

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0432/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich Datum: 10.06.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Angebotsausweitung zur Mobilitätswende: Finanzierungsansätze für den Umweltverbund		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.06.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung unter Berücksichtigung der beschlossenen Klimaschutzziele das Maßnahmenpaket zur Angebotsausweitung weiter zu entwickeln und das dazu gehörige Finanzierungspaket beschlussfähig zur Haushaltsplanung vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
X	nicht bekannt

Erläuterungen:

Begründung:

Um das in der Mobilitätsstrategie und im IKSK festgelegte Ziel 30% ÖPNV-Mehrleistung zu erreichen, benötigt die Kommune zusätzliche Finanzierungsquellen - hier insbesondere für die Leistungsausweitung im ÖPNV.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass mit der Anhebung der Gebühren für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen und eine Anpassung der Tarifierung des Straßenrandparkens mehrere Effekte erzielt werden könnten:

- ein Finanzierungsbeitrag zum Ausbau des ÖPNV-Angebots,
- eine Lenkungswirkung im Hinblick auf die Nutzung der privaten Stellplätze und Garagen,
- die Reduktion der Kraftfahrzeuge in der Stadt und
- die Minderung der Park-Such-Verkehre durch das direkte Anfahren von Parkhäusern.

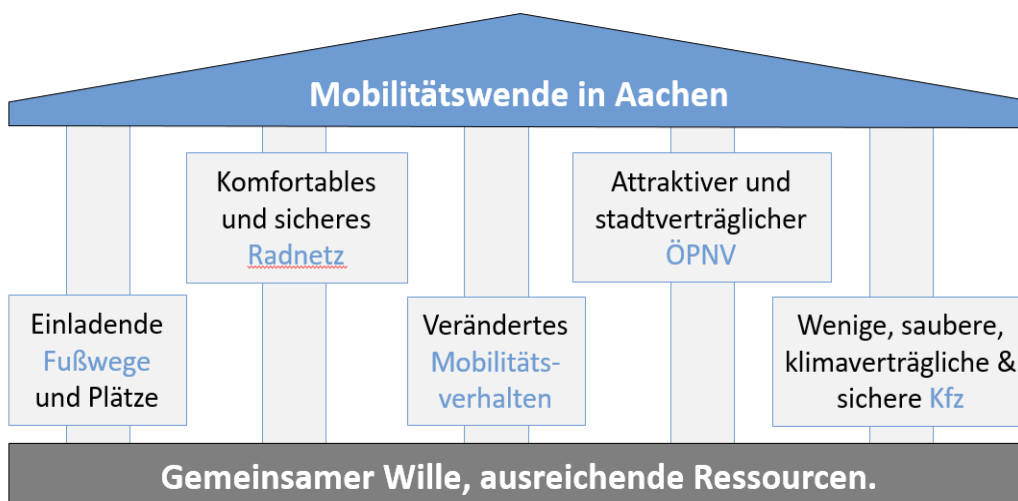
Ausgangslage: Warum Mobilitätswende; die Herkulesaufgabe CO2-Emissionen in der Mobilität abschaffen

Die Anforderungen zur Veränderung des Mobilitätssystems in Aachen im Sinne einer Mobilitätswende steigen! Die gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen des Klimaschutzes zum Erhalt einer lebenswerten Umwelt hat der Aachener Stadtrat mit ambitionierten Zielen übernommen und sich zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels bis 2030 verpflichtet. Dies bestätigend hat der Stadtrat im Mai 2022 die Forderungen des Klimaentscheid Aachen angenommen, darüber hinaus wurde Aachen von der EU in die Mission 100 klimaneutrale Städte aufgenommen.

Die dafür notwendige Mobilitätswende baut auf fünf Säulen auf, wovon insbesondere die Säulen

- verändertes Mobilitätsverhalten und
- attraktiver und stadtverträglicher ÖPNV

durch zusätzliche Angebotsleistungen des Umweltverbundes bedient werden.



Dazu zählt im Wesentlichen der Ausbau des ÖPNV-Angebotes, aber auch die Ausweitung ergänzender Sharing-Angebote, die auf der ersten und letzten Meile für eine stärkere Attraktivität des ÖPNV-Angebotes sorgen bzw. in Bereichen mit geringerem ÖPNV-Angebot eine alternative Mobilitätsdienstleistung zur Nutzung des eigenen KFZ darstellen.

Für das Erreichen der Klimaziele sind darüber hinaus weitere infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, die für eine Verlagerung von nicht notwendigerweise mit dem eigenen KFZ zurückzulegende Wege beitragen. Dazu zählen Maßnahmen zum Ausbau eines komfortablen Fußwegenetzes, die Schaffung sicherer und attraktiver Radverkehrsanlagen sowie barrierefrei zugängliche und reisezeitbeschleunigende ÖPNV-Infrastrukturen. Aktuelle Maßnahmen sind sowohl im IKSK als auch in der mittelfristigen Haushaltsplanung aufgeführt und werden in Abhängigkeit von der vorliegenden Detailplanung und -abstimmung kontinuierlich fortgeschrieben.

Die gemeinsam verabredete Angebotsoffensive

Die notwendige Angebotsoffensive im verkehrlichen Umweltverbund wurde mit der bereits beschlossenen Betriebskostenmitfinanzierung des Pedelec-Verleihsystems und dem Ausbau von ÖPNV-Angebotsleistungen gemeinsam von ASEAG und Stadt Aachen in einem kurzfristigen Handlungskonzept mit folgenden Zielsetzungen erarbeitet:

- Steigerung der ÖPNV-Leistung um 30% bis 2027 (ASEAG-Papier Vision 2027)
- Steigerung der Verkehre des Umweltverbundes von 54% aller Wege (2019) auf 64% im Jahr 2030 (VEP-Mobilitätsstrategie 2030)

Die formulierten ÖPNV-Maßnahmen lassen aus fachlicher Perspektive besondere Nachfragesteigerungen erwarten. Dies betrifft insbesondere

- a) den Ausbau von Schnell- und Expressbusangeboten,
- b) eine Taktverdichtung insbesondere von Ring- und Tangentialangeboten sowie
- c) den Ausbau der Flächenbedienung durch On-Demand-Angebote in weniger dicht besiedelten Siedlungsbereichen.

Die Maßnahmen im Handlungskonzept bauen sich sukzessive im Zeitraum von 2023 bis 2027 auf und berücksichtigen bereits aktuelle inhaltliche und politische Einplanungen. Für den Bereich der StädteRegion Aachen wurde dort Leistung aufgeführt und bewertet, wo Linienwege über die Stadtgrenzen hinweg geführt werden. Entsprechende Beschlüsse in den betroffenen Nachbarkommunen sind notwendig, um die Maßnahmen durchführen zu können.

Insgesamt werden in der zusammengetragenen ÖPNV Roadmap Betriebsleistungen in einem Umfang von nahezu 4 Mio. Wagenkilometern bis 2027 vorgeschlagen.

Darüber hinaus ist in einer klimaneutralen Flottenstrategie eine zügige möglichst umfassende Elektrifizierung der gesamten ASEAG-Flotte sowie der eingesetzten Fahrzeuge der Subunternehmer beabsichtigt. Für die neu zu bedienenden Linien bedeutet dies von vorneherein den Einsatz von E-Bussen. Lediglich auf Umläufen, bei denen dies aufgrund von Wegelänge und Streckentopographie in der Kosten-Nutzen-Betrachtung nicht sinnvoll erscheint, soll dies zurückgestellt werden.

Nachfolgend werden die Maßnahmen und der diesbezügliche Aufwand konkret beschrieben. Parallel zu dieser Vorlage werden in einer separaten Beschlussvorlage die für 2023 geplanten Fahrplanmaßnahmen in einer Gesamthöhe von ca. 1,3 Mio. Nutzwagen-km auf Aachener Stadtgebiet sowie weitere ca. 300.000 Nutzwagen-km in der StädteRegion Aachen dargestellt. Der Fahrplanwechsel ist für den Juni 2023 vorgesehen. Damit die für den Leistungsausbau erforderlichen Neufahrzeuge rechtzeitig bestellt werden können, müssen die erforderlichen Beschlüsse bereits jetzt gefasst werden, Die Lieferzeiten für neue Elektrobusse betragen derzeit mindestens ein Jahr.

Der daraus resultierende Finanzierungsbedarf

In einer überschlägigen Gesamtbetrachtung wurden die innerhalb des vorgeschlagenen Mobilitätswende-Konzeptes vorgestellten Angebotsmaßnahmen auf Grundlage bestehender Kennwerte finanziell bewertet. Für die Leistung der ASEAG wurde der aktuelle AVV-Sollkostenwert von 5,50 €/Kilometer berücksichtigt, der alle ASEAG-Kosten sowie die allgemeinen Förder- und Transferleistungen zu Fahrzeugförderung, Schülertransport, Schwerbehindertenabgabe und Sozialticket beinhaltet.

Für die nachgefragte Leistung im Sharing-Bereich wurde ein jährlicher Beitrag von 1.000 €/Pedelec, abgeleitet aus Vergleichswerten anderer Systeme, angenommen.

Weitere Aufwandspositionen durch Zuschläge für die Mehrkosten für den Einsatz klimaneutraler Fahrzeuge (+20% Sollkostensatz) und weitere Finanzkosten führen bei dem erarbeiteten Projektportfolio im Zeitraum 2023 bis einschl. 2027 zu Kosten von bis zu 84 Mio. € bei der Stadt Aachen, allerdings noch ohne Berücksichtigung und Gegenrechnung zusätzlicher Fahrgeldeinnahmen (für die Jahre 2023 bis 2027 summiert etwa 17,8 Mio. €).

Für die in 2023 geplanten Fahrplanmaßnahmen (Mobilitätswende und ergänzende Linienanpassungen) werden Kosten für die Stadt Aachen in Höhe von ca. 4,0 Mio. € für das Jahr 2023 geschätzt, der in den Folgejahren auf rund 6,15 Mio. € pro Jahr anwächst. Auch hier sind noch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen (für das Jahr 2023 ca. 1,14 Mio. €, ab 2024 ca. 1,95 Mio. € jährlich) sowie bereits im Haushaltsplan etatisierte Mittel (für das Jahr 2023 405T €) gegenzurechnen.

Finanzierungsansätze

Die Finanzierung dieser für die Umsetzung der beschlossenen Klimaschutzziele der Stadt Aachen notwendigen Maßnahmen soll aus verschiedensten Beiträgen geleistet werden. Das vom AVV beauftragte und vom renommierten CIVITY-Institut erarbeitete Gutachten zur Entwicklung und Finanzierung des ÖPNV hat Möglichkeiten aufgezeigt, die im Folgenden aufgegriffen werden. Dabei werden steigende Nutzerbeiträge, Transferleistungen von Bund und Land wie auch der kommunale Handlungsspielraum betrachtet.

Nutzerfinanzierung: mehr Fahrgeldeinnahmen durch mehr Nutzer

Eine linienbezogene Einnahmebetrachtung ist mit dem vorhandenen Bewertungsinstrumentarium nicht möglich. Eine Annäherung der zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen erfolgt in einer überschlägigen Gesamtbetrachtung, die als Zielperspektive für den Zeitraum zwischen 2022-2027 einen 30%igen

Fahrgastzuwachs um ca. 21 Mio. Fahrgäste formuliert. Dieser Zuwachs wurde vereinfacht idealtypisch um 5% pro Jahr angenommen.

Ebenso wurde die Einnameschätzung auf Basis bestehender Tarife, d.h. auch ohne Berücksichtigung des zukünftigen e-Tarifs und ohne Sondereffekte wie dem anstehenden 9 €/Monat Ticket betrachtet.

Die Berechnung geht ferner von einer geringeren Einnahmebetrachtung je zusätzlich beförderten Fahrgästen aus.

Für den Zeitraum 2022-2027 wird danach eine Steigerung der Fahrgelderlöse in Höhe von insgesamt ca. 25,6 Mio. € erwartet. Nach erster Schätzung entfallen davon ca. 18,0 Mio. € auf die Stadt Aachen.

Gesamtgesellschaftliche Aufgabe: den Beitrag von Land und Bund einfordern

Weitere Finanzierungsbeiträge sind durch Transferleistungen von Bund und Land zu erwarten. Auch auf dieser Ebene werden zwingend notwendige Klimaschutzziele formuliert, denen mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs begegnet werden soll. Nach Schätzungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) muss, alleine um die "niedrigeren" Klimaschutzziele des Bundes erreichen zu können, schon von einem erforderlichen Ausbau des Leistungsangebots von 107% bis 2030 ausgegangen, für den unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen mit Kostensteigerungen von 89% zu rechnen ist.

Betriebskostenfinanzierung

Nordrhein-Westfalen ist in 2021 in die Finanzierung von Busbetriebsleistung eingetreten. Erstmals wurden regionale Schnellbusleistungen nicht nur von den ÖPNV-Aufgabenträgern, sondern auch vom Land mitfinanziert. Für Aachen konnte die Leistung auf der SB 66 (Aachen-Roetgen-Monschau) und der SB 20 (Aachen-Jülich) verankert werden. Zunächst bis Anfang Februar 2027 werden Betriebskosten in Höhe von 0,75 €/km finanziert, insgesamt 4,30 Mio. € (2,77 Mio. € SB 66 und 1,53 Mio. € SB 20).

Damit ist nach wie vor keine Gleichbehandlung regionaler Schnellbusleistung im Vergleich zur Vollkostenfinanzierung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs gegeben. Ein erster Schritt ist damit getan. Beiträge für weitere regionale Linien und eine Verstärkung der Finanzierung müssen in der politischen Diskussion auf Landesebene verhandelt werden; weitere Regionalisierungsmittel des Bundes müssen für diese Aufgabe verfügbar werden.

Von den gelisteten Maßnahmen zählen vor allem die Angebote der SB-Linien 14/X4, 20, 25/X6, 63, 66 zu den potentiell förderfähigen bzw. zu verlängernden Linienangeboten, die insgesamt derzeit mindestens 3,2 Mio. Wagenkilometer ausmachen. Unter Annahme des bisherigen Fördersatzes und ausreichender Fördermittel des Landes könnten bis zu 12 Mio. € Förderung erwartet werden.

Projektförderung

Zusätzliche ÖPNV-Förderung kann auch aus projektbezogenen Fördermaßnahmen generiert werden. Dazu zählen vor allem innovative Angebote wie etwa „On-Demand-Verkehren“ im dünner besiedelten ländlichen Raum. Aber auch durch integrierte modellhafte quartiers- oder stadtteilbezogene Ansätze

können Fördermittel für den Betrieb von ÖPNV-Linien akquiriert werden. Aktuell konnten 4,3 Mio. € für „Haaren clever mobil“ und 1,2 Mio. € für den NetLiner Laurensberg eingeworben werden. Weitere Mittel könnten für den NetLiner Walheim/Sief, ggf. auch für die Ortsbusse in Brand und Eilendorf eingeworben werden.

Klimaneutrale Fahrzeugförderung

Weitere Finanzierungen stehen aus Fördermaßnahmen des Klimaschutzes zur Verfügung, die durch ASEAG und Stadtverwaltung beständig beantragt werden. E-Busse konnten zuletzt in großem Umfang durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz mitfinanziert werden.

Kommunale Handlungsmöglichkeiten nutzen

Die ÖPNV-Aufgabenträger finanzieren bereits heute den ÖPNV. In Aachen wird der steuerliche Querverbund über den EVA-Konzern genutzt. Auf weitere Möglichkeiten weist das bereits erwähnte CIVITY-Gutachten hin. Gestaltungsspielräume zur Mitfinanzierung einer Mobilitätswende bestehen derzeit vor allem in der Parkraumbewirtschaftung und der Gestaltung der Stellplatzsatzung.

Parkraumbewirtschaftung trägt darüber hinaus direkt als Push-Instrument zu einer Nachfragesteigerung im ÖPNV bei.

Weitergehende Ansätze zur ÖPNV-Finanzierung, wie etwa die Einführung einer kommunalen Nahverkehrsabgabe (z.B. als Bürgerticket oder Arbeitgeberbeitrag) oder die Einführung einer Straßennutzungsgebühr/City-Maut wie etwa in London, Oslo oder Stockholm, sind im derzeitigen Rechtsrahmen nicht verankert.

Einige denkbare Mitfinanzierungsbestandteile ergeben sich aus:

- a) Parkraumbewirtschaftung
- b) Parkgebühren für Besucher*innen
- c) Bewohnerparken: Verwaltungsgebühr
- d) Bewohnerparkgebühren
- e) Stellplatzsatzung

Grundsätzlich sind daneben natürlich steuerbezogene Möglichkeiten denkbar.

a) Parkraumbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ist in Aachen seit langem gelebte Praxis. Die erwirtschafteten Beträge werden derzeit dem Haushaltsprodukt 120202: „Verkehrstechnische Anlagen“ zugeordnet.

Entwicklung und aktuelle Situation

In Aachen gibt es derzeit 25 Bewohnerparkzonen, die jährlich um zwei weitere Zonen ausgebaut werden sollen. Die zuletzt umgesetzte Zone „M“ (Habsburgerallee) wurde Ende Januar 2022 eingerichtet und die Zone „K“ (Kruppstraße) im Mai 2022 erweitert. Aktuell befindet sich die Zone „U“

(Körnerstraße) im Beratungsprozess und die Planung der Zonen „Ost1“ (Stolberger Straße) und „Ost 3“ (Gneisenaustraße) wurde beauftragt. In den kommenden Jahren sollen durch die Verwaltung weitere zehn Zonen und Zonenerweiterungen (*die neue Zone Ost 3 ist hier mitgezählt worden*) geprüft werden. Die Arbeits- und Umsetzungsreihenfolge wurde zuletzt im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen am 22.04.21 beschlossen.

Innerhalb der 25 Parkzonen stehen aktuell rund 16.050 öffentliche Parkplätze (z. Vgl. 2019: 14.500 Plätze) zur Verfügung. Bis 2027 wird durch die Einrichtung weiterer Zonen ein Zuwachs auf 22.500 Parkplätze erwartet.

In den bestehenden Zonen wurden (Stand April 2022) ca. 20.700 Bewohnerparkausweise (z Vgl. 2019: 19.000 Ausweise) ausgegeben. Der Bewohnerparkausweis ermächtigt berechnigte Bewohner*innen ihr Fahrzeug kostenfrei im öffentlichen Straßenraum der zugewiesenen Zone abzustellen; die Vergabe der Ausweise orientiert sich an rechtlich vorgegebenen Regularien. Mit der oben beschriebenen Ausweitung der Bewohnerparkzonen wird bis 2027 eine Zunahme auf ca. 29.000 ausgegebene Bewohnerparkausweise erwartet.

b) Parkgebühren für Besucher*innen

Das Parken am Straßenrand in den bewirtschafteten Parkzonen ist in Aachen derzeit in zwei Zonen mit unterschiedlicher Tarifierung aufgeteilt. Im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 wurden durch die Parkgebühren Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 5,1 Mio. € (durchschn. ca. 350 €/Parkstand) erwirtschaftet.

Durch die Ausweitung mit den in der Prioritätenliste aufgeführten potentiellen weiteren Zonen würden bis 2027 gegenüber dem Stand 2019 zusätzliche Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 4,8 Mio. € erwartet. Unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Erweiterung der bewirtschafteten Parkflächen (Stand 2022) wäre von zusätzlichen Einnahmen von über 3,0 Mio. € auszugehen. Dabei werden aufgrund einer nach außen hin abnehmenden Parkraumnachfrage geringere Einnahmen je bewirtschaftetem Parkstand erwartet.

Für die Jahre 2022/23 wird mit insgesamt ca. 3.000 zusätzlichen Parkständen gerechnet, aus denen summiert Einnahmen von bis zu 700.000 € resultieren können.

Für das Parken am Straßenrand gelten in den bewirtschafteten Parkzonen in Aachen die folgenden Preise. Die Parkgebühren gehen auf einen Beschluss des Rats der Stadt Aachen vom 6. März 2019 zurück:

Wo?	Innerhalb und auf dem Alleening sowie auf Zollamtstraße, Hackländerstraße, Friedlandstraße und unterer Burtscheider Straße	außerhalb des Alleenrings
Wann?	Mo - Sa, 9-21 Uhr	Mo - Fr, 9-19 Uhr */** Sa, 9-14 Uhr */**/**
Kosten?	0,20 € je 5 Minuten (Mindesteinwurf 1 €)	0,50 € je 30 Minuten (Mindesteinwurf: 0,50 €)
Parkdauer?	Parkhöchstdauer: 60 Minuten, für Elektrofahrzeuge 120 Minuten	

*/**/** siehe www.aachen.de/bewohnerparken

In einzelnen Zonen außerhalb des Alleenrings gibt es Abweichungen der Bedienpflichtzeiten und Höchstparkdauer; auch sind in einzelnen Zonen - je nach Lage - Tagestickets erhältlich. Darüber hinaus gibt es Sonderregelungen für parkende Elektroautos.

Sowohl die Tarifstruktur als auch der Gebietszuschnitt der einzelnen Zonen sind überarbeitungsbedürftig. Dazu ist ein Parkraumgutachten im Auftrag, das Vorschläge zu einer Verbesserung des Systems anbieten soll.

In der Gesamtstrategie der Verkehrsentwicklung wurde bereits formuliert, dass sich der Preisindex ÖPNV-Ticket zu Park-Ticket bis 2030 deutlich zugunsten des ÖPNV entwickeln soll.

Überschlägig ermittelt wären Mehreinnahmen von 1 Mio. €/Jahr bei Status Quo 2019 durch eine 20%ige Erhöhung der Gesamttarife zu erwarten.

c) **Bewohnerparkausweise: Verwaltungsgebühr**

Die bisherige Gebührenerhebung für Bewohnerparkausweise ist in der Anlage der „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOSt), Gebührennummer 265 geregelt. Danach ist in Aachen eine Gebühr in Höhe von 30 €/Jahr für den Verwaltungsaufwand der für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen für die Bewohner*innen anfällt, festgesetzt.

Für das Vor-Corona-Jahr 2019 wurden Gesamtgebühren in Höhe von 570.000 € vereinnahmt. Bei einer Ausweitung der Zonen bis 2027 werden Zunahmen von bis zu 860.000 € bis 2027 in Bezug auf das Ausgangsjahr 2019 erwartet.

Für die Jahre 2022/23 wird mit insgesamt ca. 3.800 zusätzlichen ausgegebenen Bewohnerparkausweisen gerechnet, aus denen summierte Einnahmen von bis zu 140.000 € resultieren können.

d) Bewohnerparkgebühren

Nachdem bisher lediglich das Verwaltungshandeln für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises gebührenpflichtig bewertet werden durfte, hat der Bundestag am 14.05.2020 mit dem „Achten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und weiterer Vorschriften“ ausdrücklich die Bedeutung und den Wert der öffentlichen Flächen in die Gebührenbetrachtung mit aufgenommen.

Die Landesregierungen wurden ermächtigt, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen, in denen auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner*Innen angemessen berücksichtigt werden. Die Höhe der möglichen Gebühr wurde ausdrücklich nicht begrenzt. Den Ländern wurde die Möglichkeit eröffnet, dies auch direkt an die Kommunen zu übertragen, so dass vor Ort eigene Gebührenordnungen erlassen werden können.

Damit folgte der Gesetzgeber den langjährigen Initiativen von Kommunen und kommunalen Verbänden wie dem deutschen Städtetag, die sich für eine Erhöhung des kommunalen Gestaltungsspielraums bezüglich der Bewertung des öffentlichen Raumes eingesetzt haben.

Die Verwaltung berichtete in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 25.06.2020 darüber.

Nach nunmehr fast zwei Jahren hat Nordrhein-Westfalen mit der „Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 19. Februar 2022 das Bundesgesetz in Landesrecht übertragen und sich dazu entschieden, den Kommunen die Gestaltungshoheit hierfür zu übertragen und selbständig eine Gebührenordnung zu erstellen, die den oben genannten Zielen gerecht wird. NRW folgt damit anderen Bundesländern wie etwa Baden-Württemberg, das dies schon seit längerem umgesetzt hat.

Mit dieser Änderung ist sowohl eine Lenkungswirkung im Hinblick auf die Nutzung privater Stellplätze und Garagen, eine Reduktion der Krafffahrzeugdichte in der Stadt insgesamt sowie eine Lenkungswirkung durch eine zweckorientierte Verwendung der Gebühren für die Finanzierung anderer Mobilitätsangeboten möglich. Auf Bundes- und Landesebene lassen sich Effekte zur Energiewende realisieren, vor Ort ermöglicht der neue gesetzliche Rahmen vor allem Handlungsspielräume, die einen nennenswerten Beitrag zu den beschlossenen Klimaschutzzielen des Rates der Stadt Aachen ermöglichen.

Das Land hat ausdrücklich keine Obergrenze für eine kommunale Gebührenfestsetzung formuliert. Gleichwohl hat das vom Land NRW finanzierte Zukunftsnetzwerk Mobilität gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) eine Handreichung „Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ erarbeitet, die Hilfestellung bei der Formulierung eines neuen Gebührensystems bietet.

Es werden unterschiedliche Berechnungsmethoden (*Kosten-, Marktpreis-, Bodenrichtwertansatz*) vorgeschlagen, die sich hinsichtlich Komplexität, Differenzierung und Ergebnis zum Teil sehr unterscheiden.

Für die Betrachtung in Aachen ist aus Sicht der Verwaltung wichtig, dass das Verfahren transparent nachvollziehbar, in der Bearbeitung handhabbar und in der Differenzierung unterschiedliche Gebührenhöhen gerecht verteilt.

Folgende Fragen stellen sich darüber hinaus:

- Wie kann im Stadtgebiet differenziert werden (Lage der Bewohnerparkzonen)? Welche Rolle spielt dabei der Parkdruck (auch in der Differenzierung zwischen Bewohner*Innen und Besucher*Innen)
- Welche Bedeutung wird den Mobilitätsangeboten beigemessen (ÖPNV-Erschließungsqualität)? Welchen Beitrag muss die Gebühr hierfür leisten?
- Werden Fahrzeuggröße; CO2-Ausstoß, Fahrzeuggewicht berücksichtigt?
- Welche Möglichkeiten einer sozialen Differenzierung ergeben sich?
- Auf welche Art und Weise können bestehende Parkhäuser und -plätze mit einbezogen werden?
- Ergibt eine zeitliche Staffelung der Gebühr Sinn?

Zur weiteren Übersicht liegt eine Auflistung der Städte mit aktuellen Gebührenordnungen, die eine Anpassung bereits umgesetzt haben, bei.

e) Stellplatzsatzung

Neben der Parkraumbewirtschaftung bietet auch die Stellplatzsatzung, die bei Neubau oder grundständiger Anpassung von Gebäuden, die nach LBO NW genehmigungspflichtig sind, anzuwenden ist, Beiträge zur Finanzierung von Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes. Die aus Ablösezahlungen nicht hergestellter Stellplätze generierten Mittel können und werden für die Betriebsleistung von Mobilitätsangeboten eingesetzt. Jährlich wurden in den vergangenen Jahren Stellplatzablösen in der Größenordnung von ca. 700.000 € zweckgebunden vereinnahmt.

Über die Vereinnahmung von Ablösemitteln hinaus kann die Stellplatzsatzung auch im Sinne der städtischen Klimaschutzziele wirken und durch entsprechende Vorgaben Lenkungswirkung entfalten.

Aktuell wird die Stellplatzsatzung der Stadt mit dem Ziel einer Überarbeitung evaluiert. Dabei können sowohl die Höhe der Ablösezahlungen als auch die Möglichkeit auf die durch das jeweilige Vorhaben verursachten Mobilitätsauswirkungen angepasst werden.

Zwischenfazit

Mit dem städtisch formulierten Klimaschutzziel der Klimaneutralität in 2030 ist eine Mobilitätswende mit einem deutlich ausgebauten Mobilitätsangebot im Umweltverbund unumgänglich. Ein erster Aufschlag bis 2027 zu einem verbesserten Leistungsangebot mit klimaneutralem Fahrzeugeinsatz wurde von ASEAG und Stadtverwaltung erarbeitet und politisch begrüßt.

Die überschlägigen Kostenberechnungen des Gesamtmehraufwands von bis zu 84 Mio. € bis 2027, hierin eingeschlossen ca. 4,2 Mio. € für die jetzt notwendigen Entscheidungen für einen Betrieb in 2023 sowie 6,15 Mio. € jährlich für die Folgejahre (Kosten ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Fahrgasteinnahmen sowie bereits im Haushaltsplan etatisierten Mitteln), stellen die Stadt vor große Herausforderungen.

Folgende mobilitätsbezogene Bereiche könnten perspektivisch einen Finanzierungsbeitrag für die Mobilitätswende leisten:

- Betriebs- und Projektkostenförderung Bund und Land
- Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- zusätzliche Gebühreneinnahmen bei der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen
- mögliche Anpassung der Parkgebühren für den Straßenrand (+20%)
- mögliche Neugestaltung der Gebührenordnung für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen
- Verwendung der Stellplatzablöse

Die jeweilig möglichen und notwendigen Beiträge sollen in der Gesamtschau mit weiteren Zugängen zur Finanzierung der Mobilitätswende zusammengestellt werden.

Der weitere „Fahrplan“

Die Eckpunkte eines Finanzierungskonzepts liegen vor und müssen nun weiterentwickelt werden.

Dazu wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- a) Unmittelbar nach Bildung der Landesregierung wird der direkte Kontakt in das Verkehrsministerium gesucht um mit Land und Bund über Finanzierungsbeiträge zur Übernahme weiterer Betriebskostenleistungen (insbesondere auf regionalen nicht schienenbetriebenen Achsen) zu verhandeln. Im Kontext des regionalen Schulterschlusses in der AG Innovation wird ein gemeinsamer Kontakt der regionalen Akteure gesucht um die Finanzbedürfnisse in der Fläche zu bedienen. Der Modellcharakter des vorbildhaften gemeinsamen Stadt-Regionalen Vorgehens wird damit ebenfalls transportiert.
- b) Politik fordert zur aktiven Recherche und Beteiligung an entsprechenden Förderprojekten in Zusammenarbeit mit SR, AVV und ASEAG auf. Die Stadtverwaltung wird mit ihren relevanten

Fachdienststellen proaktiv alle Förderaufrufe nach Möglichkeiten einer Betriebskostenmitfinanzierung überprüfen und regelmäßig dazu berichten.

- c) Die Verwaltung wird einen konkreten Vorschlag zum Beitrag der Parkraumbewirtschaftung erarbeiten. Die Anpassung der kommunalen Gebührenordnung gemäß § 6a, Abs. 5a, S. 3 StVG soll auf Basis einer konkreten Grundlage in einer ersten Lesung im 3. Quartal 2022 vorgelegt werden. Angestrebt wird die Beschlussfassung der Gebührenordnung zum Jahreswechsel 2022/23, so dass eine Umsetzung in 2023 erfolgen kann.
Begleitend wird die Anpassung der Parkgebühren am Straßenrand sowie der Zuschritt der Bewohnerparkzonen im Kontext des Parkraumgutachtens behandelt. Die Planung und Umsetzung weiterer Bewohnerparkzonen wie beschrieben bleibt davon unberührt.
- d) Die Evaluation und Anpassung der Stellplatzsatzung wird unter Berücksichtigung der aufgeführten Aspekte weiter fortgeführt und ebenfalls zur Haushaltsplanung in die politischen Gremien eingebracht.
- e) ASEAG und Verwaltung berichten in regelmäßigen Abständen über die weitere Detailierung und die Fortentwicklung des inhaltlichen sowie des Finanzierungskonzeptes.
- f) Zur Komplexität gehört auch die Entwicklung von Modellen und Vorschlägen zur Steigerung kommunaler Steuererträge.

Ausblick: Infrastruktur darf nicht fehlen

Über die hier thematisierten Angebotsmaßnahmen ist allen Akteuren bewusst: Mobilitätswende geschieht nicht ohne Infrastrukturanpassung. Diese ist für Rad- und Fußverkehr wie auch für den ÖPNV und letztlich die Sharing-Angebote unumgänglich.

Insbesondere für den ÖPNV-Ausbau sind bereits jetzt umfangreiche Mittel in den Haushalt eingeplant. Dies betrifft insbesondere den umfassenden barrierefreien Ausbau der Haltestellen, der nun Fahrt aufgenommen hat.

Eine vor allem auf die Nutzung digitaler Infrastrukturen abzielende weitergehende Barrierefreiheit in Bezug zur Information über die Mobilitätsangebote wird ein zusätzliches Thema sein.

Der Ausbau reisezeitverbessernder Straßeninfrastruktur im Sinne der starken ÖPNV-Achsen, seien es Busspuren, andere Straßenraumelemente oder signaltechnische Verbesserungen werden in einem weiteren Paket angegangen. Dies erfolgt zielgerichtet mit zusätzlichem Personal sowie externer Unterstützung.

Mit der Konkretisierung der Planungen wird dies ebenso die Regio-Tram betreffen. Hierzu wird gesondert berichtet.

Anlage/n:

Anlage 1: Bewohnerparkgebühren in anderen Städten