

Beschlussvorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: Gebührenordnung für das gebührenpflichtige Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in der Stadt Brandenburg an der Havel
(Parkgebührenordnung)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
03.04.2019	Ausschuss für Umwelt, Recht, Ordnung und Petitionen
09.04.2019	Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften
15.04.2019	Hauptausschuss
24.04.2019	Stadtverordnetenversammlung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die „Gebührenordnung für das gebührenpflichtige Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in der Stadt Brandenburg an der Havel (Parkgebührenordnung)“

Eingangs- und Sichtvermerke

Entwurfsverfasser/-in Herr Hennig	Beginn des Umlaufs
FBL/FGL Herr Scharf	Datum / Unterschrift

Beteiligung
☐ Ortsvorsteher/in
☐ Ortsbeirat von

 Ortsteil

Geschäftsbereich Oberbürgermeister / Organisation, Personal, Schule und Sport	Geschäftsbereich Bürgermeister / Finan- zen, Beteiligungen und ADV / Stadtplanung / Bauen und Umwelt	Geschäftsbereich Beigeordneter für Kultur / Jugend, Soziales und Gesundheit	Geschäftsbereich Beigeordneter für Ordnung und Sicherheit
Oberbürgermeister	Bürgermeister	Beigeordneter	Beigeordneter
_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift
Stabsbereich OBM / Fachbereich _____	Stabsbereich BM / Fachbereich _____	Fachbereich _____	Fachbereich _____
_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift
Fachgruppe _____	Fachgruppe _____	Fachgruppe _____	Fachgruppe _____
_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift

Oberbürgermeister	Kämmerer	Fachgruppe <u>Rechtsamt</u> / Büro SVV	Fachgruppe <u>Rechtsamt</u> / <u>Büro SVV</u>
_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift	_____ Datum / Unterschrift

Begründung:

Mit Beschluss Nr. 077/2018 der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel vom 28.11.2018 wurde das Parkraumkonzept 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel beschlossen. Im Rahmen der Umsetzung der fortgeschriebenen Parkraumkonzeption ist die für das gebührenpflichtige Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in der Stadt Brandenburg an der Havel anzuwendende kommunale Rechtsvorschrift entsprechend neu zu fassen.

Rechtsgrundlagen:

Auf der Grundlage des § 6a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2251) geändert worden ist, können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

Gemäß § 6a Abs. 7 des Straßenverkehrsgesetzes ist die Regelung des § 6a Absatz 6 Satz 2 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes auf die Erhebung von Gebühren für die Benutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 13 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend anzuwenden. § 6 Abs. 1 Nr. 13 des Straßenverkehrsgesetzes beinhaltet die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs.

Gemäß des § 1 der Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen nach § 6a Absätze 6 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes vom 24.09.1993 (Gesetz- und Verordnungsblatt Brandenburg Teil II S. 646) wird die Stadt Brandenburg an der Havel als kreisfreie Stadt zum Erlass von Gebührenordnungen nach § 6a Abs. 6 und Abs. 7 des Straßenverkehrsgesetzes ermächtigt.

Diese Verordnungsermächtigung findet ihre Umsetzung über § 37 Buchst. b des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (Ordnungsbehördengesetz - OBG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1996 (GVBl. I/96, [Nr. 21], S.266), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 15. Oktober 2018 (GVBl. I/18, [Nr. 22], S.26) geändert worden ist.

Auf der Grundlage des § 3 Abs. 1 und Abs. 4 Nr. 4 des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) in der jeweils geltenden Fassung können die unter § 2 und § 3 Abs. 2 und 3 des Elektromobilitätsgesetzes aufgeführten Fahrzeuge Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen erhalten, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Gemäß § 3 Abs. 6 des Elektromobilitätsgesetzes können daher in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes als Bevorrechtigungen Ermäßigungen der Gebühren oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

Gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) in der jeweils geltenden Fassung können die unter § 2 Nr. 1 des Carsharinggesetzes aufgeführten Fahrzeuge Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen erhalten, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Gemäß § 3 Abs. 4 des Carsharinggesetzes können daher in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes als Bevorrechtigungen Ermäßigungen der Gebühren oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

Regelungsgegenstand:

Im Ergebnis der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes sind die dortigen verkehrsplanerischen Ansätze zur Neuordnung des Parkraumangebotes und Weiterentwicklung des Tarifsystems aufzugreifen und umzusetzen.

Grundsätzlich dient die Parkraumbewirtschaftung einer geordneten Steuerung des ruhenden Verkehrs und bedarfs- und nachfrageorientierten Nutzung des Parkraumes unter Ermöglichung eines angemessenen Umschlages. Gerade in innerstädtischen Bereichen mit begrenzten Parkraumkapazitäten und einer hohen Nachfrage des Parkraumes ermöglicht die Parkraumbewirtschaftung die Bereitstellung der Parkflächen für einen möglichst großen Nutzerkreis. In diesem Zusammenhang hat auch der Bundesgesetzgeber mit der Novellierung des § 6a des Straßenverkehrsgesetzes im Jahr 2003 festgestellt, dass es „in Anbetracht der Verkehrssituation in den Innenstädten nicht länger zu vertreten sei, dem Individualverkehr unentgeltlich öffentliche Verkehrsflächen zu Parkzwecken zur Verfügung zu stellen und damit einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, mit dem eigenen Fahrzeug die Stadtzentren aufzusuchen. Denn die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen eines Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Aufrechterhaltung des Fahrzeugverkehrs eine Vielzahl von baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen erfordert, die so erhebliche Aufwendungen mit sich bringen, dass diese auch durch die zweckgebundenen Einnahmen aus den Kraftverkehrsabgaben nicht zu decken sind. Es ist daher sachgerecht, dass diejenigen Verkehrsteilnehmer, die die besondere Leistung in Anspruch nehmen, auch angemessen zu diesen Kosten herangezogen werden“ (Begründung zum Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Deutscher Bundestag - Drucksache 15/1496 vom 28.08.2003).

In der Stadt Brandenburg an der Havel wurde nunmehr auf der Grundlage des fortgeschriebenen Parkraumkonzeptes neben der territorialen Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung durch Einführung verschiedener Tarifzonen die Tarifstruktur neu gefasst und das Park-and-Ride-Modell (P+R) neu belebt.

Konkret wurde für das Stadtzentrum mit der größten Parkraumnachfrage die Parkzone I – Innenstadt eingerichtet. Die Mindestparkdauer wurde auf 15 Minuten verkürzt und so ein Angebot für Kurzparken geschaffen. Des Weiteren wird in dieser Zone aufgrund der sehr hohen Parkraumnachfrage ein größtmöglicher Umschlag angestrebt, was auch in der Erhöhung des Gebührentarifes ab der 3. Stunde seinen Niederschlag findet. Dauerparken wird so effektiv unattraktiv gestaltet. Für Langzeitparker besteht die Möglichkeit des kostenlosen Parkens am Wiesenweg oder alternativ der Nutzung der Parkzonen II oder III mit einem Tagestarif. Mit der neuen Tarifstruktur der Parkzone I ist eine Angleichung der städtischen Parkgebührenstruktur an die Entgeltstruktur des Parkhauses der Sankt-Annen-Galerie verbunden. Die Höchstparkdauer orientiert sich an der wochentäglichen maximalen Bewirtschaftungsdauer und dient neben der Vermeidung des Dauerparkens der Schaffung einer Höchstdauer des Parkens mit Parkscheibe im Falle eines etwaigen Defektes von Parkscheinautomaten (§ 13 Abs. 1 Satz 2 StVO).

Die Altstadt und erweiterte Innenstadt bildet nunmehr unter Fortführung der bisherigen Tarifstruktur die Parkzone II ab. Neu aufgenommen wurde hier das Angebot eines Tagestickets, um die Bedürfnisse von Touristen und Tagesgästen angemessen abzubilden. In der Parkzone II steht die allgemeine Parkraumnachfrage mit diesem Angebot im Einklang. Die Höchstparkdauer orientiert sich an der wochentäglichen maximalen Bewirtschaftungsdauer und dient auch hier neben der Vermeidung des Dauerparkens der Schaffung einer Höchstdauer des Parkens mit Parkscheibe im Falle eines etwaigen Defektes von Parkscheinautomaten (§ 13 Abs. 1 Satz 2 StVO).

Zur Erreichung übergeordneter Ziele, wie der verkehrlichen Entlastung der Innenstadt als auch der hiermit einhergehenden Stärkung des ÖPNV, wurde die Parkzone III - Park-and-Ride (P+R) eingerichtet. Für den Verkehrsteilnehmer steht hier der Übergang vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV im Vordergrund. Durch einen günstigen Tagestarif werden Anreize für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten im Sinne o. g. Ziele geschaffen. Hinzu soll die Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV-Angebotes im Innenstadtring treten. Dieses Zusatzangebot soll über den Ausbau einer bereits vorhandenen vertraglichen Regelung im Innenverhältnis zwischen der Stadt und den Verkehrsbetrieben Brandenburg an der Havel bereitgestellt werden. Die Höchstparkdauer von 3 Wochen soll eine angemessene Nutzung des P+R-Modells sowie gleichzeitig ggf. notwendige Unterhaltungsmaßnahmen ermöglichen.

Des Weiteren wurden nunmehr auch die rechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung elektronischer Einrichtungen oder Vorrichtungen zur Entrichtung der Parkgebühren und Überwachung der Parkzeit im Sinne des § 13 Abs. 3 StVO geschaffen. Die schließt auch die Nutzung von Betreiberapplikationen („App“) ein. Damit liegen nunmehr die ortsrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung des Handyparkens in der Stadt Brandenburg an der Havel vor.

Die Bewirtschaftungszeit wurde für alle Parkzonen wochentags bei 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr belassen. Zum einen herrscht bereits am frühen Vormittag eine hohe Parkraumnachfrage im gebührenpflichtigen Bewirtschaftungsbereich und zum anderen sollen Anreize für das Angebot verlängerter Öffnungszeiten in der Innenstadt bis 19.00 Uhr bzw. 20.00 Uhr erhalten werden. Auch sinkt allgemein die besucherbezogene gebührenpflichtige Parkraumnachfrage bereits am späten Nachmittag, sodass auch hier die Bewirtschaftungszeit im Einklang mit den verkehrlichen Bedürfnissen liegt.

Samstags wird der öffentliche Parkraum nunmehr in der Zeit zwischen 8.00 Uhr und 16.00 Uhr bewirtschaftet und die Bewirtschaftungszeit damit um 2 Stunden gegenüber der bisherigen Regelung verlängert. Die Belebung der Innenstadt am Samstag sowie die verlängerten Öffnungszeiten vieler Händler befürworten hier eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeit.

Nachfolgend die neu geschaffenen Parkzonen wie auch die entsprechende Tarifstruktur im Überblick:

Parkzone	Mindest-parkdauer	Höchst-parkdauer	Gebührentarif	Tagesticket
I - Innenstadt	15 min	10 Stunden ¹	0,25 EUR je 15 min, ab 3. Stunde 0,40 EUR je 15 min	nicht verfügbar
II - Altstadt und erweiterte Innenstadt	30 min	10 Stunden ¹	0,50 EUR je 30 min	5,00 EUR
III - Park-and-Ride (P+R)	30 min	3 Wochen	0,50 EUR je 30 min	2,50 EUR (mit ÖPNV ²)

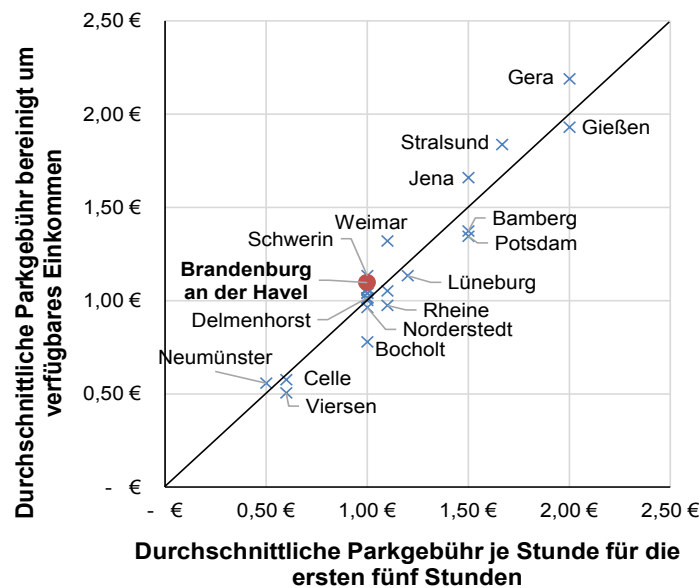
¹ die Höchstparkdauer beträgt 10 Bewirtschaftungsstunden

² kostenlose Nutzung des ÖPNV-Angebotes im Innenstadtring geplant

Die Höhe der Gebühren als auch die Tarifgestaltung soll die verschiedenen Bedürfnisse an die Parkraumbewirtschaftung mit dem Schwerpunkt der Nutzung des knappen Parkraumes durch eine größtmögliche Anzahl von Verkehrsteilnehmern abbilden und eine entsprechende Verhaltenslenkung der Verkehrsteilnehmer ermöglichen. Zu geringe Parkgebühren führen zu einer unzureichenden Einwirkung und damit Steuerung, zu hohe Parkgebühren haben eine erdrückende Wirkung und wirken eher nachteilig auf eine gewünschte positive Entwicklung und Belebung der Innenstadt.

Mit entscheidend für die Einschätzung, ob die Höhe der Parkgebühren im Vergleich zur wirtschaftlichen Kraft der untersuchten Stadt angemessen erscheint, ist eine Überlagerung der erhobenen Parkgebühren mit dem verfügbaren Einkommen in der jeweiligen Stadt. Für die folgende Grafik wurde daher durch das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme IVAS im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes der Durchschnitt der Parkgebühren für die ersten fünf Stunden jeder Stadt errechnet (für die Stadt Brandenburg an der Havel auf Basis der Parkgebührenordnung 2012) und mit dem Verhältnis der verfügbaren Einkommen korrigiert.

Vergleich zwischen durchschnittlichen Parkgebühren und durchschnittlichen Parkgebühren bereinigt um das verfügbare Einkommen



Quelle: IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

In Städten, die über der Hauptdiagonale liegen, wird dementsprechend im Vergleich zur wirtschaftlichen Kraft der heimischen Bevölkerung als Hauptnutzergruppe eine eher hohe Parkgebühr erhoben, während in den Städten unter der Hauptdiagonale das Parken vergleichsweise günstig ist. In Brandenburg an der Havel liegen derzeit die ums verfügbare Einkommen bereinigten Parkgebühren leicht über dem Durchschnitt. Auch im Rahmen der neuen Gebührentarife wird dieser Status grundsätzlich beibehalten.

Im Vergleich zu den anderen kreisfreien und großen kreisangehörigen Städten im Land Brandenburg liegt die Höhe der Parkgebühren ebenfalls im angemessenen Bereich:

	Brandenburg an der Havel	Potsdam	Cottbus	Frankfurt (Oder)	Oranienburg
Inkrafttreten Parkgebühren- ordnung	05/2019	02/2016	01/2014	01/2005	03/2016
Brötchentaste	nein	nein	nein	ja	ja
Tarif Zone I / zentrale Innenstadt	1 h 1,00 €, ab 3. h 1 h 1,60 €	1 h 2,00 €	1 h 1,00 €	1 h 0,50 €, ab 3. h 1 h 1,00 €	1 h 1,00 €
Tarif Zone II / erweiterte Innenstadt	1 h 1,00 €, 1 Tag 5 €	1 h 1,50 €	1 h 0,50 €	1 h 0,25 €, ab 3. h 1 h 0,50 €	1 h 1,00 €
Tarif Zone III weiteres Stadtgebiet	nein	1 h 1,00 €	nein	nein	nein
Sondertarif P+R	1 h 1,00 €, 1 Tag 2,50 €	nein	nein	nein	nein
Parkgebühren befreiung EmoG ¹	ja	nein	nein	nein	nein
Parkgebühren- befreiung CsgG ²	ja	nein	nein	nein	nein

¹ Elektromobilitätsgesetz

² Carsharinggesetz

In der Wechselbeziehung der dargestellten, die Höhe der Parkgebühren begleitenden Faktoren ist die nunmehr geschaffene Tarifstruktur als angemessen und nachfrageorientiert zu bezeichnen und ermöglicht die verkehrsplanerisch gewünschte Steuerung des ruhenden Verkehrs.

Neu aufgegriffen wurde die Schaffung anreizbezogener Rahmenbedingungen für die Förderung der Elektromobilität. Diese sollen insbesondere den Einstieg in die Elektromobilität erleichtern, um eine Bewertungsgrundlage für die weitere Mobilitätsentwicklung, insbesondere auch vor dem Hintergrund umweltpolitischer Zielsetzungen, zu schaffen. Der hierfür durch das Elektromobilitätsgesetz bereitgestellte Rahmen wurde durch Einführung eines Gebührenbefreiungstatbestandes in Gestalt des § 5 Abs. 1 ausgefüllt. Generelle Voraussetzung für das gebührenbefreite Parken ist die deutlich sichtbare Kennzeichnung des gemäß dem Elektromobilitätsgesetz privilegierten Fahrzeuges nach § 9a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in Form der Ergänzung des Kennzeichens um den Kennbuchstaben „E“ im Anschluss an die Erkennungsnummer. Zudem greift die Gebührenfreiheit auf öffentlichen bewirtschafteten Straßen, Wegen und Plätzen nur, soweit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Der auch durch das Elektromobilitätsgesetz unmittelbar eingeführte ordnungspolitische Vorrangtatbestand der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs soll mögliche nachteilige Folgen dieses Befreiungstatbestandes, z. B. in Gestalt von unerwünschten Verdrängungseffekten, insbesondere bei einer späteren lokal deutlich erhöhten oder konzentrierten Parknutzung durch Elektrofahrzeuge verhindern. Insoweit kann die Straßenverkehrsbehörde bereits zur Vermeidung eines hinreichend wahrscheinlichen Eintritts einer Beeinträchtigung die Gebührenfreiheit auf einzelne Parkzonen oder Stellflächen beschränken. Auch ist eine zeitliche Begrenzung des gebührenfreien Parkens auf bis zu 4 Stunden möglich. Die Aufnahme verkehrsplanerischer Grundsätze als weiteren Eingrenzungstatbestand soll die Gebührenfreiheit auch den übergeordneten verkehrsplanerischen Zielen unterordnen und unterliegt den gleichen Anpassungsoptionen, wie eine drohende Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die in den § 5 Abs. 1 integrierten Eingrenzungstatbestände dienen somit als wirkungsvolles (Nach-) Steuerungselement, um unzumutbare Verkehrsbeeinträchtigungen zu unterbinden.

Die umwelt- und verkehrspolitisch motivierte Privilegierung der Elektromobilität in der Parkgebührenordnung wie auch das Elektromobilitätsgesetz an sich kann nur die Einführungsphase begleiten und wird mit einer stetigen Zunahme von Elektrofahrzeugen oder dem Angebot weiterer umweltfreundlicher Antriebsarten wegfallen. Von daher steht der hier geschaffene Privilegierungstatbestand im engen Zusammenhang zur bundesweiten Entwicklung und ist fortlaufend vor dem Hintergrund regionaler als auch übergeordneter Belange einer Überprüfung zu unterziehen, spätestens jedoch bis zum Außerkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes mit Ablauf des 31. Dezember 2026.

Neben einer Stärkung des ÖPNV und der Förderung alternativer Antriebsarten gewinnt auch der Ansatz des Carsharing, insbesondere im Zusammenhang mit einem multimodalen und vor allem bewussteren Verkehrsverhalten, zunehmend an Bedeutung, wobei der Hauptfokus derzeit noch auf eng besiedelten urbanen Räumen liegt. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die Erreichung eines Ziels, auch auf verhältnismäßig kurzen Strecken, wird weiter an Bedeutung gewinnen. Ob und inwieweit das „Teilen“ des Verkehrsmittels Auto zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung im fließenden Verkehr führt, wird unterschiedlich diskutiert. Gleichwohl wird Carsharing zu einer Verringerung der Fahrzeuge im ruhenden Verkehr in dicht besiedelten Bereichen führen und so deutlich zu einer Entlastung des Parkraumes beitragen. Nach verschiedenen Untersuchungen kann ein Carsharingfahrzeug zwischen 3 und 8 „Individual-Pkws“ ersetzen. Der Bundesgesetzgeber fördert daher auch das Carsharing und hat hierfür die Grundsätze im Carsharinggesetz verankert. Die Bevorrechtigungstatbestände des Carsharinggesetzes erfassen unter Abgrenzung zum sog. privaten Carsharing sowie zur Verhinderung der missbräuchlichen Ausnutzung der Bevorrechtigungen ausschließlich Unternehmen. Erfasst sind dabei auch Vereine, soweit sie im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung Carsharing betreiben, oder etwa Genossenschaften, soweit diese mit dem jeweiligen Carsharingangebot erwerbswirtschaftlich tätig sind (BT-Drs. 18/11285 vom 22.02.2017: Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing, Carsharinggesetz – CsgG, Erläuterungen zu § 2).

Die nunmehr einzuführende Gebührenfreiheit fördert unmittelbar stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge, sog. Freefloater. Dieses Modell wird durch die Anbieter derzeit noch vorwiegend in Metropolen ab 600.000 Einwohnern angeboten (Bundesverband CarSharing, Willi Loose: „Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote“, August 2018). Für Brandenburg an der Havel ist das stationsabhängige Carsharing, entweder auf Basis einer straßenrechtlichen Sondernutzung auf öffentlichen Verkehrsflächen oder auf Privatflächen, das wahrscheinlichere Modell. Gleichwohl könnten die Endnutzer beider Modelle den Anreiz des gebührenfreien Parkens nutzen, was zu einer Steigerung der Attraktivität des unternehmerisch angebotenen Carsharing an sich führen dürfte. Auch für das Carsharing bestehen die gleichen Möglichkeiten zur räumlichen Nachsteuerung zur Verhinderung einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und von verkehrsplanerischen Fehlentwicklungen, wie beim Gebührenbefreiungstatbestand der Elektromobilität mit Ausnahme der zeitlichen Begrenzung.

Da es derzeit noch an den Umsetzungsverordnungen zum Carsharinggesetz fehlt, kann die Gebührenbefreiung derzeit noch nicht vollzogen werden. Hierfür sind in den relevanten Verordnungen u. a. noch die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge als auch die amtlichen Verkehrszeichen explizit zu regeln.

Finanzielle Auswirkungen:

Zurückliegend wurde bereits mit Punkt M 20 des Haushaltssicherungskonzeptes 2012 und einer angestrebten Verdopplung der Parkgebühreneinnahmen durch entsprechende Erhöhung der Parkgebühren auf das derzeitige Niveau der Konsolidierungswille der Stadt manifestiert. Im Vollzug konnten jedoch nur Mehreinnahmen im Umfang von etwas über 50 Prozent erzielt werden. Daher wurde diese Maßnahme unter Punkt M 33 in die nachfolgenden Haushaltssicherungskonzepte übergeleitet. Mit dem Haushaltssicherungskonzept des Doppelhaushaltes 2017/ 2018 wurde ein überarbeitetes Parkraumbewirtschaftungskonzept sowie hieran anknüpfend eine neue Parkgebührenordnung angekündigt, welche im Rahmen der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele eine Ausweitung der Parkzonen und Bewirtschaftungszeiten sowie eine Verkürzung der Bedientakte bei gleichzeitiger moderater Erhöhung der Parkgebühren beinhalten sollte. Im Entwurf des aktuellen Haushaltssicherungskonzeptes des Doppelhaushaltes 2019/ 2020 wird bereits eine zeitnahe Umsetzung des im November 2018 beschlossenen Parkraumkonzeptes durch eine Anpassung der Parkgebührenordnung angekündigt, ohne jedoch restriktiv konkrete Einnahmeerwartungen zu benennen.

Im Zuge der Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf Grundlage des beschlossenen Parkraumkonzeptes soll der Verkehrsraum im derzeitigen Bestand entzerrt und Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken getrennt ausgewiesen werden. Gebührenfreies Kurzzeitparken soll ganz entfallen. Diese Neustrukturierung hat auch Auswirkungen auf das zu erwartende Parkgebührenaufkommen. Zum einen ist eine Verdichtung des Besucherverkehrs auf die gebührenpflichtigen Hauptparkierungsanlagen und bewirtschafteten Hauptstraßen wahrscheinlich und zum anderen wird es Verdrängungseffekte im Bereich des Bewohnerparkens, insbesondere in der Steinstraße geben. Diese Effekte können mangels greifbarer Orientierungswerte nicht seriös in konkrete Einnahmeerwartungen überführt werden. Hier bleibt vielmehr zunächst das tatsächliche Anpassungsverhalten der Verkehrsteilnehmer abzuwarten.

Auch die Einführung des Handyparkens und der minutengenaue Abrechnungstakt haben Auswirkungen auf die Einnahmeentwicklung. Der zu erwartenden Reduzierung des Schwarzparkeranteils (z. B. kein oder nicht ausreichend Kleingeld dabei, abgelaufener Parkschein) steht eine Reduzierung des Überzahlens am Parkscheinautomaten zur Vermeidung einer Ordnungswidrigkeit gegenüber. Auch hier bleibt die tatsächliche Entwicklung abzuwarten, wobei natürlich die nutzerfreundlichere Bedienung und gerechtere Abrechnung beim Handyparken deutlich im Vordergrund steht.

Unter inhaltlicher Berücksichtigung des neuen Parkraumkonzeptes als auch der Parkgebührenordnung ergeben sich folgende prognostische jährliche Gesamteinnahmen bei den Parkgebühren:

- für die Stadt Brandenburg an der Havel (Mehreinnahmen ggü. IST 2018 +32.500 EUR)	608.100 EUR
- für die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (Mehreinnahmen aus Beteiligung am P+R-Tarif +27.600 EUR)	27.600 EUR
- gesamt (Mehreinnahmen gesamt +60.100 EUR)	635.700 EUR

Des Weiteren ergibt sich folgender zusätzlicher finanzieller Einmalaufwand wie auch finanzieller Jahresaufwand für Umstellung und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung:

- Anzahl der Parkscheinautomaten im aktuellen Bestand	38
- Anzahl der Parkscheinautomaten unter Berücksichtigung des neuen Parkraumkonzeptes im Bestandsbewirtschaftungsbereich	34
- Anzahl zusätzlicher Parkscheinautomaten für Bewirtschaftungs- erweiterung unter Berücksichtigung des neuen Parkraumkonzeptes	13
- Gesamtzahl Parkscheinautomaten nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes	47
- zusätzlicher Bedarf an Parkscheinautomaten durch Umsetzung Parkraumkonzept	13
- Bedarfsdeckung aus Altbestand	1
- Bedarfsdeckung durch Neubeschaffung	12

Die Kosten für die notwendige Neubeschaffung von zunächst 12 Parkscheinautomaten im Rahmen der Umsetzung des Parkraumkonzeptes belaufen sich in Abhängigkeit von der notwendigen technischen Ausstattung auf insgesamt ca. 60.000 EUR bis 90.000 EUR und wurden unter der Investitionsnummer 36.I.0007 mit einem Haushaltsansatz von 35.000 EUR in den laufenden Haushalt eingestellt, wobei zur Bedarfsdeckung ebenfalls gebildete Haushaltsreste aus 2018 und 2017 über den gleichen Jahresbetrag mit herangezogen werden.

Des Weiteren fallen Einmalkosten für die ggf. notwendige Umrüstung von Parkscheinautomaten, die Umprogrammierung der Gebührentarife sowie die Neuaufrstellung von Parkscheinautomaten (Herstellung Stromanschluss, Tiefbauarbeiten) an. Diese belaufen sich auf insgesamt bis zu ca. 33.000 EUR und wurden bereits in den laufenden Haushalt im Produkt 546.02 eingestellt.

Für die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungserweiterung zusätzlich aufgestellten 13 Parkscheinautomaten entstehen laufende Wartungskosten im Rahmen der Aufnahme in den bestehenden Wartungsvertrag, welche im laufenden Haushalt abgebildet wurden. Unter Anrechnung des Wegfalls von 4 Parkscheinautomaten belaufen sich die Mehrkosten auf knapp 10.000 EUR.

Für die Leerung der Parkscheinautomaten, den Geldtransport und Kleinstreparaturen besteht ebenfalls ein Dienstleistungsvertrag, welcher ggf. anzupassen ist. Etwaige Mehrkosten wurden im Haushalt berücksichtigt. Gleiches gilt für Mehraufwand im Sachkostenbereich, wie z. B. Papier. Die Anpassung der Verkehrsbeschilderung erfolgt im Rahmen der Wahrnehmung der Straßenbaulast und wird auch haushalterisch über das entsprechende Produkt umgesetzt.

Anlagen:

Parkgebührenordnung

Anlage 1 zur Parkgebührenordnung 2019 (Parkzonen)