

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1009/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	24.07.2018
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum - Anpassung infolge Luftreinhalteplanung			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
13.09.2018	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung	
18.09.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung	
19.09.2018	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen die Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum entsprechend Variante 2 mit maximaler Erhöhung der Tarife in Zone 1 sowie die Anpassung der Tarife in Zone 2 zu beschließen und die Parkgebührenordnung entsprechend anzupassen.

Der Ausschuss für Umwelt und Klima nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschuss an und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen ebenfalls die Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum entsprechend Variante 2 mit maximaler Erhöhung der Tarife in Zone 1 sowie die Anpassung der Tarife in Zone 2 zu beschließen und die Parkgebührenordnung entsprechend anzupassen.

Der Rat der Stadt Aachen nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er beschließt die Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum entsprechend Variante 2 mit maximaler Erhöhung der Tarife in Zone 1 sowie die Anpassung der Tarife in Zone 2.

Erläuterungen:

Anlass

Das Parken in der Stadt ist seit der zunehmenden Automobilisierung Gegenstand des stadtgesellschaftlichen Diskurses. Anzahl und Lage der Parkplätze, Flächeninanspruchnahme und im Besonderen die Gebührenhöhe sind oft diskutierte Themen. Die schlechte lufthygienische Situation setzt nun ein Thema besonders in den Fokus: Den Beitrag des Parkraummanagements für die Luftreinhalteplanung der Stadt! Dabei geht es einerseits um die schnelle Führung zu freien Parkraumkapazitäten in den Großparkhäusern und zum anderen um die Akzeptanz dieser Parkräume durch die Verkehrsteilnehmer. Hier sind zunächst die Parkhausbetreiber gefragt, sichere, ausreichend dimensionierte und attraktive Parkraumkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Noch wichtiger ist dabei aber die tarifliche Attraktivität des Angebotes, das zurzeit im öffentlichen Straßenraum ungleich günstiger zur Verfügung steht.

Im Oktober 2017 haben sowohl der [Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz](#) (AUK) als auch der Mobilitätsausschuss (MOA) vor dem Hintergrund der anhängigen Klage der Deutsche Umwelthilfe (DHU) gegen den Aachener Luftreinhalteplan, des EU-Notifizierungs-/Vertragsverletzungsverfahrens und anhaltender Grenzwertüberschreitung beim NO₂ die Notwendigkeit der Anpassung der Parkgebühren diskutiert. Bezug genommen wurde auf den Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung 2015. Wesentlicher Bestandteil der dort verankerten Maßnahme MP2 „Minimierung der Parksuchverkehre“ (Anlage 1) ist eine Harmonisierung der Parkgebühren zwischen öffentlichem Straßenraum und den Parkhäusern. Aktuell existiert ein großes Kostengefälle zwischen den Tarifen der Parkhäuser und denen des straßengebundenen Parkraums mit dem Effekt, dass nur geringe Anreize zur Nutzung der freien Parkhauskapazitäten für Kurzparker existieren, obwohl dort fast immer ausreichend freie Plätze zur Verfügung stehen. Bei der Suche nach kostengünstigen Parkplätzen im Straßenraum ergeben sich viele unnötige Fahrkilometer mit entsprechend vermeidbaren NO₂-Emissionen.

Die Verwaltung wurde beauftragt, einen Vorschlag zur Anpassung der Parkgebühren zu erarbeiten und der Politik zu unterbreiten.

Bedeutung und Zusammenhang des Themas „Parkgebühren und Luftreinhalteplanung“ sind mittlerweile wissenschaftlich belegt und in zahlreichen Gutachten und Luftreinhalteplänen herausgearbeitet. So misst etwa der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) in seinem „Faktenpapier Saubere Luft bis 2020 – wie deutsche Städte europäische Luftqualitätsstandards einhalten können“ (Berlin, Januar 2018) dem Parkraummanagement durch Reduzierung der Parksuchverkehre ein großes Entlastungspotential bei.

Allgemeines zur Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung trägt mit Mengenangebot und Preisgestaltung wesentlich zur Steuerung des innerstädtischen Verkehrs bei. Da jede Autofahrt auf einem Parkplatz beginnt und endet, hat Parkraummanagement großen Einfluss auf das gesamtstädtische Mobilitätssystem. Effektives Parkraummanagement führt zu weniger Parksuchverkehr, erhöht die Umwelt- und Lebensqualität in der Stadt und kann Raum für zukunftsorientierte Entwicklung schaffen.

Bei den Parkraumsuchenden sind neben den berechtigten Interessen des Kundenverkehrs vor allem ein ausreichendes Mengen- und Zeitangebot für die in der Innenstadt wohnenden Anlieger und deren Besucher zu beachten.

Parkplätze stehen im öffentlichen Raum wie auch in privatwirtschaftlich geführten Parkhäusern, die weitere Qualitätsmerkmale bieten (Bewachung, Witterungsschutz...), zur Verfügung. Die Inanspruchnahme wird durch Platzangebot, Qualität der Parkplätze, die räumliche Lage der Parkieranlagen und wesentlich durch die Tarifgestaltung geprägt.

Während Parkhäuser ausschließlich dem ruhenden Verkehr dienen, existieren im öffentlichen Raum für ein und dieselbe Fläche vielfältige Nutzungsansprüche. Dies können andere verkehrliche Nutzungen oder auch Konkurrenzen durch grundsätzlich andere Funktionen wie Aufenthalt, Gastronomie oder Handel sein. Insbesondere in der dicht besiedelten Innenstadt hat der öffentliche Raum einen hohen Wert und vielfältige Funktionen.

Aktuelle Regelung zur Parkraumbewirtschaftung in Aachen

Öffentlicher Raum

Die Parkraumbewirtschaftung in den öffentlichen Verkehrsflächen ist in Aachen in zwei Tarifzonen aufgeteilt (Anlage 2). Tarifzone 1 umfasst die Flächen innerhalb und auf dem Alleenring sowie auf der Zollamt-, Hackländer-, Friedlandstraße und der unteren Burtscheider Straße. Die Zone ist gebührenpflichtig von montags bis samstags in der Zeit von 9 – 21 Uhr. Die Tarifzone II umfasst alle anderen bewirtschafteten Parkbereiche und wird bis auf die Bewohnerparkbereiche N (Nizzaallee) sowie V und Z (jeweils Frankenberger Viertel), für die die gleiche Bedienzeit wie für Tarifzone I gilt, von montags bis freitags von 9 – 19 Uhr und samstags von 9 – 14 Uhr bewirtschaftet.

Die Parktarife sind moderat progressiv gestaltet; mit zunehmender Parkzeit werden die Minuten-Tarife teurer. Nach der aktuellen Parkgebührenordnung beträgt die Parkgebühr für alle öffentlichen Verkehrsflächen in der **Tarifzone I** (innerhalb Alleenring) 0,30 € für die ersten 20 Minuten, dann 0,20 € je 10 Minuten bis 60 Minuten, dann 0,30 € je 10 Minuten bis 90 Minuten und darüber hinaus 0,50 € je 15 Minuten. Die **erste halbe Stunde** kostet hier demnach **0,50 €**, die **erste Stunde 1,10 €** und eine Parkdauer von **zwei Stunden kostet 3,00 €**.

In **Tarifzone II** fallen 0,25 € für die ersten 30 Minuten, dann 0,15 € je 10 Minuten bis 90 Minuten und darüber hinaus 0,20 € je 10 Minuten an. Aufgeteilt nach Parkdauer entfallen auf die **erste halbe Stunde 0,25 €**, die **erste Stunde 0,70 €** und auf **zwei Stunden 1,75 €** (vgl. Grafik A).

Grundsätzlich gilt eine Höchstparkdauer von zwei Stunden, in einzelnen Bewohnerparkzonen ist diese allerdings aufgehoben. In wenigen ausgewählten Bereichen wurde ein Tagesticket eingeführt.

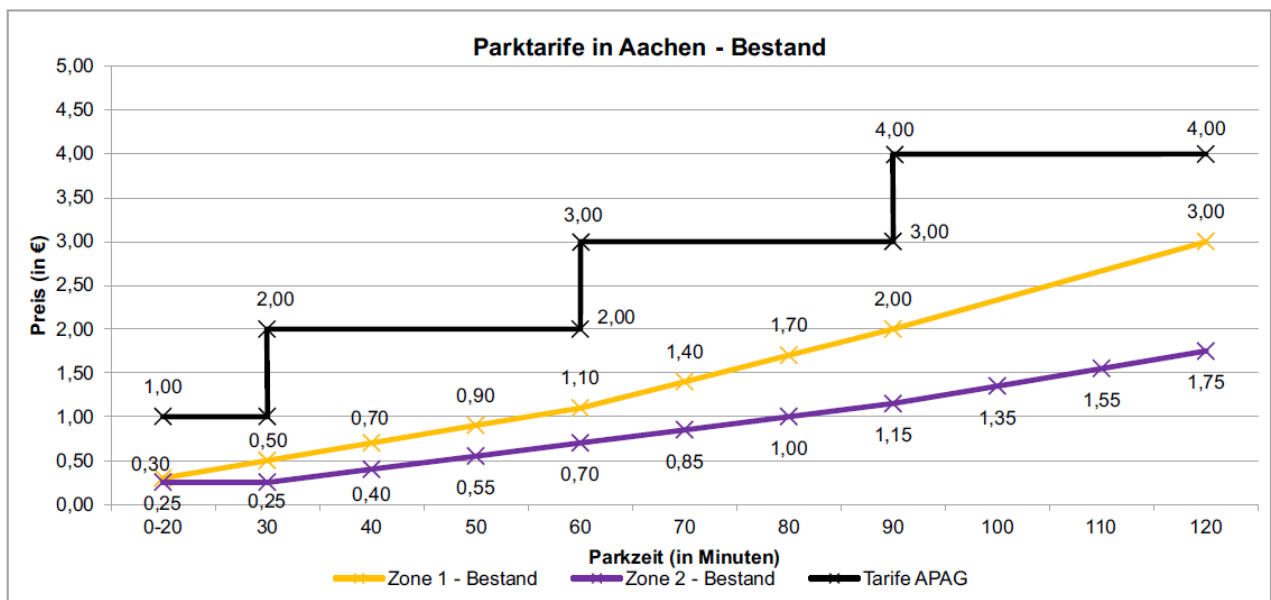
Für Bewohner ist in den Bewohnerparkzonen nach den bekannten Regularien ein Bewohnerparkausweis eingeführt. Mittlerweile ist in allen Zonen mobiles Bezahlen per App und SMS möglich.

Parkhäuser

Aktuell existieren in den an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäusern 7.995 bewirtschaftete Parkplätze. Hinzu kommen zusätzliche, innenstadtnahe Parkplätze in/auf den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Pontstraße/Wittekindstraße (54), dem Parkhaus Luisenhospital (355), dem Parkplatz Hauptbahnhof, ehemals Teppich Esser (200) sowie Sparkasse Reihstraße (155).

Die **Parkhaustarife variieren**; im Innenstadtzentrum werden in der Regel 2 € (jeweils 1 €/angefangene halbe Stunde) bzw. 1,50 € für die erste Stunde aufgerufen. Aufgeteilt nach Parkdauer fallen im **Parkhaus** demnach i.d.R. für die **erste halbe Stunde 1 €**, für die **erste Stunde 1,50 bis 2 €** und für **zwei Stunden 3 bis 4 €** an. Parken im Parkhaus ist damit grundsätzlich teurer als Parken im öffentlichen Straßenraum.

Grafik A: Vergleich der derzeitigen Parkgebühren



Effekte auf die Luftreinhaltung

Der Parksuchverkehr trägt in Großstädten erheblich zu den verkehrsbedingten Emissionen bei. Gemäß „Faktenpapier Saubere Luft bis 2020“ des DIHK sind die Fahrleistungen in den Innenstädten in etwa bis zu einem Drittel auf Parksuchverkehre zurück zu führen. Durch verbesserte Informationsangebote über freie Parkplatz-Kapazitäten aber auch durch geänderte Tarifstrukturen können daher wichtige Impulse gesetzt werden, um unnötige Fahrkilometer bei der Suche eines Parkplatzes zu vermeiden und so auch die Schadstoffemissionen zu reduzieren.

Schon im Luftreinhalteplan Aachen, Fortschreibung 2015, wurde festgeschrieben, die Parksuchverkehre mit einem abgestimmten Maßnahmenbündel zu minimieren (Maßnahme MP2).

Einige der hier genannten Maßnahmen wurden zwischenzeitlich umgesetzt (z.B. Modernisierung Parkleitsystem, Bereitstellung von Informationen für mobile Endgeräte), andere befinden sich in der Realisierungsphase (Modernisierung Rathausparkhaus etc.).

Eine klare und ausgewogene Anpassung der Tarife kann dazu beitragen, die Parksuchverkehre in der Innenstadt angemessen zu reduzieren und gleichzeitig Attraktivität und Kaufkraftstärke zu erhalten. Wichtiger Erfolgsfaktor ist nach Auffassung der Verwaltung, die mit der Anpassung erwarteten städtischen (Mehr-) Einnahmen konsequent in die Steigerung der Aufenthaltsqualität (attraktive Plätze, mehr Bäume und Grünflächen etc.) sowie zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote (z.B. Anhebung der Haushaltsansätze gemäß den Zielen des Nationalen Radverkehrsplans; Verbesserungen im ÖPNV etc.) zu reinvestieren. Auf diese Weise kann der mit der neuen Tarifstruktur angestrebte Lenkungseffekt ausgebaut werden. Außerdem können die Stadtbewohner, Pendler und Besucher zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes motiviert werden.

Zur Frage, in welchem Maße sich die Anhebung der Parkgebühren auf die Reduzierung des Parksuchverkehrs genau auswirkt, liegen weder für das Stadtgebiet Aachen noch für andere Vergleichsstädte wissenschaftlich abgesicherte Analysen vor. Unter Berücksichtigung des o.g. DIHK-Gutachtens (ca. 30%-ige Reduzierung der Parksuchverkehre) und weiterer Literaturrecherchen wurde für die Bearbeitung des Masterplans / Green City Plans die Annahme getroffen, dass durch Veränderung der Parkgebühren in Aachen die PKW-Fahrleistungen lageabhängig um bis zu 15% verringert werden können. Auf dieser Basis wurden durch das beauftragte Büro AVISO GmbH (Aachen) rechnerisch NO₂-Minderungspotentiale (Immissionen) für maßgebende Belastungsschwerpunkte in Aachen ermittelt.

Tabelle: maximale NO₂-Minderungspotentiale an relevanten Straßen der Aachener Innenstadt durch Anpassung der Parkraumgebühren: abgeleitet aus den Ergebnissen der Wirkungsermittlung zum Masterplan/ Green City Plan

Messstelle: Straße (Betreiber)	Maximales NO ₂ - Minderungspotential gegenüber (Immissionen) durch Anhebung der Parkgebühren gegenüber Trendentwicklung bis 2020	Überschreitung des Grenzwerts von 40 µg/m ³ bezogen auf das Referenzjahr 2015	prozentuales Minderungspotential bezogen auf die Grenzwertüberschreitung im Vergleich zum Referenzjahr 2015
Adalbertsteinweg 3 (LANUV*)	- 1 µg/m ³	6 µg/m ³	16 %
Adalbertsteinweg 60 (Stadt)	- 1 µg/m ³	13 µg/m ³	7 %
Monheimsallee 25/27 (Stadt)	- 2,5 µg/m ³	16 µg/m ³	16 %
Petersstr. 72/74 (Stadt)	- 1,2 µg/m ³	13 µg/m ³	10 %
Römerstr. 19 (Stadt)	- 1,7 µg/m ³	13 µg/m ³	13 %
Wilhelmstr. 16 (LANUV)	- 2,2 µg/m ³	10 µg/m ³	22 %

*Landesumweltamt NRW (LANUV)

Mit einem Minderungspotential von ca. 1 bis 2,5 µg/m³ bis 2020 an den relevanten Straßen im Stadtgebiet erweist sich die Anhebung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum - neben der Nachrüstung von Dieselnissen mit SCRT-Filtern (selective catalytic reduction) - als eines der kurzfristig wirksamsten Steuerungsinstrumente zur Senkung der Immissionsbelastung und wichtiger Baustein zur Einhaltung des EU-Grenzwertes für NO₂.

Vorschläge für die zukünftige Parkraumbewirtschaftung

Um die Entlastungseffekte in der PKW-Belastung zu realisieren, ist es erforderlich, die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum mit den Parkgebühren in den Parkhäusern so zu harmonisieren, dass tariflich die Nutzung in den Parkhäusern zumindest für alle, die länger als 20 bis 30 Minuten parken, präferiert wird. Dies betrifft insbesondere die Tarifzone 1.

Es ergeben sich folgende Varianten zur Erhöhung der Parkgebühren, die nachstehend beschrieben und grafisch dargestellt werden:

- Variante 1 mit **mittlerer Erhöhung** der Tarife in Zone 1
- Variante 2 mit **starker Erhöhung** der Tarife in Zone 1
- Variante 3 mit einer **vollständigen Vereinheitlichung der Parkgebühren** im öffentlichen Straßenraum (Zone 1) und in den Parkhäusern (gestuft)
- Variante 4 mit einer **linearen Annäherung der Parkgebühren** im öffentlichen Straßenraum (Zone 1) an die Stundentarife der Parkhäuser

Außerdem wird in jeder Grafik dargestellt:

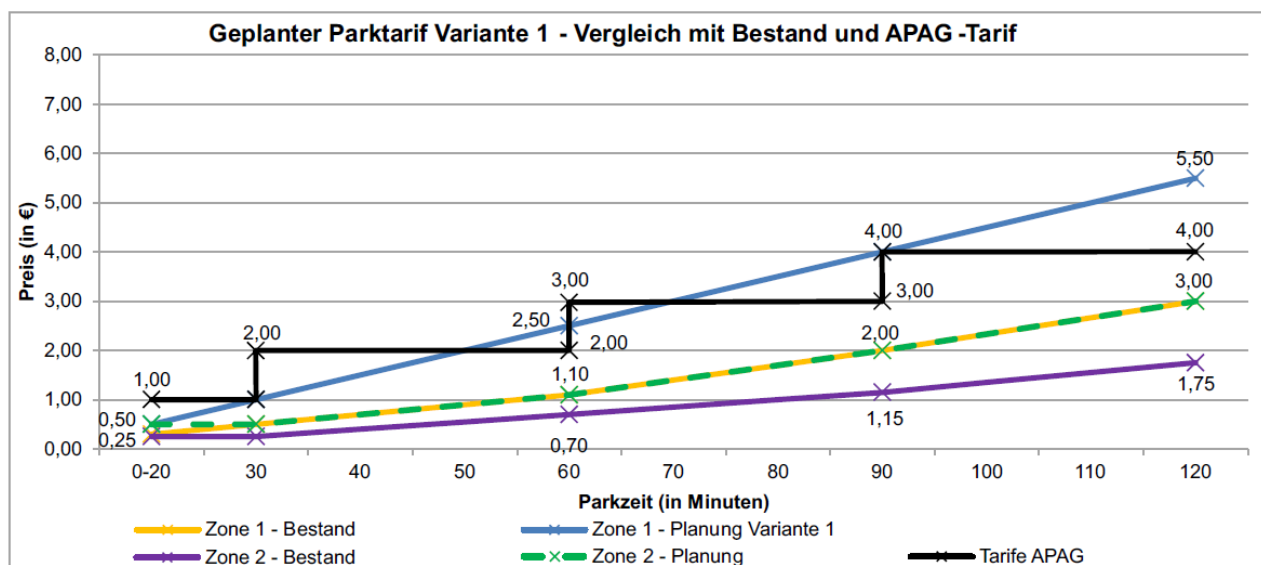
- der aktuelle Tarif der APAG und
- ein Vorschlag für die Anpassung der Tarife in Tarifzone 2 (für alle 4 Varianten gleich)

Variante 1 - mittlere Erhöhung der Tarife in Zone 1:

Die Variante 1 bildet im Mittel die APAG-Tarife ab. Sie sieht für **Tarifzone 1** einen Kurzparktarif von 0,50 € für die ersten 20 Minuten vor. Danach steigt der Tarif um jeweils 0,50 € je 10 Minuten. Die erste halbe Stunde kostet demnach 1 € wie bei der APAG. Für eine Stunde wird ein Betrag von 2,50 €, nach Erreichen der Höchstparkdauer in Tarifzone 1 von 120 Minuten ein Betrag von 5,50 € fällig (im Parkhaus 4,00 €).

Für die **Tarifzone 2** wird weiterhin ein progressiv steigender Tarif auf niedrigerem Niveau vorgeschlagen. Für die ersten 30 Minuten fallen danach 0,50 € an, dann steigt der Tarif je angefangene 10 Minuten um 0,20 € auf 1,10 € bis zur ersten Stunde. Ab da wird der heutige Tarif der Zone 1 übernommen: 0,30 € für die nächsten angefangenen 10 Minuten bis zur 90. Minute, danach 0,50 € für die nächsten angefangenen 15 Minuten auf maximal 3,00 € bei einer Parkdauer von zwei Stunden (vgl. Grafik B).

Grafik B: Geplanter Parktarif Variante 1 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif

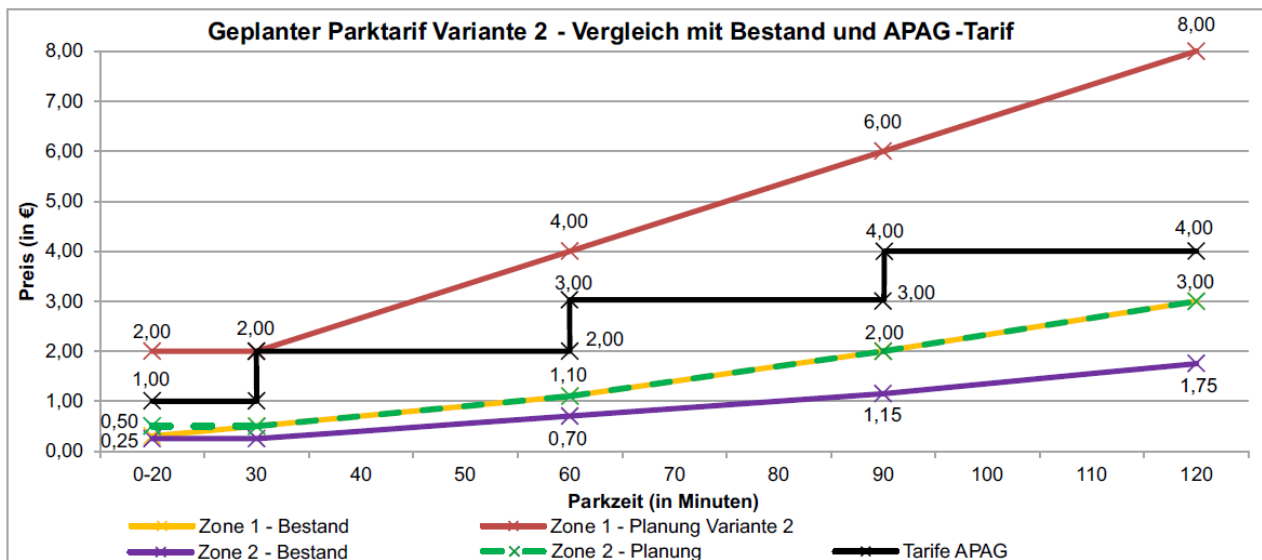


Variante 2 - starke Erhöhung der Tarife in Zone 1:

In der Maximalvariante der Anpassung der Tarife für **Tarifzone 1** sind die Stundenparktarife am Straßenrand innerhalb des Alleenringes doppelt so teuer wie im Parkhaus, d.h. 4 Euro je Stunde. Die erste halbe Stunde wird mit 2 € berechnet. Die Tarife bewirken eine starke Verlagerungswirkung in die Parkhäuser und machen insbesondere das längere Parken am Straßenrand unattraktiv.

Die Anpassung der Tarife für **Tarifzone 2** erfolgt wie für Variante 1 (s.o.) beschrieben (vgl. Grafik C).

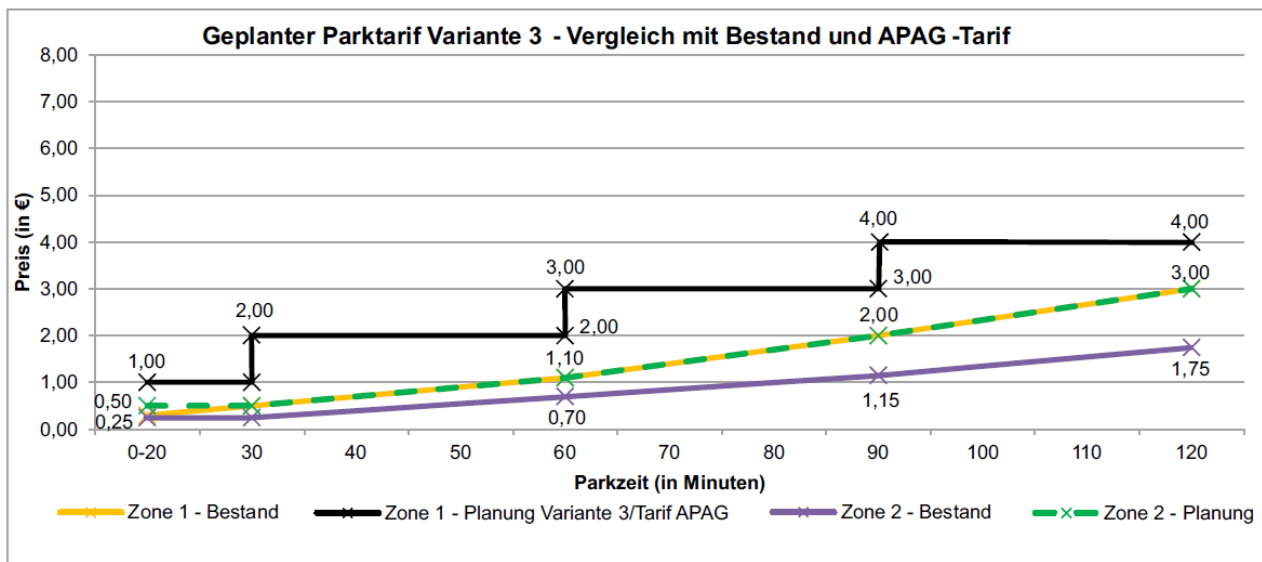
Grafik C: Geplanter Parktarif Variante 2 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif



Variante 3 - vollständige Vereinheitlichung der Parktarife im öffentlichen Straßenraum (Zone 1) und in den Parkhäusern (Stufentarif):

Als weitere Alternative einer gemäßigten Anpassung der Parktarife ist eine Vereinheitlichung der Parktarife in den Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum denkbar (in Tarifzone 1). Die heute an den Parkscheinautomaten vorhandene stufenlose Tarifierung würde in diesem Falle ersetzt durch den gestuften Tarif der APAG-Parkhäuser. Diese Vereinheitlichung wäre ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Vergleichbarkeit der Tarife und damit der Transparenz für die Verkehrsteilnehmer. Der Stufentarif würde jedoch die Bedienerfreundlichkeit reduzieren, da die hohe Flexibilität bei der Verwendung des beim Zahler vorhandenen Kleingeldes entfielen. Im Gegensatz zu den Automaten in den Parkhäusern ist bei den Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum keine Herausgabe von Wechselgeld möglich. Die Problematik, nicht das passende Kleingeld zur Verfügung zu haben, entfällt bei der Verwendung des mittlerweile flächendeckend vorhandenen Handyparkens, welches jedoch nicht von allen Personen genutzt wird. Diese Variante ist demnach technisch nicht anwendbar. Die Anpassung der Tarife für Tarifzone 2 erfolgt wie für Variante 1 (s.o.) beschrieben (vgl. Grafik D).

Grafik D: Geplanter Parktarif Variante 3 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif

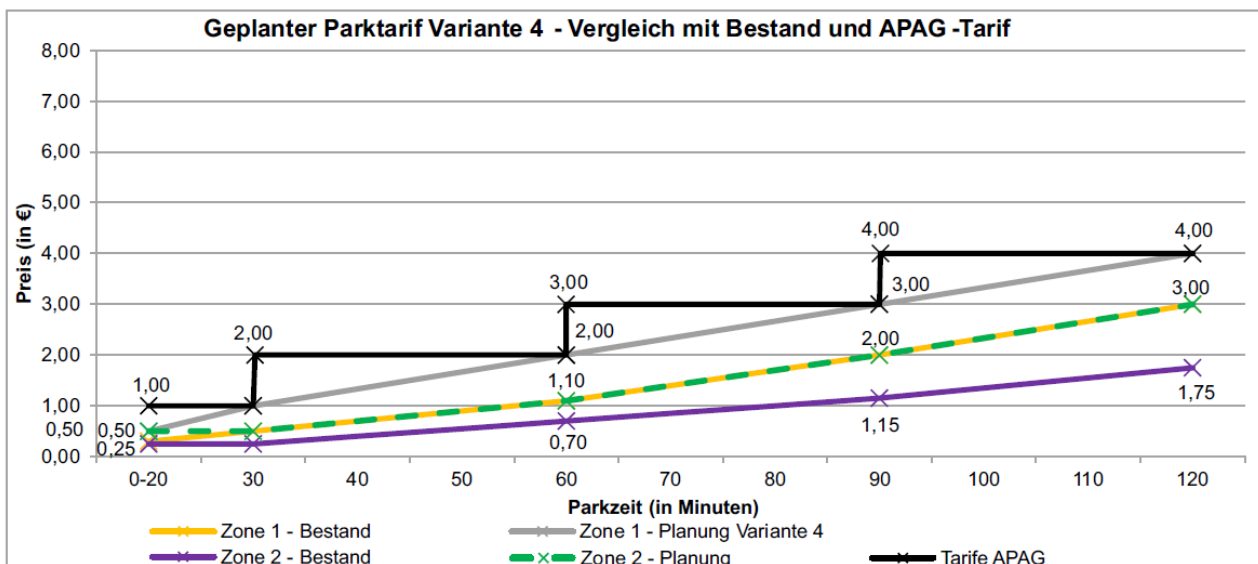


Variante 4 - Lineare Annäherung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum (Zone 1) an die Stundentariife der Parkhäuser:

