

Antrag

des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Parkgebühren-Verordnung des Landes

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung sie ihrer neuen Parkgebühren-Verordnung beimisst, die es den Gemeinden im Land völlig freistellt, nach welchen Kriterien und bis zu welcher Höhe sie Gebühren für Bewohnerparkausweise verlangt, nachdem diese zuvor durch Bundesrecht auf einen Rahmen von 10,20 Euro bis 30,70 Euro jährlich begrenzt waren mit der Angabe, weshalb sie keinen Gebührenrahmen festgelegt hat;
2. weshalb laut ihrer Pressemitteilung vom 6. Juli 2021 Elektrofahrzeuge und Car-sharing-Fahrzeuge beim Kurzzeitparken bevorrechtigt sowie von Parkgebühren befreit werden können, nachdem auch diese Fahrzeuge unstreitig Parkraum beanspruchen;
3. ob sie ihre Pressemitteilung als dahingehend missverständlich erachtet, dass der Anschein erweckt wird, Elektrofahrzeuge könnten generell von den Gebühren für Bewohnerparkausweise ausgenommen werden unter Beachtung der Aussage in ihrem „Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 6. Juli 2021“ auf Seite 4, wo es unmissverständlich heißt, dass Ausnahmen für Elektrofahrzeuge nicht möglich sind;
4. wie sie die soziale Dimension einer nun teilweise erfolgenden Vervielfachung des Entgelts (z. B. von 30 Euro im Jahr auf 30 Euro im Monat) bewertet, nachdem Halter, die ihr Fahrzeug am Straßenrand abstellen, weil sie über keinen eigenen Parkplatz verfügen, im Vergleich zu Garagenutzern in der Regel als weniger begütert angesehen werden können;

5. wie sie bei den Erwägungen zur Kostendeckung der Parkgebührenerhebung im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen bei bestehenden Flächen die tatsächliche Kalkulation vornimmt mit der Angabe, wie geleistete Erschließungsbeiträge berücksichtigt werden;
6. inwiefern sie die in ihrem „Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 6. Juli 2021“ genannten Zahlenwerten zu Herstellungs- sowie Unterhaltungskosten für Parkraum der Agora Verkehrswende als verbindlich erachtet;
7. wie sie es erklärt, dass in ihrer kumulierten Beispielrechnung auf Seite 6 des genannten Schreibens, die eine Jahresgebühr für das Anwohnerparken in Höhe von 406 Euro ausweist, die Herstellungskosten des Parkplatzes auf lediglich 25 Jahre umgelegt werden;
8. inwiefern es als verwaltungsökonomisch sinnvoll anzusehen ist, die exakte Größe des Fahrzeugs nach Länge und Breite in die individuelle Gebührenberechnung einfließen zu lassen;
9. weshalb bei der in dem Schreiben unter Opportunitätskosten dargestellten Umwidmung eines Parkplatzes vom Auto hin zu Fahrrädern auf eine Entgelt-situation verzichtet wird, obwohl nach wie vor öffentliche Fläche für das Abstellen individueller Fahrzeuge verwendet wird und diese dann auch nicht als Spiel- oder Aufenthaltsfläche genutzt werden kann;
10. wie sie den möglichen Zuschlag bei mehr als einem Kraftfahrzeug pro Haushalt unter Gleichheitsgesichtspunkten bewertet, wenn beispielsweise die Bewohner einer Wohngemeinschaft mit Zuschlägen bestraft werden, während Single-Paare mit jeweils eigener Wohnung die Standardgebühr tragen, aber erheblich mehr Wohnraum beanspruchen mit der Angabe, weshalb sie überhaupt den Gemeinden diesen Vorschlag unterbreitet, wenn sie unter Hinweis auf den allgemeinen Gleichheitssatz zu bedenken gibt, dass die Rechtsprechung abzuwarten bleibt.

20.7.2021

Dr. Jung, Haag, Scheerer, Brauer, Haußmann, Trauschel,
Fischer, Dr. Schweickert, Karrais, Hoher, Goll FDP/DVP

Begründung

Die grün-schwarze Landesregierung hat sich dazu entschlossen, den Gemeinden im Land freie Hand bei den Gebühren für Bewohnerparkausweise zu geben. Es ist somit eine regelrechte Explosion des Entgelts möglich. Bisher war der Höchstsatz auf 30,70 Euro im Jahr begrenzt. Nun gibt die Landesregierung in ihrem „Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken“ vom 6. Juli 2021 selbst ein Rechenbeispiel mit 406 Euro. Dies stellt eine Verdreizehnfachung dar.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. August 2021 Nr. 4-0141.5-14/25 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Bedeutung sie ihrer neuen Parkgebühren-Verordnung beimisst, die es den Gemeinden im Land völlig freistellt, nach welchen Kriterien und bis zu welcher Höhe sie Gebühren für Bewohnerparkausweise verlangt, nachdem diese zuvor durch Bundesrecht auf einen Rahmen von 10,20 Euro bis 30,70 Euro jährlich begrenzt waren mit der Angabe, weshalb sie keinen Gebührenrahmen festgelegt hat;

Die Landesregierung misst der Aufwertung des öffentlichen Straßenraums eine hohe Bedeutung zu. Mit der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) wird den Kommunen daher die Möglichkeit gegeben, die Nutzung des öffentlichen Raums für alle Verkehrsteilnehmer/-innen besser zu steuern sowie kostenorientiert zu wirtschaften und damit insbesondere auch der Lebensqualität sowie dem Klimaschutz Rechnung zu tragen.

Mit der ParkgebVO wurde die am 4. Juli 2020 in Kraft getretene (BGBl. I 2020, 1528) bundesrechtliche Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) umgesetzt. Die Landesregierung begrüßt die Neuregelung, mit der der Bund einen größeren Gestaltungsspielraum bei der Festsetzung von Gebühren für Bewohnerparkausweise ermöglicht. Gemäß der bundesrechtlichen Neuregelung in § 6a Absatz 5a Satz 2 und 5 Straßenverkehrsgesetz (StVG) hat die Landesregierung diese Ermächtigung zur Festsetzung von Bewohnerparkgebühren in Gebührenordnungen mit der Delegationsverordnung auf die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden weiter übertragen, um diesen vor Ort den vollen Handlungsspielraum in dem vom Bund vorgegebenen Rahmen für eine – orientiert an den unterschiedlichen jeweiligen örtlichen Gegebenheiten – angemessene Festsetzung der Bewohnerparkgebühren in eigenen Gebührenordnungen zu geben. Je nach Bewohnerparkgebiet und personeller und technischer Ausstattung der Behörden vor Ort können bei der Umsetzung der Delegationsverordnung unterschiedliche Kriterien und Gebühren sinnvoll bzw. zielführend sein. Auch Höchstsätze werden vom Land aus diesem Grund nicht festgesetzt. Grenzen für die Gebührenhöhe ergeben sich jedoch aus den allgemeinen gebührenrechtlichen Grundsätzen wie dem Äquivalenzprinzip (Verhältnismäßigkeitsgrundsatz; kein grobes Missverhältnis von Gebühr und mit ihr abgelteter Leistung) und dem allgemeinen Gleichheitssatz (Willkürverbot; Notwendigkeit eines sachlichen Grundes für Ungleichbehandlung) nach Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes.

2. weshalb laut ihrer Pressemitteilung vom 6. Juli 2021 Elektrofahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge beim Kurzzeitparken bevorrechtigt sowie von Parkgebühren befreit werden können, nachdem auch diese Fahrzeuge unstreitig Parkraum beanspruchen;

Der Bund regelt in § 3 Absatz 6 Elektromobilitätsgesetz (EmoG) und § 3 Absatz 4 Carsharinggesetz (CsgG) die Möglichkeit der Bevorrechtigung in Gebührenordnungen nach § 6a Absatz 6 StVG für das Kurzzeitparken. Im Hinblick auf die Möglichkeit der Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen (inkl. Brennstoffzellenfahrzeugen) und Carsharing-Fahrzeugen wird somit einerseits Bundesrecht umgesetzt und die vom Bund eingeräumte diesbezügliche Gestaltungsfreiheit an die Kommunen weiterdelegiert. Andererseits misst die Landesregierung Benutzervorteilen für klimaneutrale Fahrzeuge eine bedeutende Lenkungswirkung zu und ermutigt die Kommunen, von diesem Instrument Gebrauch zu machen. Sowohl als Automobilstandort als auch als Klimaschutzland hat Baden-Württemberg ein

hohes Interesse, Leitmarkt für Elektromobilität zu sein. Um den Flächenkriterium Rechnung zu tragen, sollten diese Regelungen so befristet werden, dass sie mit zunehmenden Anteil dieser Fahrzeuge an den Fahrzeugflotten auslaufen.

3. ob sie ihre Pressemitteilung als dahingehend missverständlich erachtet, dass der Anschein erweckt wird, Elektrofahrzeuge könnten generell von den Gebühren für Bewohnerparkausweisen ausgenommen werden unter Beachtung der Aussage in ihrem „Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 6. Juli 2021“ auf Seite 4, wo es unmissverständlich heißt, dass Ausnahmen für Elektrofahrzeuge nicht möglich sind;

In der Pressemitteilung wird unmissverständlich ausgeführt, dass für das Bewohnerparken das Bundesrecht eine Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen ausschließt. Der Hinweis wurde zudem auch in die Begründung und das Begleitschreiben mit aufgenommen, da diese Fragestellung von mehreren Kommunen an das Ministerium für Verkehr herangetragen wurde. Für Kommunen besteht allerdings die Möglichkeit, durch Regelungen bei den Kurzzeitparkgebühren vergünstigte oder kostenfreie Konditionen für Elektrofahrzeuge anzubieten.

4. wie sie die soziale Dimension einer nun teilweise erfolgenden Vervielfachung des Entgelts (z. B. von 30 Euro im Jahr auf 30 Euro im Monat) bewertet, nachdem Halter, die ihr Fahrzeug am Straßenrand abstellen, weil sie über keinen eigenen Parkplatz verfügen, im Vergleich zu Garagennutzern in der Regel als weniger begütert angesehen werden können;

Gerade Menschen mit geringem Einkommen nutzen häufig den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr. Diese Mobilitätsformen werden bisher bei der Flächenverteilung jedoch häufig benachteiligt. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass 37 Prozent der Haushalte mit niedrigem ökonomischen Status und 53 Prozent der Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischen Status über keinen eigenen Pkw verfügen (Ergebnis der bundesweiten Befragung von Haushalten zu ihrem Mobilitätsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Mobilität in Deutschland“ – MiD). Der Anteil einkommenschwacher Haushalte fällt in Kommunen von Stadtteil zu Stadtteil recht unterschiedlich aus. Der Landesregierung ist dabei kein Fall bekannt, in dem eine Kommune Anwohnerparkgebühren zuerst oder bevorzugt in Stadtteilen eingeführt hat, in der vorwiegend einkommenschwächere Haushalte wohnen. Die zumeist innenstadtnahen Lagen deuten eher auf eine einkommensstarke Bewohnerstruktur hin. Den Kommunen vor Ort steht es zudem frei, anhand der Bewohnerstruktur bei den vor Ort vorhandenen Bewohnerparkgebühren zu prüfen, welche Höhe von Bewohnerparkgebühren nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angemessen ist.

5. wie sie bei den Erwägungen zur Kostendeckung der Parkgebührenerhebung im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen bei bestehenden Flächen die tatsächliche Kalkulation vornimmt mit der Aufgabe, wie geleistete Erschließungsbeiträge berücksichtigt werden;

6. inwiefern sie die in ihrem „Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 6. Juli 2021“ genannten Zahlenwerten zu Herstellungs- sowie Unterhaltungskosten für Parkraum der Agora Verkehrswende als verbindlich erachtet;

7. *wie sie es erklärt, dass in ihrer kumulierten Beispielsrechnung auf Seite 6 des genannten Schreibens, die eine Jahresgebühr für das Anwohnerparken in Höhe von 406 Euro ausweist, die Herstellungskosten des Parkplatzes auf lediglich 25 Jahre umgelegt werden;*
8. *inwiefern es als verwaltungsökonomisch sinnvoll anzusehen ist, die exakte Größe des Fahrzeugs nach Länge und Breite in die individuelle Gebührenberechnung einfließen zu lassen;*

Die Fragen 5 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Das erwähnte Begleitschreiben dient als Hilfestellung für Kommunen in Baden-Württemberg im Kontext der verabschiedeten Delegationsverordnung, um rechtliche Handlungsspielräume aufzuzeigen und beispielhaft aufgeführte Berechnungsgrundlagen für kommunale Gebührenordnungen zu nennen.

Die im Begleitschreiben genannten Kennziffern und Werte sind beispielhaft aufgeführt. Gleiches gilt für die aufgeführten Herstellungs- und Unterhaltungskosten der AGORA Verkehrswende. In der Praxis können sich die Kosten je nach Ausgangslage und erforderlicher infrastruktureller Veränderungen zur Bereitstellung der Parkflächen erheblich unterscheiden. Die aufgeführten Kostenspannen verdeutlichen dies.

Die Nutzung und Ausgestaltung der Handlungsmöglichkeiten obliegt den Kommunen selbst. Die Kommunen können folglich von diesen Beispielen abweichen und diese entsprechend den lokalen Begebenheiten anpassen. Dabei obliegt es der Verantwortung der Kommunen, zu prüfen, inwiefern die Nutzung einzelner Kriterien hinsichtlich der technischen und personellen Möglichkeiten und des hierfür nötigen Verwaltungsaufwands praktisch umsetzbar ist. Dies gilt auch für das beispielhaft aufgeführte Kriterium „Größe des Fahrzeugs“ oder eine etwaige Berücksichtigung von Erschließungskosten, die im betreffenden Begleitschreiben nicht aufgenommen wurde.

Die Beispielrechnung von 25 Jahren zur Abschreibung der Kosten ist angelehnt an den Leitfaden zur Bilanzierung nach den Grundlagen des Neuen Kommunalen Haushalts- und Rechnungswesens (NKHR) in Baden-Württemberg (3. Auflage)¹.

9. *weshalb bei der in dem Schreiben unter Opportunitätskosten dargestellten Umwidmung eines Parkplatzes vom Auto hin zu Fahrrädern auf eine Entgeltsituation verzichtet wird, obwohl nach wie vor öffentliche Fläche für das Abstellen individueller Fahrzeuge verwendet wird und diese dann auch nicht als Spiel- oder Aufenthaltsfläche genutzt werden kann;*

Die Landesregierung hat sich auf der Grundlage des Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 „Jetzt für morgen – Der Erneuerungsvertrag für Baden-Württemberg“ zum Ziel gesetzt, Baden-Württemberg zum Klimaschutzland zu machen. Entsprechend seinem Beitrag zu den Treibhausgasemissionen spielt der Verkehr hierbei eine wichtige Rolle. Zur Zielsetzung des Ministeriums für Verkehr gehört daher auch die Reduktion der Kraftfahrzeuge in Städten. Auf dem Weg zur Verkehrswende kommt der Aufwertung und gerechteren Verteilung des begrenzten Straßenraums eine besondere Rolle zu. Entscheidend für die dringend benötigte Verkehrswende ist die Verknüpfung von Sanktionen für umweltschädliches Verhalten mit Anreizen für die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsoptionen und ressourcenschonenden Verhaltens. Diese Kombination wird bei der gerechteren Nutzung des öffentlichen Raums durch die Reduzierung der bislang privilegierten Nutzung

¹ Der Leitfaden zur Bilanzierung nach den Grundlagen des Neuen Kommunalen Haushalts- und Rechnungswesens (NKHR) in Baden-Württemberg (3. Auflage) findet sich unter: https://nkhr-bw.komm.one/site/Komm-ONE_NKHR/get/params_E1541825831/17174703/01%20Leitfaden%20zur%20Bilanzierung%203._Auflage%20Juli%202017-Reinfassung.pdf (Zugriff: 28. Juli 2021)

öffentlicher Flächen als Parkmöglichkeiten für private Pkw gegenüber anderen Nutzungsformen verfolgt. Die Umnutzung eines Pkw-Parkplatzes für zehn Fahrräder ist dabei nur eines von vielen alternativen Nutzungsbeispielen, welche die Nutzung öffentlicher Flächen durch größere Teile der Gesellschaft als Einzelne ermöglicht. Die Beispiele sind im Text weder abschließend noch detailliert aufgeführt; insofern wurde auf einen Entgeltvergleich verzichtet. Die Landesregierung bestreitet hierbei nicht, im Fahrradverkehr eine aus verschiedenen Gründen förderungswürdige Verkehrsart zu sehen.

10. wie sie den möglichen Zuschlag bei mehr als einem Kraftfahrzeug pro Haushalt unter Gleichheitsgesichtspunkten bewertet, wenn beispielsweise die Bewohner einer Wohngemeinschaft mit Zuschlägen bestraft werden, während Single-Paare mit jeweils eigener Wohnung die Standardgebühr tragen, aber erheblich mehr Wohnraum beanspruchen mit der Angabe, weshalb sie überhaupt den Gemeinden diesen Vorschlag unterbreitet, wenn sie unter Hinweis auf den allgemeinen Gleichheitssatz zu bedenken gibt, dass die Rechtsprechung abzuwarten bleibt.

Der Bund hat in § 6a Absatz 5a StVG Kriterien für die Gebührenbemessung vorgegeben. Nunmehr können in den Gebührenordnungen neben dem Verwaltungsaufwand für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen angemessen berücksichtigt werden. Die ParkgebVO der Landesregierung zeigt lediglich im Rahmen der bundesrechtlichen Ermächtigungsgrundlage grundsätzlich in Betracht kommende Kriterien zur Gebührenfestsetzung bzw. -differenzierung beim Bewohnerparken auf. Da es zu der bundesrechtlichen Neuregelung und ihrer Auslegung bisher noch keine Rechtsprechung gibt, wird dies erwähnt.

Grundsätzlich kann der Wert einer Parkmöglichkeit dabei auch anhand der Zahl der Fahrzeuge bemessen werden, die ein Haushalt zur Verfügung hat. Der Wert einer Parkmöglichkeit ist dabei umso größer, je mehr Fahrzeuge die nahen Bewohner im Bewohnerparkgebiet ständig benutzen, schließlich konkurrieren dann mehr Fahrzeuge um die gleichen Parkmöglichkeiten (Vorliegen mehrerer Bewohnerparkausweise innerhalb eines Haushalts). Wohnungspolitische Ziele wären nicht mit den straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben vereinbar.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor