

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 14. Sitzung des Verkehrsausschusses findet am

Dienstag, 22.08.2023, 17:00 Uhr,

im Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7, 57078 Siegen, Großer Sitzungssaal, statt.

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zu Niederschriften

1.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.04.2023

1.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 06.06.2023

2. Fragestunde

3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

3.1 Radweg Niederschelden/ Am Anger - Antrag de UWG- Fraktion

3.2 Europäische Mobilitätswoche - Antrag der Volt-Fraktion

4. Parkraumbewirtschaftung; 3. Änderungssatzung zur Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)

**Parkraumbewirtschaftung;
Ergänzungen zur 3. Änderungssatzung der Gebührenordnung für Parkscheinauto-
maten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)**

5. Sachstand Gebühr Bewohnerparkausweise

6. Standortkonzept zum Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet Siegen

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zu Niederschriften

1.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.04.2023

1.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 06.06.2023

2. Verschiedenes

3. Mitteilungen an die Presse

Alle Informationen sind auch im Ratsinformationssystem der Stadt Siegen unter www.siegen.de abrufbar.

Siegen, 01.08.2023

Der Bürgermeister

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

über die 14. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom: **22.08.2023**
von: **17:00 Uhr**
bis: **17:50 Uhr**
Ort: **Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7,
57078 Siegen, Großer Sitzungssaal**

Anwesend waren:

Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
Stv Christian, Thomas	
Stv Englert, Franz	
Stv Heilmann, Martin	
AM Jagielski, Olaf	
Stv Jung, Angela	
AM Köckritz, Thomas	
Stv Könen, Wolfgang Max	vertritt Schoew, Torsten
AM Müller, Manfred	
AM Neumann, Thomas	
AM Römer, Guntram	vertritt Kamieth, Jens
Stv Schneider, Silke	
Stv Schwarzer, Michael	vertritt Six, Annette - ab 17.12 Uhr
Stv Steffe, Roland	
Stv Stinner, Jürgen	
AM Vogt, Christian	
AM Waidmann, Maik	

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar	
AM Eckmann, Uwe	
AM Frodl, Rüdiger	
AM Dr. Henrich, Christian Johannes	vertritt Neumann, Natalia

AM Krüger, Jannik

AM Schmitt, Jens

vertritt Dörner, Andreas

Als Zuhörer:

Stv Mäckeler

AM Semper

Herr Tobisch

- ab 17.14 Uhr bis 17.50 Uhr (ö.T.)

(VWS)

Von der Verwaltung:

Städt. OVR Runge

VA Hinkel

VA Mockenhaupt

- bis 17.50 Uhr (ö.T.)

- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

AM Dörner, Andreas

AM Gebhardt, Ralf

Stv Kamieth, Jens

IntRM Neumann, Natalia

AM Opterbeck, Ralf

AM Schiffmann, Peter

Stv Schoew, Torsten

Stv Six, Annette

AM Wied, Stefan

vertreten durch AM Schmitt, Jens

vertreten durch AM Römer, Guntram

vertreten durch AM Henrich, Dr. Christian Johannes

vertreten durch Stv Könen, Wolfgang Max

vertreten durch Stv Schwarzer, Michael

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zu Niederschriften

1.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.04.2023

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

14. VerkA 22.08.2023

1.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 06.06.2023

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

14. VerkA 22.08.2023

2. Fragestunde

Es liegen keine Anfragen vor.

14. VerkA 22.08.2023

3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

3.1 Radweg Niederschelden/ Am Anger - Antrag der UWG- Fraktion

Vorlage Nr. AT 271/2023

Herr Stinner beantragt für die CDU/SPD- Kooperation den Verweis des Antrages zur vorherigen Beratung in den Arbeitskreis Rad- und Fußverkehr.

Da das Thema ausführlich im Arbeitskreis besprochen worden sei, sieht Herr Könen keine Notwendigkeit einer erneuten Beratung und somit für den Rückverweis.

Herr Hinkel bestätigt, dass sich der Arbeitskreis die Situation zum Zeitpunkt des Neubaus der Siegtalstraße angesehen habe. Die Beschilderung sei wie dort besprochen vorgenommen worden. Möglicherweise hätten sich mittlerweile die Randbedingungen verändert, Beschwerden lägen der Verwaltung jedoch keine vor.

Herr Heilmann informiert, der Arbeitskreis Rad- und Fußverkehr habe dieses Thema bereits auf der Tagesordnung. Seine Fraktion schließe sich dem Antrag der CDU/SPD an. Es sei sinnvoller noch einmal darüber zu sprechen, wie Engstellen gelöst werden können als den Radweg an dieser Stelle zu unterbrechen, zumal es sich auch um eine Verbindung im Rahmen des NRW-Radverkehrsnetzes handele.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen verweist bei einer Enthaltung (FDP) den Antrag zum Radweg Niederschelden/ Am Anger in den Arbeitskreis Rad- und Fußverkehr.

14. VerkA 22.08.2023

3.2 Europäische Mobilitätswoche - Antrag der Volt-Fraktion

Vorlage Nr. AT 259/2023

Die Antragstellung könne er verstehen, so Herr Hinkel. Zum Antrag selbst weist er darauf hin, dass ein vorheriges Festlegen von Themen nicht möglich sei, da das Oberthema der Europäischen Mobilitätswoche erst später im Jahr festgelegt werde. Die Vorlaufzeit sei gering. Er appelliere dafür, die Beteiligung auf freiwilliger Basis zu belassen. Die Verwaltung habe sich in den vergangenen Jahren stets an der Mobilitätswoche beteiligt und sehe dies als gutes Medium, um in der Öffentlichkeit die Projektarbeit von Politik und Verwaltung vorzustellen. Unabhängig von diesem Antrag seien auch für 2023 bereits Themen und Aktionen vorgesehen, mit denen man sich als Stadt vorstellen möchte. Obwohl man sich aufgrund vieler offener Stellen in einer schwierigen personellen Situation befinde und die Aufgabe in keinem Arbeitsprogramm enthalten sei, wolle man auf freiwilliger Basis diese zusätzliche Arbeit leis-

ten. Er biete an, schriftlich die offizielle Teilnahme der Universitätsstadt Siegen beim Kreis Siegen-Wittgenstein anzumelden.

Aufgrund der Stellungnahme der Verwaltung sehe die CDU/SPD- Kooperation keinen Handlungsbedarf und beantrage den Antrag der Volt- Fraktion abzulehnen, so Herr Stinner.

Beschluss:

1. Die Universitätsstadt Siegen nimmt an der Europäischen Mobilitätswoche 2024 teil. Die Verwaltung leitet alle notwendigen Schritte ein.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zum 4. Quartal 2023 Vorschläge für „Aktionen“, eine „permanente Maßnahme“ sowie die Umsetzung des „autofreien Tages“ in den entsprechenden Ausschüssen vorzustellen. Ideen aus der Politik sind willkommen.
3. Die Verwaltung evaluiert die Europäische Mobilitätswochen 2024 und gibt der Politik Ende 2024 eine Empfehlung in Form einer Vorlage für (oder gegen) erneute Teilnahmen an den Europäischen Mobilitätswochen zur Abstimmung.

Beratungsergebnis: 3 Stimmen dafür (Grüne), 13 dagegen, 1 Enthaltung (Linke)

14. VerkA 22.08.2023

4. Parkraumbewirtschaftung; 3. Änderungssatzung zur Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)

Vorlage Nr. VL 1433/2023

Vorlage Nr. VL 1433/2023 A

Herr Runge informiert, der Rat der Universitätsstadt Siegen habe die Erhöhung der Parkgebühren beschlossen. Dieser Beschluss sei im Rahmen der Ursprungsvorlage umgesetzt worden. Im Rahmen der Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften hätten sich Fragen ergeben, die im Rahmen einer Ergänzungsvorlage beantwortet werden sollen. Nach Erstellung der Ergänzungsvorlage habe die Kämmerei auf den steuerlichen Aspekt hingewiesen, dass im kommenden Jahr § 2 b Umsatzsteuergesetz (UStG) greife. Da damit auch das Thema Parken betroffen sei und um nicht im kommenden Jahr erneut die Parkgebührenordnung ändern zu müssen, wolle die Verwaltung bereits jetzt § 2 der Parkgebührenordnung um die Ziffer 5. „Die Gebührenerhebung erfolgt inklusive etwaig gesetzlich geschuldeter Umsatzsteuer.“ ergänzen.

⇒ *Die aktualisierte Parkgebührenordnung sowie die Synopse sind der Niederschrift als Anlage beigelegt. Im elektronischen Dokument ist sie unter dem entsprechenden Punkt zu sehen.*

Herr Jagielski bittet beim Tagesticket mehr Augenmaß walten zu lassen. Die Preiserhöhung bei den Tagestickets auf dem Zentralparkplatz sowie am Bismarckplatz entspreche einer 100 %igen Erhöhung. Er schlage vor, die Parkgebühr

an der Siegerlandhalle von 5,00 € auf 7,00 € und
am Zentralparkplatz und am Bismarckplatz von 3,00 € auf 6,00 €

zu erhöhen.

Die Mehrheit der Gesamtfraktion der FDP habe sich dafür ausgesprochen, die Parkgebühren an der Bismarckhalle auf 3,00 € zu belassen und die Parkgebühr an der Siegerlandhalle – außer bei Veranstaltungen – ganz abzuschaffen, um die Innenstadt verkehrsmäßig zu entlasten. Der Parkplatz an der Siegerlandhalle sei tagsüber fast leer, so Herr Könen. Bei Veranstaltungen solle die gegenwärtige Parkgebührenregelung bei Abendveranstaltungen in Höhe von 2,00 € und bei Ganztagsveranstaltungen in Höhe von 5,00 € beibehalten werden. Die anderen Punkte der Vorlage würden überwiegend mitgetragen.

Eine Verteuerung der Parkgebühren von 100 % erscheine hoch, liege aber daran, dass es seit Jahren keine Veränderung gegeben habe, so Herr Heilmann. Die Parkgebühren dienten auch der Steuerungsfunktion, um im innerstädtischen Bereich keine Dauer- und Langzeitparker mehr zu haben. In diesem Zusammenhang sehe er auch den Vorschlag der FDP zur Nutzung des Parkplatzes an der Siegerlandhalle positiv, halte aber die praktische Umsetzung und die entsprechende Kommunikation darüber, bis wann der Platz zur Verfügung steht, für problematisch, zumal sich ein P+R- Parkplatz, bei dem diese Regelung nicht gilt, gegenüber befinde.

Die AfD-TD- Fraktion halte generell die Gebührenerhöhung für kontraproduktiv, da dadurch der örtliche Einzelhandel geschädigt und der Onlinehandel gestärkt werde, somit lehne man die Erhöhung ab. Sinnvoller sei es, für die erste halbe Stunde kostenloses Parken zu erlauben und anschließend die Gebühr drastisch zu erhöhen, um Dauerparken zu vermeiden. Dem Vorschlag zur Siegerlandhalle aufgrund der geringen Nutzung tagsüber stimme man zu, so Herr Steffe.

Herr Dr. Henrich hält den Vorschlag der FDP- Fraktion zur Nutzung des Parkplatzes an der Siegerlandhalle für sinnvoll und ist der Meinung, dass sich die technischen Probleme aufgrund entsprechender Programmierung lösen lassen, wie zum Beispiel beim derzeit vorhandenen 0-Euro-Ticket bereits geschehen.

Zur Anmerkung von Herrn Steffe sieht Herr Heilmann keine Konkurrenz zwischen den Parkgebühren und dem Onlinehandel. Bereits jetzt werde online bestellt und mehr Fahrzeuge sich in der Innenstadt verstärken diesen Effekt. Durch eine interessante und lebenswerte Stadt werde auch der örtliche Einzelhandel gestärkt.

Siegen sei eine Großstadt mit über 100.000 Einwohnern. Im Vergleich zu anderen Großstädten seien die städtischen Parkgebühren selbst unter Berücksichtigung der Erhöhungen kostengünstig. Es sei sinnvoller, Alternativen zu bieten, wie z. B. die Attraktivierung des ÖPNV, anstatt den Autofahrern das Leben in der Stadt so schmackhaft wie möglich zu machen, so Frau S. Schneider.

Weltweit habe man verstanden, dass die Aufenthaltsqualität steige, wenn es weniger Autos in der Stadt gebe, so Frau Jung. Dadurch würden auch mehr Geschäfte in der Stadt aufge-

sucht. Ein Beispiel für die Steigerung der Aufenthaltsqualität sei die Umgestaltung der Siegelplatte.

Siegen habe keine problematische Verkehrssituation. Außerdem bestehe die Stadt nicht nur aus der Innenstadt. Der Bismarckplatz werde häufig aufgesucht, um kurz z. B. im MediaMarkt etwas einzukaufen. Bei steigenden Parkgebühren werde die Ware online bestellt. Außerdem lebten auf den sieben Hügeln der Stadt viele ältere Menschen, die auf das Auto angewiesen seien und das Fahrzeug zum Einkaufen nutzen müssten, so Herr Steffe. Für diese sollte man das Kurzparken kostenlos ermöglichen.

Herr Runge macht erneut deutlich, dass der Rat die Gebührenstruktur bereits beschlossen habe. Die Verwaltung habe lediglich die Punkte um die Tagestickets ergänzt, da dies nicht Gegenstand der Beschlussfassung des Rates gewesen sei. Es gehe jetzt nicht um eine Diskussion über die Befreiung der Parkgebühren auf speziellen Plätzen, es gebe eine klare Beschlussfassung des Rates, die im Rahmen der Vorlage umgesetzt worden sei. Die Höhe der Tagestickets werde zur Diskussion gestellt.

Herr Eckhardt stellt den Antrag der CDU/SPD- Kooperation zur Abstimmung.

Beschluss:

Auf Antrag der CDU- Fraktion und der SPD- Fraktion empfiehlt der Verkehrsausschuss die Gebühren für ein Tagesticket (§ 2 Abs. 3 der Parkgebührenordnung)

- auf dem Parkplatz an der Siegerlandhalle von 5,00 € auf **7,00 €**,
- auf dem Zentralparkplatz Weidenau von 3,00 € auf **5,00 €** und
- auf dem Bismarckplatz von 3,00 € auf **5,00 €** zu erhöhen.

Beratungsergebnis: 10 Stimmen dafür, 7 dagegen, 0 Enthaltungen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die 3. Änderungssatzung der „Gebührenordnung für Parkscheinautomaten (PSA) im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)“ in der als Anlage 1 (inkl. Hinweis Umsatzsteuer) beigefügten Fassung, unter Berücksichtigung der Empfehlung des Verkehrsausschusses, die Gebühren für ein Tagesticket

- auf dem Parkplatz der Siegerlandhalle von 5,00 € auf **7,00 €** und
- auf dem Zentralparkplatz Weidenau und
- auf dem Bismarckplatz von 3,00 € auf **5,00 €** zu erhöhen.

Beratungsergebnis: 15 Stimmen dafür, 2 dagegen (FDP/ AfD-TD), 0 Enthaltungen

14. VerkA 22.08.2023

5. Sachstand Gebühr Bewohnerparkausweise

Vorlage Nr. VL 1454/2023

Überwiegend sei die FDP- Fraktion gegen eine Anpassung, so Herr Könen.

Entsprechend der Vorlage sei es prinzipiell möglich nach Länge und Breite zu staffeln, so Herr Heilmann. Bei markierten Stellflächen mache dies jedoch keinen Sinn, wohl aber bei nicht-markierten sowie für den gesamten innerstädtischen Verkehr. Weniger SUVs in der Stadt zu haben sei ein Ziel, welches man nicht aus den Augen verlieren sollte. Seine Fraktion spreche sich nach Möglichkeit dafür aus, nach Größe zu staffeln.

Die Unterscheidung nach Größe sei rein ideologisch und die Bestrafung von Personen, die sich einen größeren Wagen anschaffen, halte er für den falschen Weg, so Herr Schwarzer.

Ein SUV nehme deutlich mehr Platz in Anspruch als ein „normales“ Fahrzeug und da diese Autos überhandnehmen, könnten letztendlich weniger Fahrzeuge geparkt werden. Beim Parken solcher Fahrzeuge in Parkhäusern, sei die Parkfläche daneben kaum noch nutzbar. In Städten benötige man keinen SUV und wer sich ein solches „Riesenschiff“ gönne, solle auch dafür bezahlen, so Frau S. Schneider. Es sollte daher Regularien für die großen Fahrzeuge geben, bei der Benutzung von Fahren seien bereits Größe und Gewicht maßgeblich. Die Unterscheidung nach Größe wäre sinnvoll, eine Unterscheidung nach Gewicht jedoch kontraproduktiv, da somit E-Fahrzeuge und SUVs gleichgestellt würden.

Herr Krüger hält ebenfalls die Staffelung nach Fahrzeuggröße für sinnvoll. Gebe es keine Parkmarkierung, sei die Unterscheidung nach dem durch das Fahrzeug benötigten Platz sinnvoll und nicht nach dem Gewicht. Zum Software-Argument der Verwaltung in der Vorlage merkt er kritisch an, dass man bereits ein System beschaffen sollte, was diese berücksichtigt, um auch für die Zukunft besser aufgestellt zu sein.

Mit einem Bewohnerparkplatz erlange man nur das Recht in einer Bewohnerparkzone parken zu dürfen, erhalte aber nicht automatisch einen Parkplatz. Es gebe mehr Berechtigte für Bewohnerparkplätze als Parkplätze dafür vorhanden seien. Würden Einschränkungen für SUVs vorgesehen, müsse auch die Struktur dafür geschaffen werden. Darüber hinaus entsprächen die vorhandenen Parkplätze in den Parkhäusern nicht mehr der Norm eines Parkplatzes. Deshalb müssten Fahrzeuge auf andere Plätze ausweichen. Eine moderate Erhöhung der Gebühren sei jedoch in Ordnung, so Herr Englert.

Die Diskussion sei befremdlich, so Herr Neumann. Die Verwaltung weise in der Vorlage darauf hin, dass gesetzlich keine Privilegierung erfolgen dürfe. Man könne somit davon ausgehen, dass dies beim Thema „Smart“ oder „SUV“ analog gelte, da es hier ebenfalls um Bevorzugungen gehe. Er schlage vor, die Vorlage in den Fraktionen noch einmal zu beraten und eigene Ideen zu entwickeln, die im Verkehrsausschuss präsentiert werden können.

Die Diskussion verwundere ihn ebenfalls. Die Stadt Freiburg habe ihre Satzung dahingehend geändert, dass die Gebühren nach einem Stufentarif erhoben werden sollen, der nach Maßen unterscheide. Die Vorlage enthalte eine Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts, dass diese Satzung unwirksam sei, so Herr Semper.

Er danke für den Appell für kleinere Autos in der Innenstadt. Es könnten mehr Autos auf dem gleichen Platz parken, wenn die Fahrzeuge kleiner seien. Wer ein größeres Auto fahre und mehr Platz benötige, müsse mehr zahlen. Oft würden in Parkhäusern zwei Parkplätze von einem Fahrzeug belegt oder es sei so eng, dass der zweite Parkplatz nicht mehr genutzt werden könne, es werde aber nur für einen Platz bezahlt. Im Kino könne man auch als Einzelperson keine zwei Plätze beanspruchen, beim Auto sei dies unproblematisch, so Herr Heilmann. Darüber hinaus machten diese großen Fahrzeuge in den engen Straßen oder in engen Parkhäusern keinen Sinn.

Herr Könen verweist darauf, dass oftmals Gehbehinderte notwendigerweise SUV- Fahrer seien, um ihre Fahrzeuge noch verlassen zu können.

Man sei nicht die ersten, die dieses Thema diskutierten, alle Konzepte seien gescheitert, da es sich nicht umsetzen lasse. Darüber hinaus sollte man die Autofahrer nicht gegeneinander ausspielen, so Herr Steffe. Aus diesem Grund sollte die Gebühr für alle Autofahrer gleich gehalten werden.

Auf die Frage von Herrn Eckmann, wie in den Bewohnerparkzonen mit den Reservierungsmöglichkeiten für Behindertenparkplätze vor dem Haus umgegangen werde, informiert Herr Hinkel. Gingen solche Anträge ein, würde man dies im üblichen Fall gewährleisten. Es sei aber nicht an jedem Standort möglich, denn sei dadurch die Restgehwegbreite zu gering oder die Durchfahrt für den Rettungsdienst nicht mehr gewährleistet, müsse man es abweisen und versuchen, im näheren Umfeld eine Alternative zu finden.

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.*

14. VerkA 22.08.2023

6. Standortkonzept zum Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet Siegen

Vorlage Nr. VL 1472/2023

Seine Fraktion könne dem Konzept zustimmen, jedoch mit der Ausnahme, dass man die Burgstraße kritisch sehe. Es handele sich um eine Sackgasse mit einem starken Parkverkehr Richtung Oberes Schloss, so dass man dort keine Anreize für zusätzlichen Fahrzeugverkehr schaffen sollte. An dieser Stelle lehne man Ladestationen ab. Als Alternative sehe man Ladestationen am Neumarkt, wo nicht in eine Sackgasse eingefahren werden müsse, so Herr Heilmann.

Die Kommune sei für die Ladeinfrastruktur nicht zuständig, der Ausbau einer solchen liege aber im eigenen Interesse. Man sei froh um entsprechende Partner. Es habe eine Begehung stattgefunden, aufgrund der Topographie sei es nicht einfach geeignete Standorte zu finden und die Verwaltung sei über konstruktive Hinweise dankbar, so Herr Runge.

Sie begrüße die Empfehlung an private Anbieter, auf ihren Grundstücken Ladesäulen zu errichten, die während des Einkaufs genutzt werden können, so Frau S. Schneider. Zur Situation an den aktuellen Tankstellen wolle sie wissen, wie die Übergangszeit vorgesehen sei. Sie halte es für sinnvoll, an Tankstellen neben den normalen Tanksäulen auch Ladesäulen anzubieten, damit das Tankstellennetz in der derzeitigen Form erhalten bleibe bis sich die Tankstellen Stück für Stück zu reinen E-Tankstellen wandeln.

Auf die Frage von Herrn Steffe, warum die Stadt Siegen trotz Ausschöpfung von Fördergeldern einen erheblichen Eigenanteil der Finanzierung getragen habe, obwohl selbst keine Ladesäulen betrieben werden, führt Herr Runge aus, die bisherigen Bestandsladesäulen resultierten aus einem Förderprogramm, das ausgelaufen und abgearbeitet sei. Derzeit gebe es von der Förderquote her kein attraktives Förderprogramm mehr.

Auch Tankstellenbetreiber versuchten eine Ladeinfrastruktur aufzubauen, aber ein Fahrzeug lade man nicht so schnell auf wie man ein Fahrzeug betanke. Ein größeres Problem beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur sei die Frage, woher der Strom komme. Ausreichend Strom sei dafür nicht vorhanden, so Herr Englert.

Ein kompletter Austausch der Verbrenner gegen E-Fahrzeuge sei natürlich nicht möglich. Es sei normal, wenn der Staat am Anfang den Ausbau einer Infrastruktur „anschiebe“ und privatwirtschaftliche Anbieter dies anschließend übernehmen. Beim derzeitigen Tankstellennetz sei dies nicht anders gewesen. Hier gehe es um mögliche Standorte, die einem privatwirtschaftlichen Anbieter angeboten werden sollen. Mit diesen Standorten sei man einverstanden und hoffe, dass möglichst viele davon bespielt würden. Man befinde sich auf dem richtigen Weg, so Herr Heilmann.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt das Standortkonzept zum Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur und die Verteilung der städtischen Potenzialflächen zum eigenwirtschaftlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur an Drittanbieter unter Berücksichtigung der Empfehlung des Verkehrsausschusses, anstelle des Potentialstandortes Burgstraße am Standort Neumarkt Möglichkeiten zu prüfen.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 1 Enthaltung (Stv Steffe/ AfD-TD)

14. VerkA 22.08.2023

gez. Eckhardt
Vorsitzender

gez. Mockenhaupt
Schriftführerin

A N T R A G

gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Antragsteller/in	UWG- Fraktion
Eingang	21.06.2023
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **22.08.2023**

AK Rad- und Fußverkehr **29.08.2023**

Betreff:

Radweg Niederschelden/ Am Anger
- Antrag de UWG- Fraktion



UWG-Fraktion im Rat der Stadt Siegen • Markt 2 • 57072 Siegen

An den
Bürgermeister der Stadt Siegen
Herrn Steffen Mues
Rathaus, Markt 2
57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
21. Juni 2023	
GB	BR
Abt.	INSTITUT

Siegen, 19.06.2023

Antrag gemäß § 9 der GeschO des Rates der Stadt Siegen zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschuss am 22.08.2023

Radweg Niederschelden / Am Anger

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die UWG-Fraktion im Rat der Stadt Siegen beantragt, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Bereich des Rad- und Fußweges Ecke Siegtalstraße/Siegdamm das Schild „Sonderweg für Fußgänger/Radfahrer“ soweit zu versetzen, dass der Radweg erst nach der Verengung von Radfahrern befahren werden darf, um die Gefahrenstelle zu entschärfen.

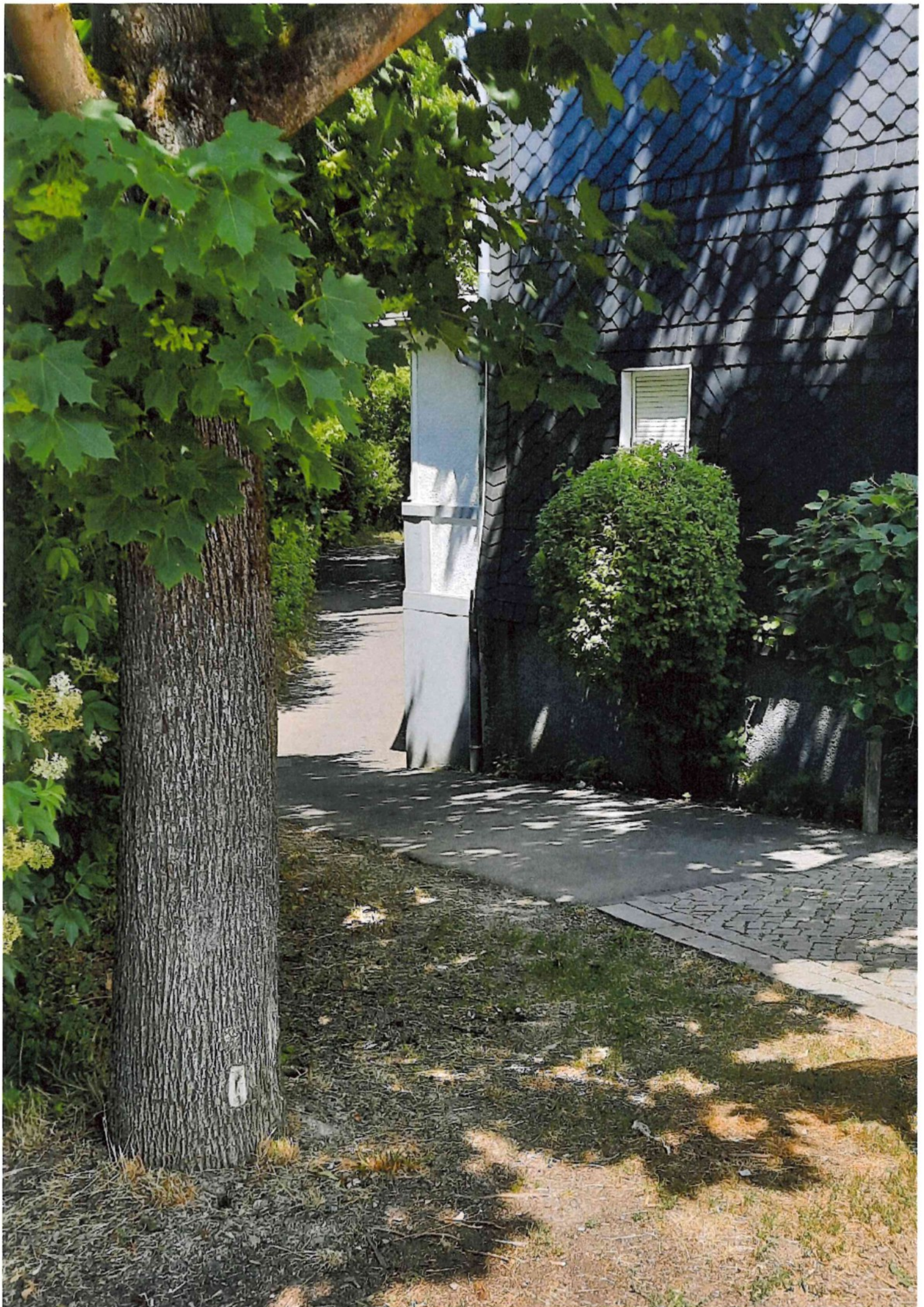
Begründung:

Der Fahrrad- und Fußweg in Siegen-Niederschelden auf dem Siegdamm ist sehr beliebt und wird von vielen Fußgängern und Radfahrern frequentiert. Im Bereich der Siegtalstraße, neben Haus Nr.220 – Am Anger - verengt sich der Weg stark, hier befindet sich auf der einen Seite der Damm zur Sieg und auf der anderen Seite die Mauern des Siegtalstraße 220. Der Bereich ist aufgrund einer leichten Biegung des Weges von beiden Seiten schlecht einsehbar. Da sich Fußgänger und Radfahrer den Weg teilen, kommt es immer wieder zu Konflikten, wenn Fahrradfahrer zügig von der Siegtalstraße aus, um die enge, abschüssige Biegung fahren und aus der entgegengesetzten Richtung z.B. Fußgänger, evtl. mit Kinderwagen kommen.

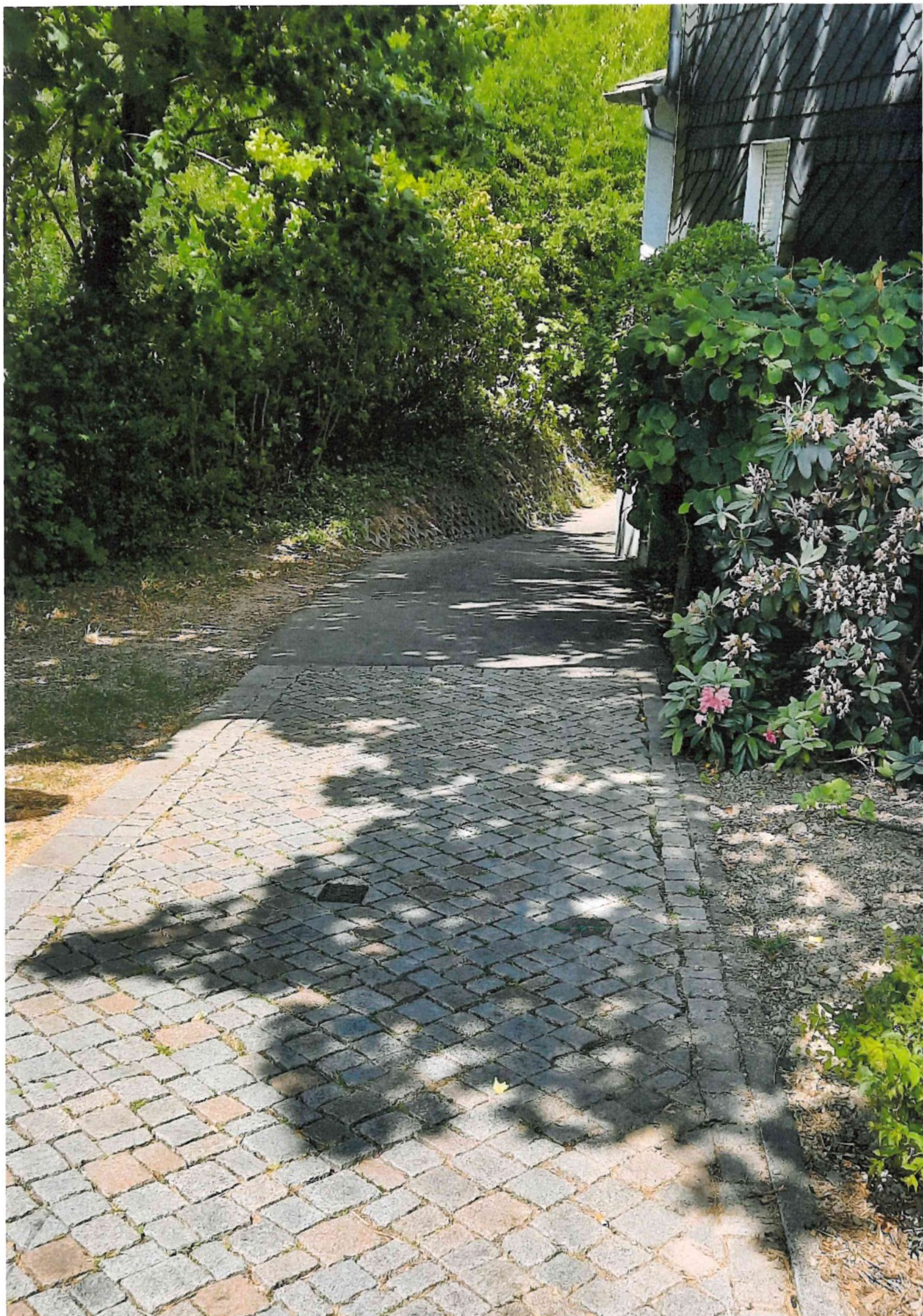
Mit freundlichen Grüßen


Achim Bell
Fraktionsvorsitzender









A N T R A G

gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Antragsteller/in	Volt- Fraktion
Eingang	25.04.2023
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Rat **10.05.2023**

Verkehrsausschuss **22.08.2023**

Betreff:

**Europäische Mobilitätswoche
- Antrag der Volt-Fraktion**

Rathaus Siegen
Herrn Bürgermeister Steffen Mues
Markt 2

57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
25. April 2023	
GB	PR
Abt. 411	INSTITUTE

Stabsstelle Urban

Siegen, 18. April 2023

Antrag gemäß §9 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Rates am 10.05.2023

Betreff: Europäische Mobilitätswoche

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vor dem Hintergrund der jährlich vom 16.-22. September stattfindenden Europäischen Mobilitätswoche (EMW) bitten wir, folgenden Antrag für die oben genannte Sitzung auf die Tagesordnung zu setzen.

Beschlussvorschlag:

1. Die Universitätsstadt Siegen nimmt an der Europäischen Mobilitätswoche 2024 teil. Die Verwaltung leitet alle notwendigen Schritte ein.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zum 4. Quartal 2023 Vorschläge für „Aktionen“, eine „permanente Maßnahme“ sowie die Umsetzung des „autofreien Tages“ in den entsprechenden Ausschüssen vorzustellen. Ideen aus der Politik sind willkommen.
3. Die Verwaltung evaluiert die Europäische Mobilitätswochen 2024 und gibt der Politik Ende 2024 eine Empfehlung in Form einer Vorlage für (oder gegen) erneute Teilnahmen an den Europäischen Mobilitätswochen zur Abstimmung.

Begründung:

Vorstellung der Europäischen Mobilitätswoche

Die Europäische Mobilitätswoche ist eine jährliche Kampagne, die seit 2002 von der Europäischen Kommission initiiert wird und darauf abzielt, nachhaltige Mobilität und städtische Verkehrslösungen in ganz Europa zu fördern. Sie findet in der Regel vom 16. bis 22. September statt und beinhaltet eine Vielzahl von Aktivitäten und Veranstaltungen in Städten und Gemeinden in ganz Europa. Während dieser Woche werden Bürgerinnen und Bürger dazu ermutigt, nachhaltige Verkehrsmittel wie Fahrräder, öffentliche Verkehrsmittel oder das Gehen statt Autos zu nutzen.

