

Antrag

der Fraktion der AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Explodierende Anwohnerparkgebühren in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. wie viele Kraftfahrzeughalter im Land von Anwohnerparkgebühren betroffen sind;
2. ob sie Kenntnis hat, welche Kommunen im Land in welcher Höhe bereits Anwohnerparkgebühren erheben und wie hoch diese im Minimum, Maximum sowie Durchschnitt sind;
3. ob sie Kenntnis hat, welche Kommunen im Land in welcher Höhe künftig eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren anstreben und auf welchen Betrag jeweils;
4. wie sich nach ihrer Auffassung eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren auf den städtischen Wohnraum bzw. seine Bewohnerstruktur auswirkt;
5. ob ihr eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren unter dem Aspekt unsozial erscheint, dass dies gerade Menschen mit geringem Einkommen trifft, die keinen privaten Stellplatz besitzen, nachdem gemäß Drucksache 17/564 Ziffer 4 sogar selbst ca. 50 bis 65 Prozent der Haushalte mit nur geringem Einkommen über einen Pkw verfügen und daneben häufig den (teuren) ÖPNV nutzen;
6. ob nach ihrer Auffassung bei einer deutlichen Erhöhung der Anwohnerparkgebühren die Kommunen den Gebührenpflichtigen die Möglichkeit einer ratenweisen Zahlung des Jahresbetrags einzuräumen haben;

7. warum sie nicht von der durch Bundesrecht (§ 6a Absatz 5a Satz 4 StVG) eingeräumten Möglichkeit zur Festlegung eines Höchstsatzes für Anwohnerparkgebühren in der ParkgebVO Gebrauch gemacht hat bzw. macht;
8. welchen sachlichen Grund sie dafür gesehen hat, den Kommunen über § 2 Absatz 2 ParkgebVO (in Verbindung mit § 3 Absatz 4 Nummer 1 EmoG bzw. § 3 Absatz 2 Nummer 1 CsgG) die Möglichkeit zu eröffnen, Elektrofahrzeuge bzw. Carsharing-Fahrzeuge bei den Kurzzeitparkgebühren zu bevorzugen, wo beide Fahrzeugtypen doch mangels ausreichend verfügbaren „erneuerbaren Energien“ gar nicht durchweg mit „sauberem Strom“ betrieben werden können;
9. welche Lobbyverbände nach ihrer Kenntnis in welcher Form versuchen, Einfluss auf eine erhebliche Erhöhung der Anwohnerparkgebühren zu nehmen – speziell die „Deutsche Umwelthilfe“;
10. wie sich betroffene Anwohner gegen eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren rechtlich zur Wehr setzen können;

II.

1. die Forderungen (insbesondere seitens der „Deutschen Umwelthilfe“) nach einer deutlichen Erhöhung der Anwohnerparkgebühren zurückzuweisen;
2. durch Änderung der ParkgebVO die Anwohnerparkgebühren auf einen Höchstbetrag von 30,70 Euro pro Jahr zu deckeln.

4.7.2022

Gögel, Klauß, Klos
und Fraktion

Begründung

Insbesondere der privatrechtliche Verein „Deutsche Umwelthilfe“ (DUH) fordert vehement, das Anwohnerparken drastisch zu verteuern. So könnte die bisherige Jahresgebühr in Höhe von 30,70 Euro künftig betragsmäßig etwa zu einer Monatsgebühr in Höhe von 30,00 Euro oder gar noch höher werden. Dies würde für viele Haushalte eine beträchtliche Mehrbelastung bedeuten, wobei das aktuell äußerst schwierige Umfeld (z. B. stark steigende Energie- und Lebensmittelpreise) erschwerend hinzukommt.

Mittels hoher Anwohnerparkgebühren wird gerade Menschen mit geringerem oder mittlerem Einkommen das Halten eines eigenen Autos vergällt, da sie in der Regel über keinen privaten Stellplatz (z. B. Garage) verfügen. Weiter drohen durch eine Vervielfachung der Parkgebühren für Anwohner auch soziale Verwerfungen. Das bloße Abstellen des VGH Baden-Württemberg in einem vorläufigen Rechtsschutzverfahren (Beschluss vom 24. Juni 2022, Az. 2 S 809/22) auf das Verhältnis von Leistung und entgeltlicher Gegenleistung („gebührenrechtliches Äquivalenzprinzip“) greift zu kurz, da hierbei die unvermittelte drastische Gebührensteigerung außen vor bleibt. Insoweit erscheint allenfalls eine stufenweise jährliche Anhebung sachgerecht.

Die DUH ist ebenso finanzkräftig wie vermögend. Im Jahr 2020 betragen nach eigenen Angaben ihre Einnahmen knapp 11,8 Millionen Euro und ihre Aktiva fast 7,7 Millionen Euro. Mit dieser geballten Finanzmacht im Rücken versucht die DUH durch Aufbau öffentlichen Drucks die Kommunen zu erheblichen Ge-

bührensteigerungen beim Anwohnerparken zu bewegen. Davon betroffene Anwohner können dem nichts Entsprechendes entgegensetzen. Diese Situation soll der vorliegende Antrag vor dem Hintergrund der – neuen – Parkgebühren-Verordnung des Landes (ParkgebVO) von 2021 sowie der Drucksache 17/564 hierzu beleuchten.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. August 2022 Nr. VM4-0141.5-26/39 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

I. zu berichten,

1. wie viele Kraftfahrzeughalter im Land von Anwohnerparkgebühren betroffen sind;

Vorweg wird darauf hingewiesen, dass einen Bewohnerparkausweis nicht nur Fahrzeughalter/-innen beantragen können. Bewohnerparkausweise können auch Bewohner/-innen erhalten, die ein Kraftfahrzeug nachweislich dauerhaft nutzen. Informationen über die Anzahl der von Bewohnerparkgebühren betroffenen Kraftfahrzeughalter/-innen im Land liegen dem Ministerium für Verkehr daher nicht vor.

Nach Rn. 35 der VwV-StVO zu § 45 können Bewohner/-innen nur einen Parkausweis für ein auf sie als Halter/-innen zugelassenes oder nachweislich von ihnen dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug erhalten. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag „wechselnde Fahrzeuge“ vorgenommen werden.

Insgesamt wurden in Baden-Württemberg (Stand 30. Juni 2022¹) entsprechend eingegangener Rückmeldungen der Straßenverkehrsbehörden ca. 172.000 aktuell gültige Bewohnerparkausweise für Bewohner/-innen ausgestellt. Diese Zahl enthält gegenüber der Drucksache 17/2513 auch verspätet eingegangene Meldungen. Dabei ergeben sich für die einzelnen Regierungsbezirke folgende Angaben zur Anzahl der ausgestellten Bewohnerparkausweise bzw. den von Bewohnerparkgebühren betroffenen Bewohnerparkausweisinhaber/-innen:

Regierungsbezirk	Ausgestellte Bewohnerparkausweise bzw. betroffene Bewohnerparkausweisinhaber*innen
Regierungsbezirk Freiburg	ca. 24.000
Regierungsbezirk Karlsruhe	ca. 47.000
Regierungsbezirk Stuttgart	ca. 82.000
Regierungsbezirk Tübingen	ca. 19.000

¹ Aus Nachmeldungen der Behörden mit Stand 30. Juni 2022 ergeben sich folgende Zahlen. Ansonsten wird auf die Drucksache 17/2513 verwiesen.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, das Parken aus dem öffentlichen Raum in die vorhandenen Parkhäuser, Garagen und ggf. weitere dafür erstellte Privatflächen zu verlagern. Im Zuge der Befragung „Mobilität in Deutschland 2017“² gaben nur 16 Prozent der privaten Kfz-Nutzer/-innen in Baden-Württemberg an, ihren üblichen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum zu finden (76 Prozent Garage/Carport/eigenes Grundstück, 7 Prozent Parkhaus/Tiefgarage). Auch in Großstädten beträgt dieser Anteil nur 44 Prozent. Bei der repräsentativen Bevölkerungsbefragung zu „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“³ gaben im Jahr 2021 87 Prozent der Befragten mit vorhandenem Pkw im Haushalt an, keinen Bewohnerparkausweis zu besitzen. Selbst in Städten von 500.000 Einwohner/-innen besaßen demnach 75 Prozent keinen Bewohnerparkausweis und parkten demnach nicht in den von Bewohnerparkgebühren bepreisten Gebieten auf öffentlichen Flächen.

2. ob sie Kenntnis hat, welche Kommunen im Land in welcher Höhe bereits Anwohnerparkgebühren erheben und wie hoch diese im Minimum, Maximum sowie Durchschnitt sind;
3. ob sie Kenntnis hat, welche Kommunen im Land in welcher Höhe künftig eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren anstreben und auf welchen Betrag jeweils;

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Derzeit erheben nach entsprechenden Rückmeldungen der Regierungspräsidien (Stand 30. Juni 2022) in Baden-Württemberg insgesamt mindestens 113 Straßenverkehrsbehörden Bewohnerparkgebühren.

Im *Regierungsbezirk Freiburg* sind dies unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen im Einzelnen:

LRA Breisgau-Hochschwarzwald, LRA Emmendingen, LRA Ortenaukreis, LRA Schwarzwald-Baar-Kreis, Stadtkreis Stadt Freiburg, UVB Bad Säckingen, UVB Stockach, Gr. Kreisstadt Emmendingen, Gr. Kreisstadt Konstanz, Gr. Kreisstadt Lahr, Gr. Kreisstadt Lörrach, Gr. Kreisstadt Oberkirch, Gr. Kreisstadt Offenburg, Gr. Kreisstadt Radolfzell am Bodensee, Gr. Kreisstadt Rheinfelden, Gr. Kreisstadt Singen, Gr. Kreisstadt Rottweil, Gr. Kreisstadt Tuttlingen, Gr. Kreisstadt Villingen-Schwenningen, Gr. Kreisstadt Waldshut-Tiengen, Gr. Kreisstadt Weil am Rhein, Örtl. StrVB Endingen, Örtl. StrVB Haslach im Kinzigtal, Örtl. StrVB Neuenburg, Örtl. StrVB Oberndorf am Neckar, Örtl. StrVB Oppenau, Örtl. StrVB Willstätt, Örtl. StrVB Wolfach.

Im *Regierungsbezirk Karlsruhe* sind dies unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen im Einzelnen:

Landkreis Rastatt, Stadtkreis Baden-Baden, Stadtkreis Heidelberg, Stadtkreis Karlsruhe, Stadtkreis Mannheim, Stadtkreis Pforzheim, Gr. Kreisstadt Bretten, Gr. Kreisstadt Bruchsal, Gr. Kreisstadt Calw, Gr. Kreisstadt Ettlingen, Gr. Kreisstadt Freudenstadt, Gr. Kreisstadt Hockenheim, Gr. Kreisstadt Horb a. N., Gr. Kreisstadt Mosbach, Stadt Weinheim, Stadt Forst, Gr. Kreisstadt Nagold, Gr. Kreisstadt Rastatt, Gr. Kreisstadt Schwetzingen, Gr. Kreisstadt Wiesloch, Eppelheim, Östringen, Weingarten, Verwaltungsgemeinschaft Eberbach-Schönbrunn.

Im *Regierungsbezirk Stuttgart* sind dies unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen im Einzelnen:

² siehe Mobilität in Deutschland 2017, fahrzeugbezogene Auswertung für Baden-Württemberg, INFAS 2017.

³ siehe S. 28 repräsentative Bevölkerungsbefragung zu „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“, Erscheinungsdatum 1. Oktober 2021.

Stadt Wertheim, Stadt Vaihingen a. d. Enz, Main-Tauber-Kreis, Stadt Eppingen, Stadt Waiblingen, Stadt Bad Mergentheim, Stadt Geislingen a. d. Steige, Stadt Giengen a. d. Brenz, Stadt Crailsheim, Stadt Winnenden, Stadt Backnang, Kreis Esslingen, Stadt Leinfelden-Echterdingen, Stadt Herrenberg, Stadt Bad Rappenau, Stadt Bietigheim-Bissingen, Stadt Göppingen, Stadt Schwäbisch Gmünd, Stadt Aalen, Stadt Heilbronn, Stadt Eislingen a. d. Fils, Stadt Bad Friedrichshall, Stadt Stuttgart, Stadt Ellwangen, Stadt Schorndorf, Stadt Esslingen, Kreis Schwäbisch Hall, Stadt Nürtingen, Stadt Böblingen, Remseck, Landkreis Heilbronn, Heidenheim an der Brenz, Gemeinde Gärtringen, Stadt Korntal-Münchingen, Stadt Lauffen am Neckar, Stadt Ludwigsburg, Stadt Marbach am Neckar, Stadt Neckarsulm, Stadt Plochingen, Stadt Sindelfingen, Stadt Wernau.

Im *Regierungsbezirk Tübingen* sind dies unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen im Einzelnen:

Ulm, Rottenburg, Reutlingen, Biberach a. d. Riss, Sigmaringen, Ehingen, Friedrichshafen, Pfullendorf, Verwaltungsverband Langenau, Schelklingen, Balingen, Wangen im Allgäu, Albstadt, Ravensburg, Überlingen, Sipplingen, Bodenseekreis, Hechingen, Tübingen.

Das Land Baden-Württemberg hat mit der Verordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren vom 6. Juli 2021 die Kommunen als örtliche und untere Straßenverkehrsbehörden zur Festsetzung von Bewohnerparkgebühren in eigenen Gebührenordnungen ermächtigt. Dies ermöglicht es den Kommunen, die Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden und fließenden Autoverkehr besser zu steuern sowie kostenorientiert zu wirtschaften und damit insbesondere auch der Lebensqualität sowie dem Klimaschutz Rechnung zu tragen.

Die Kommunen setzen die Parkgebührenverordnung (ParkgebVO) in eigener Zuständigkeit um. Die Landesregierung hat demnach keine vollumfängliche Kenntnis, in welchen Kommunen bereits von der Neuregelung beim Bewohnerparken in Form eigener Gebührenordnungen Gebrauch gemacht wurde und in welcher Höhe Bewohnerparkgebühren erhoben werden. Aus der Presse war zu entnehmen, dass erste Kommunen die Neuregelung bereits umgesetzt und eigene Bewohnerparkgebühren festgesetzt haben, dabei in keinem Fall in der Höhe der Kosten eines Jahrestickets im Nahverkehr.

4. wie sich nach ihrer Auffassung eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren auf den städtischen Wohnraum bzw. seine Bewohnerstruktur auswirkt;

Parkraummanagement und auch die Einführung von Parkraumbewirtschaftung werten (städtische) Flächen auf. Die Städte werden somit für Bewohner/-innen attraktiver, die auf gute Fuß- und Radinfrastruktur angewiesen sind, z. B. ältere Menschen und Familien mit Kindern. Zudem werden sie für Menschen mit niedrigem Einkommen attraktiver, die durchschnittlich weniger Kraftfahrzeuge besitzen. Öffentliche Mittel, die nicht für die Subventionierung des Parkens eingesetzt werden, stehen anderweitig zur Verfügung.

5. ob ihr eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren unter dem Aspekt unsozial erscheint, dass dies gerade Menschen mit geringem Einkommen trifft, die keinen privaten Stellplatz besitzen, nachdem gemäß Drucksache 17/564 Ziffer 4 sogar selbst ca. 50 bis 65 Prozent der Haushalte mit nur geringem Einkommen über einen Pkw verfügen und daneben häufig den (teuren) ÖPNV nutzen;

Nein, denn die Gebührenschuldner/-innen erhalten eine Gegenleistung, die Nutzung des öffentlichen Raums. Unter sozialen Gesichtspunkten problematisch ist hingegen, dass bisher in erster Linie wohlhabende Haushalte von dieser Leistung zu stark vergünstigten Preisen oder sogar kostenlos profitieren. Für Haushalte mit niedrigem Einkommen stellen sich angesichts der langfristigen Mietpreis- und der kurzfristigen Lebensmittelpreissteigerungen drängende Fragen, die einem Ausgleich durch die öffentliche Hand bedürfen. Dies ist den Kommunen auch mit Bezug auf Parkgebühren möglich.

6. *ob nach ihrer Auffassung bei einer deutlichen Erhöhung der Anwohnerparkgebühren die Kommunen den Gebührenpflichtigen die Möglichkeit einer ratenweisen Zahlung des Jahresbetrags einzuräumen haben;*

Grundsätzlich steht es im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden, den Gebührenpflichtigen die Möglichkeit der Stundung einzuräumen. Für eine ermessenslenkende Vorgabe durch das Land wird kein Anlass gesehen.

7. *warum sie nicht von der durch Bundesrecht (§ 6a Absatz 5a Satz 4 StVG) eingeräumten Möglichkeit zur Festlegung eines Höchstsatzes für Anwohnerparkgebühren in der ParkgebVO Gebrauch gemacht hat bzw. macht;*

Die Landesregierung hat den vollen Handlungsspielraum an die Straßenverkehrsbehörden vor Ort weitergegeben, weil sie Kommunen in ihrem klimafreundlichen Handeln unterstützen und nicht bremsen will.

8. *welchen sachlichen Grund sie dafür gesehen hat, den Kommunen über § 2 Absatz 2 ParkgebVO (in Verbindung mit § 3 Absatz 4 Nummer 1 EmoG bzw. § 3 Absatz 2 Nummer 1 CsgG) die Möglichkeit zu eröffnen, Elektrofahrzeuge bzw. Carsharing-Fahrzeuge bei den Kurzzeitparkgebühren zu bevorzugen, wo beide Fahrzeugtypen doch mangels ausreichend verfügbaren „erneuerbaren Energien“ gar nicht durchweg mit „sauberm Strom“ betrieben werden können;*

Die Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge stellt einen wesentlichen Baustein zum Erreichen der Klimaziele des Landes dar. Eine höhere Nachfrage nach erneuerbarem Strom trägt zum Ausbau der Kapazitäten bei.

9. *welche Lobbyverbände nach ihrer Kenntnis in welcher Form versuchen, Einfluss auf eine erhebliche Erhöhung der Anwohnerparkgebühren zu nehmen – speziell die „Deutsche Umwelthilfe“;*

Auf die Landesregierung sind bisher keine Interessensverbände initiativ zugekommen.

10. *wie sich betroffene Anwohner gegen eine Erhöhung der Anwohnerparkgebühren rechtlich zur Wehr setzen können;*

Grundsätzlich kann gegen belastende Verwaltungsakte wie Gebührenbescheide für Bewohnerparkausweise Widerspruch gemäß §§ 68 ff. Verwaltungsgerichtsordnung eingelegt werden.

II.

1. *die Forderungen (insbesondere seitens der „Deutschen Umwelthilfe“) nach einer deutlichen Erhöhung der Anwohnerparkgebühren zurückzuweisen;*

Die Landesregierung spricht sich für eine ortsangemessene Festsetzung der Höhe von Bewohnerparkgebühren aus, orientiert an den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten sowie für eine grundsätzliche Erhöhung zur kostenorientierten Bewirtschaftung und Aufwertung des öffentlichen Straßenraums. Mit der ParkgebVO wird den Wünschen und örtlichen Bedürfnissen der Kommunen Rechnung getragen.

Forderungen von Verbänden sind dabei nicht ausschlaggebend.

Auf die Antwort zu Ziffer I.9 wird verwiesen.

2. durch Änderung der ParkgebVO die Anwohnerparkgebühren auf einen Höchstbetrag von 30,70 Euro pro Jahr zu deckeln.

Auf die Antworten zu Ziffer I.7., I.9. und Ziffer II.1. wird verwiesen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor