

**TOP 2**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Bau- und Grundstücksausschuss	11.09.2023	öffentlich
Stadtrat	18.09.2023	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Gebührenfestsetzung für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises im Stadtgebiet Ludwigshafen/Rhein**

**Ermächtigung durch die Landesverordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen für die Festsetzung der Parkgebühren vom 28.März 2023, in Kraft getreten am 01.April 2023**

Vorlage Nr.: 20236775

**ANTRAG**

Der BGA möge dem Stadtrat empfehlen:

1. Die von der Verwaltung ermittelte Gebühr für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises im Stadtgebiet Ludwigshafen wird festgesetzt
2. Die Verwaltung wird mit der Umsetzung entsprechend der Strategieempfehlung der Fachbehörde beauftragt, das heißt, die neue Gebühr soll für alle ab 01.10.2023 beantragten Bewohnerparkausweise gelten und das Parkraumkonzept wird begleitend mit Priorität umgesetzt
3. Die jeweils betroffenen Bereiche stellen nach personeller Bedarfsprüfung durch den Bereich Organisation (1-11) die notwendigen Personalressourcen zur Verfügung

Im Bundesdurchschnitt ist jeder private Pkw pro Tag nur 72 Minuten unterwegs. Die übrigen 1.368 Minuten benötigt er einen Parkplatz. Angesichts des knappen Raums in den Städten kann dies ein Problem sein – für die Parkplatzsuchenden ebenso wie für Anwohner und für andere Verkehrsteilnehmer.

In Ludwigshafen soll eine vollumfänglich differenzierte Parkraumbewirtschaftung dafür sorgen, dass der vorhandene Parkraum möglichst gerecht verteilt wird.

In den Wohngebieten rund um die Kernstadt schützen so genannte Bewohnerparkzonen die Anwohner vor dem Parkdruck der Einpendler.

In den Parkhäusern, Tiefgaragen und auf beschränkten Sammelparkplätzen finden Einkäufer, Kunden und Besucher jederzeit einen Stellplatz für ihr Auto.

Parkraumbewirtschaftung in der Form, dass Dauerparker in Parkhäuser verdrängt, Anwohner bevorrechtigt und flächendeckend gebührenpflichtiges Kurzzeitparken in der Innenstadt eingeführt wird, ist ein bewährtes Instrument, um das knappe und wertvolle Gut des öffentlichen Verkehrsraums steuern zu können.

In den sogenannten Parkraumbewirtschaftungszonen erhalten Anwohner\*innen grundsätzlich personenbezogen eine Ausnahmegenehmigung in Form eines Bewohnerparkausweises. Die dafür vorgesehene Gebühr war bislang gesetzlich auf max. 30,70 Euro pro Jahr gedeckelt.

Diese Gebühr entfaltet keine - wie oben beabsichtigt - steuernde Wirkung und führt inzwischen in vielen innerstädtischen Wohnvierteln dazu, dass die Verkehrsüberwachung vor der Autoflut kapituliert, Rettungskräfte schlecht an ihren Einsatzort gelangen und Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in ihrer Sicherheit gefährdet sind.

Unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs, des vorhandenen Parkdrucks und der örtlichen Gegebenheit wurden in den innerstädtischen Bereichen von Ludwigshafen in den Stadtteilen Südliche Innenstadt (Süd und Mitte), Nördliche Innenstadt (Nord zwischen Rathaus und Hemshofstraße), teilweise in Friesenheim (BASF-Mitarbeiter nutzten zu Lasten der Bewohner den öffentlichen Parkraum im Umfeld von Tor 3 und 5 erheblich), im Stadtteil West (fehlende Privatparkflächen)

und im Stadtteil Gartenstadt (bedingt durch das Krankenhaus) bereits vor Jahren Bewohnerparkzonen eingerichtet.

Im Stadtgebiet haben wir aktuell 20 Bewohnerparkzonen, für welche jährlich rund 6000 Bewohnerparkausweise ausgestellt werden.

Im Rahmen der Datenerhebung/Verkehrszählung „Ruhender Verkehr“ zwecks Erstellung eines Parkraumkonzepts für die Innenstadt Ludwigshafen wurde trotz Bewirtschaftung des Parkraums eine Überparkung (Falschparker insbesondere tags und abends) festgestellt.

Im europäischen Ausland belegen inzwischen Städte, dass es einen engen Bezug zwischen Parkraumbewirtschaftung und Verkehrspolitik gibt. Dort, wo die Parkplätze nicht umsonst sind, gehen Autobesitzer\*innen häufiger zu Fuß, fahren Fahrrad oder nutzen öffentliche Verkehrsmittel und ersparen den Städten Parksuchverkehr, weil sich die Suche nach einem kostenfreien Parkplatz nicht lohnt.

Der Straßenraum in Deutschland ist grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer\*innen gleichermaßen zugänglich. Die derzeitige Rechtslage sieht jedoch vor, dass Stellflächen für Carsharing gefördert werden.

Für die Innenstadt von Ludwigshafen kommt das stationsgebundene Carsharing in Betracht, weil ansonsten nicht abschätzbar ist, wie viele Carsharing-Fahrzeuge tatsächlich im Stadtteil abgestellt werden (hat Auswirkung auf das Gesamtstellplatzangebot).

Die seit 1993 nicht mehr angepasste Gebührenobergrenze für das Bewohnerparken wurde am 01.04.2023 durch die neue LandesVO gekippt.

Das gebilligte Gesetz ermächtigt nun die Landesregierungen, eigene Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen oder dies den Kommunen selbst zu überlassen.

Für den Unterhalt von bewirtschafteten Parkständen können nun sämtliche anfallende Kosten der öffentlichen Hand mitberücksichtigt werden.

In der Stadtverwaltung Ludwigshafen werden jährlich folgende Ansätze – die auch überwiegend zur Ausgabe kommen – in den Haushalt eingebracht (Die Bezeichnung Parkeinrichtung steht in der Regel für Parkscheinautomaten):

- Parkeinrichtungen/ Reparaturen → 20.000 EUR
- Parkeinrichtungen/ Ersatzteile → 7.550 EUR
- Unterhalt von Parkeinrichtungen (Wartungspersonal WBL, Fahrzeuge, Werkzeuge) → 280.000 EUR
- Beseitigung von Unfallschäden a Parkeinrichtungen → 33.730 EUR
- Jährliche Neubeschaffung von Parkscheinautomaten (investiv) → 150.000 EUR

Außerdem sind Bodenrichtwerte ein mit zu berücksichtigendes Parameter für die Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum.

Eine minimale Preiserhöhung für den Bewohnerparkausweis erfüllt nicht den gewünschten Zweck.

### *Informativ:*

Selbst der Verband der Automobilindustrie (VDA) begrüßt die Reform.

Auch der ADAC äußert sich zustimmend, da Kommunen jetzt besser auf örtliche Verhältnisse reagieren können.

### *Zur Rechtslage:*

Nach § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO trifft die Straßenverkehrsbehörde die notwendige Anordnung im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen.

Entsprechend der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO Randnr. 29 bedarf es einer engen Auslegung bei der Anordnung von Bewohnerparkvorrechten. Sie sind grundsätzlich in innerstädtischen Wohngebieten zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung (in Ludwigshafen 200 m - 400 m; in Großstädten bis zu 1000m) von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

### *Problem:*

Auch höhere Preise für Anwohnerparkausweise rechtfertigen nicht den Anspruch, schnell einen „idealen“ Parkplatz in unmittelbarer Nähe zur Wohnung zu finden.

Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht. Daraus folgt, dass es nicht die originäre Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, grundlegende Entscheidungen zur städteplanerischen Entwicklung zu treffen. Die flächendeckende Überspannung der gesamten Stadt mit Anwohnerparkzonen stellt zum einen eine städteplanerische Entscheidung dar, ist allerdings rechtlich nicht zulässig (§ 45 StVO).

Der begrenzt zur Verfügung stehende Parkraum muss rechtskonform ausgewiesen, in Gänze bewirtschaftet (anderenfalls besteht die Gefahr, dass sich die Nachfrage für Bewohnerparkausweise erheblich reduziert oder sogar entfällt) und kontrolliert werden. Hilfspolizeibeamte\*innen müssen die Innenstadt konsequent während der gesamten Dienstzeit (07:00 – 23:00 Uhr) überwachen.

Eine konsequente Überwachung ist mit dem vorhandenen Personal nicht zu realisieren.

Die technische Umsetzung des Parkraumkonzepts in der Innenstadt (zusätzliche Flächen für Bewohner) muss zwingend parallel mit der Erhebung der neuen Bewohnerparkgebühr erfolgen.

Da die Umsetzung aufgrund der fehlenden personellen Kapazitäten sowohl seitens der Verwaltung und des Wirtschaftsbetriebs (WBL) der Stadt Ludwigshafen nicht in absehbarer Zeit abgeschlossen werden kann, sind gravierende finanzielle Verluste über Jahre hinweg zu befürchten. Zudem könnten evtl. auch Lieferschwierigkeiten erschwerend hinzukommen.

Die verantwortlichen Führungskräfte der betroffenen Bereiche merken deshalb an, dass bereits heute die anfallenden Aufgaben im Tagesgeschäft aufgrund des Volumens einerseits und der Tatsache der unbesetzten Stellen andererseits nicht bedarfsgerecht realisiert werden können.

Weil die Mitarbeiter\*innen bereits fortlaufend an ihrem Limit die Arbeitseinsätze – die ausschließlich der Sicherheit im öffentlichen Verkehrsraum dienen - bewältigen müssen, fordern die in der Fürsorgepflicht stehenden Vorgesetzten, für die Umsetzung dieses Projekts entsprechend personelle Ressourcen zu schaffen. Dabei muss es sich zwingend um qualifiziertes Personal handeln.

Darüber hinaus ist es zwingend notwendig, beim federführenden Bereich Straßenverkehr, eine Koordinierungsstelle mit einer Vollzeitkraft einzurichten.

Im Zuge der Umsetzung des erweiterten Bewohnerparkens empfehlen wir, die kostenfreie Nutzung des öffentlichen Parkraums durch E-Fahrzeuge zurückzunehmen. Laut unseren Informationen ist Ludwigshafen die einzige Kommune in Rheinland-Pfalz, die dieses Angebot noch aufrechterhält.

## **Lösungsvorschlag:**

1. Die Verwaltung schlägt die Erhebung einer Jahresgebühr von 180,00 EUR vor.
2. Für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t können keine Bewohnerparkausweise ausgegeben werden.
3. Die Ausgabe von Besucherkarten (16 Stück pro Block) ist jährlich auf 3 Blöcke pro Haushalt zu je 40,00 EUR begrenzt.