Eine Vereinheitlichung der Parktarife zwischen den Parkhäusern und dem öffentlichen Straßenraum (Zone 1) in Form einer stufenlosen Tarifierung, bei der sich der Tarif linear an den Betrag von 4 € für 2 Stunden annähert, würde dazu führen, dass der Tarif im öffentlichen Straßenraum zwischen den Parkhauszeitstufen immer unter dem Tarif der Parkhäuser läge.

Die Anpassung der Tarife für Tarifzone 2 erfolgt wie für Variante 1 (s.o.) beschrieben (vgl. Grafik E).

Grafik E: Geplanter Parktarif Variante 4 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif



Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum im Inland sowie im angrenzenden Ausland

Bei der Einordnung des neuen Tarifvorschlags hilft auch ein Vergleich zu anderen Großstädten.

Grundsätzlich zeigt sich, dass in anderen Städten häufig stärker differenziert wird, d.h. mehr unterschiedliche Tarifzonen angeboten werden. Diese erlauben eine größere Spreizung der Parkgebühren, die ggf. stärker zu einer Lenkung der Verkehrsströme beitragen.

Bei den Kurzparktarifen für die erste halbe Stunde zählt Aachen mit einem Durchschnittswert von derzeit 0,33 € zu den günstigsten Parkstädten; mit einem Durchschnittswert von 0,90 € trifft dies ebenso für die erste Stunde zu. Für Städte der vergleichbaren Größenordnung wurde hier ein Wert von 1,27 € ermittelt. Bei der Parkdauer von zwei Stunden wird durch die progressive Gestaltung des aktuellen Tarifs mit 2,58 € der Durchschnittswert vergleichbar großer Städte von 2,63 € fast erreicht.

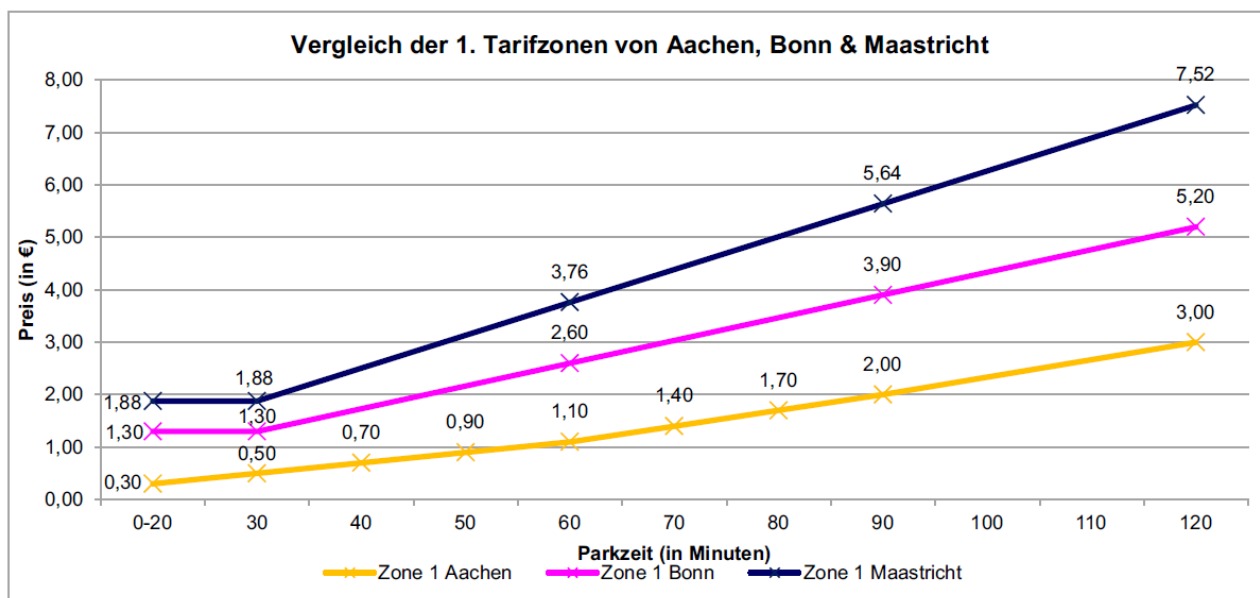
Aus Sicht der Luftreinhaltung sollte auch der Kurzzeittarif deutlich angehoben werden, um die gewünschte Lenkungswirkung zu entfalten und so speziell unnötige Kurzfahrten mit dem PKW zu vermeiden. Mit Blick auf die Erreichbarkeit Aachens und die Interessen des (Einzel-)Handels erscheint hierzu ein Kompromiss vorstellbar, nach dem die Kurzparktarife an das Parkhausniveau angeglichen werden.

