

Es gilt das gesprochene Wort!

Landtag Mecklenburg – Vorpommern
Fraktion DIE LINKE

05.10.2022– 07.10.2022

MdL Henning Foerster

TOP 23

Beratung des Antrages der Fraktion der FDP

Landesverordnung zum Erlass von Gebührenordnungen für das Ausstellen von Parkausweisen anpassen – Preisdeckel einführen

- Drucksache 8/1364 -

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren,

beim Lesen des Antrages war ich ehrlich gesagt etwas erstaunt. Den Ruf nach staatlicher Reglementierung, hier in Form eines Deckels für Parkgebühren, und den Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor zu hohen Parkgebühren vermutet man jetzt nicht unbedingt bei der FDP. Ich vermute mal, dass der Aufhänger für ihre Initiative unter anderem die Diskussion um die drastische Anhebung der Parkgebühren in der Landeshauptstadt Schwerin ist, über die ja unter anderem im NDR berichtet wurde. Ich will mal versuchen, das Thema systematisch abzuarbeiten. Was steckt also hinter der Bewohnerparkgebühr-Ermächtigungsverordnung? Diese räumt den Kommunen die Befugnis ein, vor Ort selbst tätig zu werden und Gebührenordnungen für das Ausstellen von Parkausweisen zu erlassen.

Dabei geht es vordringlich um Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel. Die Verordnung wurde am 6. September dieses Jahres im Kabinett beschlossen. Sie tritt am Tag nach der Verkündung im Gesetz- und Ordnungsblatt in Kraft. Das ist keine Lex M-V, sondern wird in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen gleichermaßen gehandhabt.

Was wären die Alternativen? Die Erste wäre, einfach nichts zu tun. Dann würden weiterhin die bundesrechtlichen Vorgaben mit einer Gebührenspanne von 10,20 Euro bis 30,70 Euro pro Jahr gelten. Dies würde jedoch die jahrelangen Bemühungen des Deutschen Städtetages zunichte machen, das Bepreisen des Bewohnerparkens stärker in das Ermessen der Städte zu stellen. Diese können die Preise den realen Bedingungen vor Ort besser anpassen. Die zweite Alternative wäre, als Land selbst Regelungen zu treffen, die dann M-V weit einheitlich gelten. Das hätte allerdings den Nachteil, dass örtliche Besonderheiten unberücksichtigt blieben und darüber hinaus ein Abstimmungsmarathon mit den Kommunen zu bewältigen wäre.

Daher meinen wir, dass es richtig ist, die Verantwortung den Kommunen zu überlassen. So sehen das deren Verbandsvertreter. Nach rechtlicher Prüfung seitens des Justizministeriums ist im Übrigen die Festlegung einer Gebühren-Obergrenze im Falle der Übertragung der Befugnis auf die Kommunen nicht möglich. Schon aus diesen Gründen, kann man den Antrag ruhigen Gewissens ablehnen. Zu beachten ist jedoch, dass die Debatte um höhere Parkgebühren aktuell zur Unzeit kommt. Derzeit bangen viele Menschen auch in unserem Land, ob der galoppierenden Inflation und den Teuerungen bei Sprit, Gas, Strom oder Lebensmitteln.

In dieser Situation auch noch eine Vervierfachung der Parkgebühren, wie in Schwerin vorzuschlagen, zeugt mindestens mal von wenig Fingerspitzengefühl. Und daher stehen alle zuständigen Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker, auch ich, jetzt vor der Verantwortung, sehr behutsam abzuwägen, ob und wie weit man den neuen Spielraum auch tatsächlich ausnutzt. Denn die mit besagter Verordnung erteilte Ermächtigung bedeutet nicht, dass gehandelt werden muss, sondern schafft lediglich die Möglichkeit des Handelns.

Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen,

lassen Sie mich die Gelegenheit aber auch nutzen, das Thema jenseits der nach zweieinhalb Corona Jahren und angesichts des Ukraine Krieges besonderen, aktuellen Situation, einmal fachlich einzuordnen. Die bisherige, bundesweit zulässige Höchstgebühr von 30,70 Euro bildete bestenfalls die Verwaltungsgebühren für das Ausstellen der Ausweise und allenfalls noch deren Kontrolle ab.

Es geht aber um deutlich mehr. Die schwindende Verfügbarkeit öffentlicher Flächen in den Städten verschärft die Debatten um konkurrierende Nutzungen. Mehr Platz für Grün, mehr Freiraum für Gemeinschaft und Miteinander im öffentlichen Raum, mehr Platz fürs Rad und für Fußgänger sind häufige Forderungen. Warum? Weil seit Jahrzehnten dem Auto im öffentlichen Verkehrsraum der Vorrang gegeben wird. Wir erleben derzeit aber einen Umbruch in der Stadtentwicklung und in der Verkehrsplanung. Radentscheide machen dies öffentlich. Die Neuaufteilung und Nutzung öffentlicher Flächen, insbesondere der Verkehrsflächen stehen zunehmend auf der politischen Agenda. Die notwendige Verkehrswende beschleunigt diesen Prozess noch.

Zweifelslos bezweckt Parkflächenbewirtschaftung auch eine Lenkungswirkung in Richtung ÖPNV mit dem Ziel, weniger Autos in der Innenstadt zu haben. Es geht jedoch vor allem auch um mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität, weniger Lärm und weniger Luftverschmutzung. Die Kommunen sind angesichts knapper Kassen aber auch gezwungen, ihre Kosten geltend zu machen. So hält Prof. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin die Forderungen des Umweltverbandes nach einer Gebühr i. H. v. 360 Euro für gerechtfertigt. Geht es nach ihm, sollten Autofahrer nicht durch öffentliche Gelder subventioniert werden, indem man öffentliche Plätze kostenlos zu Verfügung stellt. Er verweist darauf, dass für jeden Abschnitt öffentlicher Straße Betriebskosten anfallen, denn die Flächen müssen gereinigt, entwässert und asphaltiert werden. Es wird Grund und Boden zur Verfügung gestellt, der sonst anderweitig genutzt oder verkauft werden könnte. Er rechnet hoch, dass jeder Anwohner-Parkplatz pro Jahr schon allein deshalb mehrere 100 Euro kosten müsste. Es gibt dazu auch ein Hinweispapier vom Städtetag NRW, von der AG fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise oder dem Zukunftsnetz Mobilität. Darin finden sich praktische Hinweise zu Kriterien und der Herleitung von Gebührensätzen für Parkflächen. Ferner werden auch der wirtschaftliche Wert von Flächen und der Bodenrichtwert erörtert. Weitere Parameter, wie die Lage der Parkzone, die Größe des Fahrzeuges, die Erschließungsqualität mit ÖPNV oder die Abfederung sozialer Härten werden ebenso beleuchtet, wie konkrete Beispiele.

In Tübingen sind jährlich 120 Euro für schwerere Autos, für SUV' s sogar 180 Euro fällig. Bei E-Autos steigt die Gewichtsgrenze wegen der schweren Batterie von 1,8 auf 2 Tonnen Leergewicht, zudem gibt es für manche Anwohner sozialverträgliche Sonderlösungen. Möglich ist also einiges und die Diskussion dazu ist heute mit Sicherheit nicht zu Ende.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.