

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0453/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 18.05.2016 Verfasser: Dez. III / FB 61/300	
<b>Fahrscheinlose ÖPNV-Nutzung an verkaufsoffenen Sonntagen; Antrag der Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen vom 18.04.2016</b>		
Beratungsfolge:	TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz
23.06.2016	MA	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Der Ratsantrag gilt somit als behandelt.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Es liegt ein Ratsantrag "Fahrscheinlose ÖPNV-Nutzung an verkaufsoffenen Sonntagen" der Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen vom 18.04.2016 vor. Angestrebt wird, durch eine fahrscheinlose ÖPNV-Nutzung an diesen Tagen die Parkproblematik zu verringern, die Umwelt zu entlasten und das Einkaufen attraktiver zu machen. Ferner soll Personen, die bisher gar nicht den ÖPNV nutzen, durch diese Maßnahme eine günstige Möglichkeit geboten werden, Busfahren auszuprobieren und diese für die weitere Nutzung gewonnen werden. Der Aachener Verkehrsverbund, die ASEAG und die Verwaltung haben sich intensiv mit dieser Thematik auseinander gesetzt.

Vorgeschlagen wird, die fahrscheinlose ÖPNV-Nutzung in der StädteRegion an den verkaufsoffenen Sonntagen anzubieten. Sowohl in 2015 als auch in 2016 gab bzw. gibt es vier solche Sonntage (10. April, 4. September, 6. November, 11. Dezember 2016) in der Aachener Innenstadt sowie in 2016 13 weitere verkaufsoffene Sonntage an 9 verschiedenen Kalendertagen in den Aachener Stadtbezirken.

Für die vier verkaufsoffenen Sonntage in der Aachener Innenstadt schätzen die Stellungnahme ASEAG und AVV den Verlust durch ausfallende Barverkäufe auf ca. 57.000 € pro Jahr. Bezieht man die verkaufsoffenen Tage in den Stadtbezirken mit ein, summieren sich die Verluste auf rd. 137.000 €. Unberücksichtigt sind dabei Fahrscheine, die bereits im Vorfeld gekauft wurden (z.B. 4er-Tickets) und am verkaufsoffenen Sonntag derzeit abgefahren werden.

Die ASEAG weist darauf hin, dass durch die kostenlose Nutzung eine Fahrgastzunahme denkbar und zusätzliche Busleistungen erforderlich wären. Bereits heute sind hohe Besetzungen an einigen Hauptachsen an Sonntagen vorhanden, z.B. an der Jülicher Straße und Trierer Straße wie auch an der Vaalser Straße. Bei einem Einsatz von zusätzlichen Gelenkbussen auf fünf Hauptachsen zwischen 10 und 18 Uhr in beiden Richtungen würde pro verkaufsoffenen Sonntag zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 8.000 € entstehen.

Die Auslastung der Parkhäuser in der Aachener Innenstadt wurde für die verkaufsoffenen Sonntage in 2015 geprüft. Im September waren lediglich vier von 18 Parkhäusern am Nachmittag zu über 50% gefüllt. Im November waren zwei Parkhäuser nahezu voll belegt (Couvenstraße, Adalbertstraße). Im Dezember war die Auslastung erwartungsgemäß am höchsten, die zentralen Parkhäuser voll. Vor allem am Rand des Alleenrings (Eurogress, Adalbertsteinweg, Hauptbahnhof) waren aber noch viele freie Parkplätze in den Parkhäusern verfügbar. Ein Parkplatzproblem besteht insofern nicht an den verkaufsoffenen Sonntagen.

Unbestritten ist hingegen, dass grundsätzlich ein eher umweltentlastender Effekt eintritt und der Einkaufsstandort Aachen - bei entsprechendem Marketing - sicher davon profitieren würde.

## **Finanzierung**

Die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen, die durch die Einführung eines solchen Angebotes hervorgerufen würden, müssten auf jeden Fall finanziell kompensiert werden. Hierzu gibt es im städtischen Haushalt keine Position.

Im Antrag wird die Möglichkeit eines Sponsorings durch Einzelhandel und Gastronomie vorgeschlagen. Es liegen bisher jedoch keine positiven Erfahrungen aus der Region wie aus anderen Städten in Deutschland vor.

## **Empfehlung**

Der Aachener Verkehrsverbund und die Verwaltung stehen der Idee einer fahrscheinlosen Nutzung des ÖPNV grundsätzlich offen gegenüber. Durch die vorgeschlagene Maßnahme entstehen jedoch erhebliche Einnahmeverluste und unklare Mehraufwendungen, deren Gegenfinanzierung derzeit nicht gesichert ist. Die Umsetzung wird daher nicht empfohlen. Eine weitere Befassung mit alternativen Finanzierungsmodellen im ÖPNV ist jedoch im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu empfehlen.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Ratsantrag der Piratenfraktion vom 18.04.2016