Regional zeigt der Vergleich zum benachbarten Oberzentrum Maastricht, wo für die erste halbe Stunde Werte zwischen 0,70–1,80 €, für die erste Stunde von 1,40–3,55 € und für die ersten beiden Stunden gar 2,80–7 € aufgerufen werden, welches insgesamt niedrige Preis-Niveau beim Parken in Aachen existiert. Maastricht kann allerdings auch als Vorbild für ein stringentes Parkraum- und Mobilitätsmanagement dienen. Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum sind lediglich ein Bestandteil des Gesamtsystems „Maastricht bereikbaar“. U.a. durch Gebührenstaffelung, die Abstimmung mit den Parkhausangeboten und einem konsequenten lokalen P+R-Ausbau werden Parksuchverkehre deutlich reduziert. Darüber hinaus wird das Thema Parken mit einer umfassenden Erreichbarkeitskampagne verknüpft, die wesentlich auf die Nutzung umweltschonender Mobilitätsangebote hinweist.

Auch für Aachen wäre die Einbettung der Tarifgestaltung in ein umfassendes Managementsystem wie „Maastricht bereikbaar“ hilfreich.

In der nachfolgenden Grafik ist zusätzlich die Tarifierung in der höchsten Tarifzone der Bundesstadt Bonn als vergleichbare naheliegende deutsche Großstadt dargestellt (vgl. Grafik F).

Grafik F: Vergleich der 1. Tarifzonen von Aachen, Bonn und Maastricht



Mobilität als Gesamtsystem: Parktarif und ÖPNV-Tarif

Neben der Harmonisierung der Parkgebühren auf der Straße und im Parkhaus können bzgl. der lufthygienischen Situation auch Effekte in Bezug auf die ÖPNV-Nutzung bewertet werden. Die ÖPNV-Tarife sind jährlichen Preissteigerungen unterworfen. Im **Zeitraum seit der letzten Anpassung der Parkgebühren im Straßenraum im Jahr 2011** haben sich die Kosten für ein **Bus-Ticket der Preisstufe 1** (Erwachsene; Einzel-Ticket) **von 2,40 € auf 2,70 € um 12,5 % erhöht**. Im „ÖPNV-Report 2017“ der „Civity Management GmbH“ wurde festgestellt, dass in den meisten Städten die Parkgebühren günstiger sind als die Nahverkehrstickets und, dass diese Preisdifferenz in den letzten Jahren zugenommen hat. Wird der Besetzungsgrad der PKWs berücksichtigt, dann entwickelt sich das Verhältnis noch ungünstiger. Für Aachen wird ein vergleichsweise teurer Einzelfahrschein festgestellt (2,70 € in Preisstufe 1; Kurzstrecke 1,60 €), dazu insgesamt günstige Parkpreise. Im Vergleich zwischen Nahverkehr (bei 2 Einzelfahrscheinen) und Parkgebühr für zwei Stunden schneidet Aachen extrem schlecht ab. Nur fünf von 55 untersuchten deutschen Großstädten schneiden hier im Preisverhältnis schlechter ab. Die Angleichung dieser Mobilitätskostenentwicklung wird von den Verfassern als eine der Hauptempfehlungen für die Verbesserung des ÖPNV-Systems formuliert. Bei einer entsprechenden Tarifanpassung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum sind demnach weitere sekundäre Effekte für die Luftreinhaltung durch eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV zu erwarten.

Fazit

Durch eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, wie in Variante 2 vorgesehen, kann das maximal erreichbare Minderungspotential von ca. 1 bis 2,5 µg/m³ bis 2020 an den relevanten Straßen im Stadtgebiet erreicht werden. Eine Neugestaltung der Parktarife gemäß Variante 1 wird ebenfalls erkennbare Lenkungseffekte mit Wirkung für die Luftreinhaltung auslösen. Eine moderate Anpassung der Tarife analog zu den Varianten 3 und 4 würde dagegen einen weniger großen Effekt erzielen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine **wirkungsorientierte Anpassung der Parkgebühren** ein grundlegender Bestandteil einer breit angelegten Luftqualitätsstrategie und ein wichtiges Instrument zur Vermeidung von Dieselfahrverboten ist. Die Verwaltung empfiehlt daher eine deutliche Anhebung der Parktarife.

Anlage/n:

Anlage 1 - Maßnahmenblatt MP2 „Minimierung der Parksuchverkehre“ des aktuellen Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen

Anlage 2 - Parktarifzonen Stadt Aachen

Anlage 3 - Vergleich der derzeitigen Parkgebühren

Anlage 4 - Geplanter Parktarif Variante 1 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif

Anlage 5 - Geplanter Parktarif Variante 2 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif

Anlage 6 - Geplanter Parktarif Variante 3 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif

Anlage 7 - Geplanter Parktarif Variante 4 – Vergleich mit Bestand und APAG-Tarif

Anlage 8 - Vergleich der 1. Tarifzonen von Aachen, Bonn und Maastricht