine Smartphone App.

2.c)

Zur Lieferung der gekauften Waren, welche einen normalen tragbaren Einkauf übersteigt, wird von der Stadt, den Einzelhändlerverbänden und der IHK ein Liefersystem entwickelt, indem Lastenräder bevorzugt eingesetzt werden. Auch hier nutzen die Stadt und die Gewerbe mögliche Fördermittel.

3.a)

Die Stadtverwaltung versucht, zusätzliche Landes- und Bundesmittel für diesen innovativen Versuch der ÖPNV Förderung und Verminderung des KFZ Verkehrs in

die Zentren einzuwerben, auch unter dem Aspekt der Emissionsminderung zur Vermeidung von Fahrverboten.

3.b)

Die Stadtverwaltung erkundet hierzu, ob für diesen Versuch Fördermittel erhalten werden können, vom Land, Bund und der EU, für Personal zur Parkraumbewirtschaftung im Rahmen dieses Konzeptes und auch ggf. zur Förderung der Radnutzung und des Radwegeausbaus.

Auf eine Umstellung der Parkuhren kann verzichtet werden. (siehe Begründung).

Dies ermöglicht auch einen zunächst zeitlich begrenzten Versuch dieses neuen Konzeptes.

Begründung:

Die traditionelle Sicht vieler Autofahrers ist, dass Parken auch in den Zentren möglichst kostenfrei oder doch sehr günstig im Vergleich zu den ÖPNV Preisen, angeboten wird. Sie empfinden die Erhebung von Parkgebühren als „Abzocke“ zugunsten der allgemeinen Stadtfinanzen und sind der Auffassung, dass sie als Autofahrer ja genug Steuern für ihr Auto und für Benzin bezahlen, ein Irrtum! (Quelle 2). Diese Sichtweise hat zu einer für das Stadterleben und die Gesundheit negativen Entwicklung hin zu einer autogerechten Stadtgestaltung geführt. Diese ist nicht nachhaltig zukunftsfähig.

Wenn die Belastung der Zentren durch Autos abnimmt, so entsteht ein Mehrwert durch neue Freiflächen, mit anderen Nutzungsmöglichkeiten und geringerer Emissionsbelastung in den Zentren. Die notwendige Subventionierung des ÖPNV wird durch mehr Nutzer teilweise ausgeglichen und es lohnt sich eine ggf. zusätzliche Subventionierung durch die Mehrwerteffekte in den Zentren. (Weniger Emissionen, mehr Platz, ggf. mehr Wohnbebauung nach den Emissionsregeln im Bauplanungsrecht – auch zur besseren Wohnkonzeption als im Wohnbauprogramm 2030+ empfohlen, da eine stärkere Wiederbelebung der Zentren möglich ist.

Zu 1. und 2.

Wird eine transparente Nutzung der Parkgebühren für die Förderung des ÖPNV, wie in 1-2 dargestellt und die konsequente Überwachung mit entsprechenden hohen Ordnungsstrafen eingeführt, so kann der Bürger sich nun zwischen der teureren Fahrt mit dem KFZ oder der günstigeren Nutzung des ÖPNV oder kostenfreien Fahrradnutzung entscheiden. Auch nach einer Autofahrt mit entsprechend hohen Parkgebühren in den Kernzentren bietet das Parkticket mit ÖPNV Bonus/ticket den Anreiz, dieses bei der nächsten Fahrt zu nutzen.

zu 2a:

Nach Ankündigung des Verkehrsministers werden die Städte hier einen größeren Ermessensspielraum bekommen als bisher bei der sehr geringen Anwohnergebühr von 30 Euro im Monat – weniger als 10 Cent pro Tag!

Alternative für die Zukunft: Eine bessere Alternative zur Bepreisung der Beanspruchung der Zentren durch Autofahrer wäre eine elektronische Citymaut, wie sie schon in anderen europäischen Städten existiert. (Quelle 1) Als rechtliches Problem könnte die Miterfassung von Autofahrern erscheinen, welche den Stadtraum nur passieren müssen. Sie können anhand des Kennzeichens und einer entsprechenden Mehrfach-erfassung ermittelt werden. Ist jedoch der Autobahnring und Schnellstraßen um die Zentren wieder besser nutzbar, so könnten auch sie miterfasst werden, um eine Belastung der Zentren zu vermindern. (Bsp. Kopenhagen, London).

Zu 3.

Ein sehr wichtiges Argument für die Einführung und damit einer finanziellen Förderung ist – unter der Voraussetzung, dass die ÖPNV Tarife für Berufstätige preisgünstig sind – die Möglichkeit, Emissionsbelastungen - und damit drohenden Fahrverbote - zu vermindern. Aber auch weil es ein innovativer Versuch ist unter anderen Aspekten, wie Verbesserung der Stadtgestaltung, der besseren

Wohnraumnutzung der Radwegförderung, usw., ergeben sich potenziell gute Möglichkeiten.

Die dargestellte Preisanpassung wird sich nur sukzessive einführen lassen. Auf eine Umstellung der Parkuhren kann verzichtet werden, wenn der Ticketpreis auch einen Anteilbonus für ein ÖPNV Ticket bedeutet – z.B. für 4 x1 Euro Parkticket kann ein ÖPNV Fahrschein für das Stadtgebiet beim Busfahrer gelöst werden. Dies ermöglicht auch einen zunächst zeitlich begrenzten Versuch dieses neuen Konzeptes. Es reicht eine gut sichtbare verständliche Darstellung auf den Ticketsäulen, welche außer der Bonusregelung auch kurz den Sinn erläutert, und bei der Einführung zusätzlich eine gute Darstellung in den Medien. Für sehr kleine Bonusverrechnungen unter einem Euro wird die Abrechnung für den Busfahrer zu umständlich. Solche Tickets könnten in den ÖPNV Servicezentren eingelöst werden.

Ein Problem ergibt sich auch bei der Übertragung dieses einfach durch den Busfahrer kontrollierbaren Systems auf die Leihräder. Dies ließe sich im ersten Versuch durch eine Übertragung in Bonuspunkte auf eine App in den ÖPNV Servicezentren lösen.

Quellen

1. <https://www.zeit.de/suche/index?q=citymaut&p=4> viele Artikel zum Thema Citymaut und Stadtleben
2. <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/mobilitaetsatlas-2019-wie-sich-deutschland-bewegt-und-was-es-kostet-a-1294503.html>
3. Wohnbauprogramm 2030+

Antragsteller:

Email: