



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2019/3324

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-gr

Dezernat/Fachbereich/AZ

12.12.19

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Rat der Stadt Leverkusen	16.12.2019	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Änderung der Parkraumbewirtschaftung zur Förderung von ÖPNV und Radverkehr in den drei Stadtzentren

- Bürgerantrag vom 28.11.19
- Stellungnahme der Verwaltung vom 12.12.19

Dez. III-mel
Christian Melchert
☎ 88 94

12.12.2019

01

- über Herrn Beigeordneten Lünenbach	gez. Lünenbach
- über Frau Beigeordnete Deppe	gez. Deppe
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath	gez. Richrath

Änderung der Parkraumbewirtschaftung zur Förderung von ÖPNV und Radverkehr in den drei Stadtzentren
- Bürgerantrag vom 28.11.19
- Nr. 2019/3324

Der Bürgerantrag verfolgt die Zielsetzung, die Parkraumbewirtschaftung in den Zentren von Wiesdorf, Opladen und Schlebusch im Sinne der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Radverkehrs zu verändern. Der umfassende Bürgerantrag tangiert unterschiedliche Bereiche innerhalb der Verwaltung.

Im Folgenden wird zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung genommen:

Punktebonus auf Parktickets, ÖPNV-Tarife

Die Preise im öffentlichen Nahverkehr sind maßgeblich an den Tarif des Verkehrsverbands Rhein-Sieg gebunden und werden nicht eigenmächtig durch die Stadt Leverkusen und die wupsi GmbH bestimmt. Für Tickets des ÖPNV bzw. für das Fahrradverleihsystem der wupsi und Taxitarife gibt es derzeit kein Rabattsystem. Vom Grundsatz begrüßt die wupsi die Idee der Preiserhöhung von Parktickets in den Zentren sowie die im Bürgerantrag dargestellte Idee einer Kopplung mit einem Punktekonto. Auch aus Sicht des Klimaschutzes erscheint das beschriebene Punktekonto als Anreiz für Autofahrer, auf Bus oder Leihfahrrad umzusteigen, interessant und sollte näher geprüft werden. Zu bedenken ist allerdings auch, dass durch zusätzliche Regelungen und Ausnahmen im ÖPNV oder beim Fahrradverleihsystem die Nutzung für die Kunden nicht verkompliziert werden sollte.

Prinzipiell steht die wupsi Ideen offen gegenüber, die dem ÖPNV zu Gute kommen und den angestrebten Mobilitätswandel fördern und begünstigen. Allerdings sind aus Sicht der wupsi viele Punkte noch nicht geklärt, zum Beispiel die Frage, für welchen Personenkreis ein Hin- und Rückfahrticket bis zum Stadtrand und die Gebühren für die Überwachung und Wartung der Parkplätze im Parkticketpreis enthalten sein sollen. Zudem wäre bei Konkretisierung der Idee näher zu prüfen, inwiefern ein solches Vorhaben technisch mit den Systemen der wupsi umgesetzt werden kann.

Des Weiteren führt das im Rat der Stadt Leverkusen beschlossene Klimaschutzkonzept im Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ neben der Aufstellung eines Mobilitätskonzepts für das gesamte Stadtgebiet auch die Förderung von Radverkehr, ÖPNV und E-Mobilität auf. In diesem Zusammenhang wird auch auf das im Klimaschutzkonzept

dargestellte positive Beispiel des Gewerbegebiets Fixheide hingewiesen. Dort heißt es: „Zudem kann ein Jobticket für den ÖPNV des gesamten VRS-Gebiets von Mitarbeitern ansässiger Unternehmen genutzt werden. Einzige Bedingung ist die Abnahme des Tickets von mindestens zwei Mitarbeitern im Unternehmen“. Ggf. könnte durch die WfL Wirtschaftsförderung Leverkusen GmbH (WfL) eine Ausweitung auf weitere Gewerbegebiete geprüft und beworben werden.

Bußgelder für nicht bezahlte Parkgebühren bzw. nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge

Die im Bürgerantrag vorgeschlagene deutliche Erhöhung der Verwarngelder kann seitens der Verwaltung nicht umgesetzt werden, da diese bundesweit einheitlich und im sogenannten bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog festgesetzt sind. Insofern hat die Stadtverwaltung hier keine eigene Handhabe.

Sollte eine Anpassung der Bußgelder vonseiten des Bundes erfolgen, wäre es sinnvoll, diese so zu erhöhen, dass eine eindeutige abschreckende Wirkung erzielt wird und die Bußgelder ein Mehrfaches der theoretisch gesparten Parkgebühren betragen, damit ausreichend Anreize zur Entrichtung der entsprechenden Gebühren geschaffen werden. Außerdem sollte die Bußgeldhöhe eine ökonomisch tragfähige Parkraumüberwachung ermöglichen, sodass Kommunen in der wirtschaftlichen Lage wären, den Umfang der Kontrollen auszuweiten und Vollzugsdefizite abzubauen. Mehreinnahmen sollten dann für Projekte der Mobilitätswende eingesetzt werden.

Generell erscheinen die Anregungen des Antragstellers sinnvoll und grundsätzlich geeignet, die Mobilitätswende zu unterstützen. Ob diese jedoch auch für Leverkusen geeignet sind, wird sich erst erweisen müssen. Die aktuellen Diskussionen zur Parkraumbewirtschaftung haben deutlich gemacht, dass hinsichtlich der erforderlichen Mobilitätswende noch kein einheitliches Meinungsbild vorherrscht.

Höhe der Gebühren für Bewohnerparkausweise, City-Maut

Bei der Gebührenbemessung ist aus Mobilitäts- bzw. Umweltgesichtspunkten eine angemessene Berücksichtigung des wirtschaftlichen Werts von Bewohnerparkausweisen zu berücksichtigen. Die momentane Gebühr von 30,70 € pro Jahr stellt keinen Anreiz da, auf einen eigenen PKW zu verzichten. Ein Vorschlag des Deutschen Städtetages zur Gebührenerhöhung beläuft sich auf 200,- € pro Jahr. Die Mehreinnahmen sollten dann für Projekte der Mobilitätswende eingesetzt werden.

Voraussetzung für eine Erprobung der City Maut in einzelnen Städten ist die Vereinbarkeit mit den straßen- und verkehrsrechtlichen Regelungen von Bund und Ländern sowie den Mautregeln der Europäischen Union. Die City Maut ist daher in Deutschland zurzeit kein finanzielles Instrument zur Verkehrslenkung.

Liefersysteme

Mit dem Beschluss des Rates vom 10.10.2019 zum Antrag Nr. 2019/3007 „Einführung einer E-Lastenfahrradvermietung“ soll die Stadtverwaltung eine (E-)Lastenfahrradvermietung in Leverkusen anstreben und Kooperationspartner gewinnen. Dieser Aspekt wurde im Entwurf des Mobilitätskonzeptes aufgegriffen und unter dem Maßnahmensteckbrief 2.7 „Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems“ beschrieben. Das im März 2019 gestartete stationsbasierte Fahrradverleihsystem ist als Kooperationsprojekt von wupsi GmbH und nextbike sehr erfolgreich und soll ausgeweitet werden.

Auch ist der Aufbau eines Lastenradverleihs geplant, um eine Alternative im Einkaufsverkehr zu bieten.

Öffentlicher Verkehrslärm, lufthygienische und stadtklimatische Aspekte des Antrags

Mit Blick auf die im Antrag formulierte Zielsetzung von mehr Lebensqualität lässt sich die Auswirkung bei Umsetzung der formulierten Maßnahmen auf die Lärmbelastung in der Stadt Leverkusen bzw. in den jeweiligen Ortszentren nur sehr schwer beurteilen. Generell bewirkt eine Halbierung des Verkehrs eine Pegelminderung von ca. 3 dB(A). Dieser Effekt tritt auch bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 km/h ein. Grundsätzlich gilt, dass das menschliche Ohr Lärmpegelminderungen ab ca. 3 dB(A) wahrnehmen kann. Es wird deutlich, dass eine Minderung der Lärmimmissionen nur über eine signifikante Reduzierung des Verkehrsaufkommens erwirkt werden kann. Prinzipiell gilt aber, dass jede Reduzierung von Verkehr bzw. Verkehrsflächen, ein Ausbleiben von Ausweichverkehren vorausgesetzt, eine Minderung der Lärmimmissionen bewirkt.

Auch die Auswirkung bei Umsetzung des Bürgerantrags auf die Luftqualität in Leverkusen und insbesondere in den lokalen Ortszentren lässt sich nicht beurteilen. Die Luftbelastung durch die klassischen Stoffe (Stickstoffdioxid /NO₂ und Feinstäube PM₁₀ und PM_{2,5}) nimmt ohnehin seit Jahren ab. Durch die beschleunigte Flottenmodernisierung und die Forcierung der Elektromobilität infolge des Dieselskandals und der öffentlichen Klimadiskussion wird sich die positive Tendenz weiter verstärken. Hierzu werden sicherlich auch der Luftreinhalteplan, das städt. Mobilitätskonzept bzw. -management nebst anderen Aktivitäten der Stadt ihren Beitrag leisten. Dies führt dazu, dass die gesetzlichen Grenzwerte für NO₂ im Jahr 2020 – möglicherweise aber schon in diesem Jahr – eingehalten werden. Die Grenzwerte für die zuvor genannten Feinstäube werden in Leverkusen seit Jahren erheblich unterschritten. Die im Bürgerantrag erwähnten Fahrverbote standen und stehen in Leverkusen aus den o.g. Gründen nicht zur Debatte.

Es lässt sich auch nicht abschätzen, ob die Umsetzung des Antrags langfristig tatsächlich zur Gewinnung neuer Freiflächen führen würde; Aussagen zur Auswirkungen auf das Stadtklima sind daher ebenfalls nicht möglich.

Fazit

Der Bürgerantrag enthält einige Punkte, welche im Rahmen der Mobilitätswende diskutiert werden sollten, jedoch aufgrund rechtlicher und tatsächlicher Vorgaben nicht ohne Weiteres umsetzbar sind und daher mit in die Diskussionen zum Mobilitätskonzept 2030+ aufgenommen werden sollten. Besonders eine Koppelung von Parkgebühren und der Möglichkeit, über Bonuspunkte ein verbilligtes ÖPNV-Ticket zu erhalten, erscheint grundsätzlich sinnvoll und sollte von der wupsi näher geprüft werden. Daher sollte diese Thematik weiter betrachtet und im Rahmen des Arbeitskreis Mobilität diskutiert werden. Sofern sich daraus konkret umsetzbare Maßnahmen entwickeln, werden auch Fördermöglichkeiten geprüft.

Dezernat für Bürger, Umwelt und Soziales in Verbindung mit Bürger und Straßenverkehr, Recht und Ordnung, Stabsstelle Mobilität und wupsi GmbH