Begründung, warum Siegen an der Europäischen Mobilitätswoche teilnehmen sollte

Die Teilnahme der Stadt Siegen an der Europäischen Mobilitätswoche 2024 bietet verschiedene Vorteile:

- a) **Bewusstseinsbildung:** Die Veranstaltungen und Aktivitäten im Rahmen der Mobilitätswoche tragen dazu bei, das Bewusstsein für die Vorteile nachhaltiger Mobilität zu schärfen und die Bürgerinnen und Bürger für die Notwendigkeit umweltfreundlicher Verkehrslösungen zu sensibilisieren.
- b) **Verbesserung der Lebensqualität:** Durch die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel trägt die Europäische Mobilitätswoche dazu bei, die Luftqualität und das Stadtbild zu verbessern, Lärm zu reduzieren und somit die Lebensqualität für alle Einwohnerinnen und Einwohner zu erhöhen.
- c) **Wirtschaftliche Vorteile:** Die Teilnahme an der Mobilitätswoche kann auch wirtschaftliche Vorteile bieten, indem sie dazu beiträgt, den lokalen Einzelhandel und die Tourismusbranche zu unterstützen. Durch die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen und die Verbesserung der Fußgänger- und Radinfrastruktur können mehr Menschen dazu ermutigt werden, das Stadtzentrum zu besuchen und lokale Geschäfte zu nutzen.
- d) **Vorbildfunktion:** Als Teilnehmerin der Europäischen Mobilitätswoche setzt die Stadt Siegen ein Zeichen für andere Städte und Gemeinden, sich ebenfalls für eine nachhaltigere Mobilität einzusetzen und zeigt Engagement für Umweltschutz und Klimaschutz auf lokaler Ebene.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, dass die Stadt Siegen an der Europäischen Mobilitätswoche 2024 teilnimmt und somit einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Verbesserung der Lebensqualität ihrer Bürgerinnen und Bürger leistet.

Mit freundlichen Grüßen



Samuel Wittenburg
Fraktionsvorsitzender



Kenny Schulz
stellv. Fraktionsvorsitzender

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 1

Siegen, 01.06.2023

Bereich: Wirtschaftsförderung

Bearbeitet von: Nicole Kühn

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	20.06.2023
Verkehrsausschuss	22.08.2023
Haupt- und Finanzausschuss	23.08.2023
Rat	06.09.2023

Kurzbezeichnung:

Parkraumbewirtschaftung;

3. Änderungssatzung zur Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die als Anlage 1 beigefügte 3. Änderungssatzung der „Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)“.

Sachverhalt / Begründung:

In seiner Sitzung vom 22.02.2023 hat der Rat der Universitätsstadt Siegen Änderungen in der Entgeltstruktur beschlossen, die eine Anpassung der Parkgebührenordnung in der geltenden Fassung erforderlich machen. Die seinerzeit beschlossene Parkraumkonzeption für genau definierte Bereiche bzw. Straßen im Stadtgebiet entfällt vollständig.

Zur Verdeutlichung der Änderungen sind in Anlage 2 (Synopsis) die Inhalte der Parkgebührenordnung mit Inkrafttreten vom 15.10.2019 den neuen Regelungen ab 01.10.2023 gegenübergestellt.

Die Kosten der Umstellung von den insgesamt 30 vorhandenen Parkscheinautomaten werden sich nach Schätzung der Straßenunterhaltung auf ca. 4.000,00 € bis 4.500,00 € belaufen. Ein verbindliches Angebot zur Umstellung auf Grundlage der aktuellen ggfs. zu der Vergangenheit abweichenden Konditionen wurde von der Straßenunterhaltung bei dem Wartungsvertragspartner angefragt.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input checked="" type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
ca. 4.500,00 €				

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit Ansatz 2023: 70.000,00 €	Kostenträger/ Investitionscode 12020100 Sachkonto 5216050
----------------------------------------	-----------------------------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Derzeit kann noch nicht beurteilt werden, inwieweit sich die Änderungen in der Entgeltstruktur der Parkgebühren auf die CO ₂ -Emissionen auswirken.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			

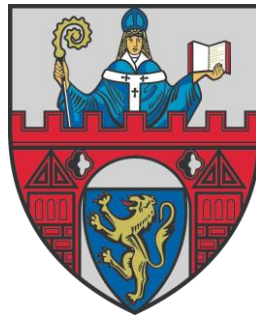
gez.

Steffen Mues
Bürgermeister

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.

Anlage(n):

1. [81_010_Parkgebührenordnung_neu](#)
2. [Synopsis 2023 Anlage 2 zur Vorlage](#)

**Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen
(Parkgebührenordnung)**

Ordnungsziffer	Zuständigkeit	Ratsbeschluss vom
81.010	Abteilung 1/2 Wirtschaftsförderung	06.09.2023

Aufgrund des § 6a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919) in der zurzeit geltenden Fassung, des § 38 Buchst. b in Verbindung mit den §§ 29, 30 und 33 des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.05.1980 (GV NRW S. 528) in der zurzeit geltenden Fassung und des § 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 05.07.2016 (GV NRW S. 515) in der zurzeit geltenden Fassung hat der Rat der Stadt Siegen am 06.09.2023 folgende 3. Änderungssatzung beschlossen:

§ 1

Gebührenpflicht

1. Soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur nach Bedienung eines Parkscheinautomaten zulässig ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Parkgebührenordnung erhoben.
2. Das gleiche gilt, soweit die Überwachung der Parkzeit aufgrund digitaler Bezahlssysteme erfolgt.

§ 2

Gebührenhöhe

1. Der gebührenpflichtige Zeitraum und die zulässige Parkzeit sind auf dem Parkscheinautomaten bzw. einer entsprechenden Beschilderung angegeben.
2. Die Gebühr beträgt für die erste halbe Stunde der Inanspruchnahme auf allen Parkplätzen 1,00 €.
 - a) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme in Parkhäusern und auf größeren Parkflächen (z. B. Bismarckplatz) beträgt die Gebühr 1,50 €.
 - b) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme auf Parkplätzen am Straßenrand beträgt die Gebühr 2,00 €.

§ 3

Gebührenerhebung durch Dritte

1. Gebühren nach der Maßgabe dieser Parkgebührenordnung können außer an Parkscheinautomaten auch über die im Smartparking-Plattform e. V. vereinigten Anbieter von Handyparken entrichtet werden.
2. Die von diesen Anbietern erhobenen Parkgebühren werden nach § 2 berechnet. Bei Kurzzeitgebühren erfolgt die Berechnung minutengenau, d. h. anteilig je angefangener Minute. Der Endbetrag der Parkgebühr wird auf volle Cent-Beträge kaufmännisch gerundet.

§ 4

Inkrafttreten

Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.10.2023 in Kraft.

Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)

Synopse (es werden nur §§ erwähnt, bei denen sich Änderungen ergeben)

Alte Fassung	Neue Fassung
Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)	Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)
<p>§ 2 Gebührenhöhe</p> <p>2. Die Gebühr beträgt für jede angefangene Stunde der Inanspruchnahme 0,50 EUR, sofern im Folgenden nichts anderes bestimmt ist.</p>	<p>§ 2 Gebührenhöhe</p> <p>2. Die Gebühr beträgt für die erste halbe Stunde der Inanspruchnahme auf allen Parkplätzen 1,00 €.</p> <p>a) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme in Parkhäusern und auf größeren Parkflächen (z. B. Bismarckplatz) beträgt die Gebühr 1,50 €.</p> <p>b) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme auf Parkplätzen am Straßenrand beträgt die Gebühr 2,00 €.</p>
§ 3 Geltungsbereich der Parkraumkonzeption	entfällt
	<p>§ 3 Gebührenerhebung durch Dritte</p> <p>1. Gebühren nach der Maßgabe dieser Parkgebührenordnung können außer an Parkscheinautomaten auch über die im Smartparking-Plattform e. V. vereinigten Anbieter von Handyparken entrichtet werden.</p> <p>2. Die von diesen Anbietern erhobenen Parkgebühren werden nach § 2 berechnet und durch den jeweiligen Anbieter von dem Gebührenschuldner erhoben und entgegengenommen. Diese Parkgebühren werden von allen Anbietern an die Universitätsstadt Siegen abgeführt. Von den Anbietern sind entsprechende Nachweise für die Universitätsstadt Siegen zu führen. Bei Kurzzeitgebühren erfolgt die Berechnung minutengenau, d.</p>

	h. anteilig je angefangener Minute. Der Endbetrag der Parkgebühr wird auf volle Cent-Beträge kaufmännisch gerundet.
§ 6 Inkrafttreten Diese 2. Änderungssatzung tritt am 15.10.2019 in Kraft.	§ 4 Inkrafttreten Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.10.2023 in Kraft.

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 1
Bereich: Wirtschaftsförderung
Bearbeitet von: Nicole Kühn

Siegen, 14.07.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	22.08.2023
Haupt- und Finanzausschuss	23.08.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	24.08.2023
Rat	06.09.2023

Kurzbezeichnung:

**Parkraumbewirtschaftung;
Ergänzungen zur 3. Änderungssatzung der Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die 3. Änderungssatzung der „Gebührenordnung für Parkscheinautomaten (PSA) im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)“ in der als Anlage 1 beigefügten Fassung.

Sachverhalt / Begründung:

Bei der Umsetzung des am 22.02.2023 im Rahmen der Haushaltsberatungen gefassten Ratsbeschlusses zur Parkgebührenhöhe im Gebiet der Stadt Siegen haben sich in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften am 20.06.2023 bei der Beratung über die Vorlage 1433/2023 Unklarheiten zu den Themen Tagstickets, Höchstparkdauer sowie Sonderregelungen für bestimmte Bereiche ergeben, welche bei der ursprünglichen Beschlussfassung nicht bedacht wurden und durch die Verwaltung wie folgt aufgearbeitet wurden:

1. Tagestickets

Auf den drei großen Parkplätzen Bismarckparkplatz, Zentralparkplatz Weidenau sowie dem Parkplatz an der Siegerlandhalle ist es bislang möglich, ein Tagesticket zu einem Preis von 3,00 € bzw. 5,00 € zu lösen. Dies ermöglicht Besucher*innen bzw. Arbeitenden mit langer Verweildauer das Parken in der Innenstadt bzw. im Stadtteil Weidenau zu vergleichsweise geringen Konditionen.

Diese Möglichkeit soll auch weiterhin bestehen, sodass im Rahmen der geplanten Änderungen in der Entgeltstruktur zum 01.10.2023 auch die Preise der Tagestickets angepasst werden sollten.

Seitens der Verwaltung wird in Abstimmung mit der KEG Siegen mbH und der Siegerlandhalle für den Parkplatz an der Siegerlandhalle eine Erhöhung von 5,00 € auf 8,00 € vorgeschlagen sowie für den Bismarckplatz und den Zentralparkplatz Weidenau eine Erhöhung von 3,00 € auf 6,00 €.

2. Höchstparkdauer bzw. Programmierung der PSA

2.1 Höchstparkdauer

Bei der Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 22.02.2023 ergibt sich insbesondere das Problem, dass für alle bewirtschafteten Bereiche am Straßenrand jeweils eine Höchstparkdauer (15 Minuten, 30 Minuten, 1, 2 oder 3 Stunde/n) festgelegt ist. Der neue Gebührentarif sieht vor, dass die erste halbe Stunde auf allen Parkflächen 1,00 € kosten soll. Jede weitere Stunde auf Parkflächen am Straßenrand soll 2,00 €, auf großen Parkplätzen und in Parkhäusern 1,50 € kosten. Diese Taktung hat zur Folge, dass die PSA nicht mehr interpolieren und eine Bezahlung der Gebühren folglich nicht mehr in Zwischenschritten möglich ist. Personen, die die jeweils erlaubte Höchstparkdauer auf den Flächen am Straßenrand ausschöpfen möchten, haben nicht die Möglichkeit, eine Gebühr für genau 15 Minuten, eine, zwei oder drei Stunden zu entrichten, sondern müssen aufgrund der beschlossenen Taktung „*Erste halbe Stunde -> jede weitere Stunde...*“ und der daraus resultierenden fehlenden Interpolation direkt Gebühren für 30 Minuten, 1,5 Stunden, 2,5 Stunden bzw. 3,5 Stunden zahlen. Es wird alsdann Parkzeit bezahlt, welche tatsächlich nicht in Anspruch genommen werden darf.

Beispiel 1 „Juliusstraße“:

bezahlte Parkzeit	erlaubte Höchstparkdauer 1 Stunde	Gebühren (neu)	Gebühren (alt)
0,5 Stunden		1,00 €	1,50 € / 1. Std.
jede/eine weitere Stunde		2,00 €	(Höchstparkdauer
1,5 Stunden	1 Stunde	3,00 €	1,50 €

Beispiel 2 „Grafestraße“:

bezahlte Parkzeit	erlaubte Höchstparkdauer 2 Stunden	Gebühren (neu)	Gebühren (alt)
0,5 Stunden		1,00 €	-
jede/eine weitere Stunde		2,00 €	1,50 € / Std.
jede/eine weitere Stunde		2,00 €	1,50 € / Std.
2,5 Stunden	2 Stunden	5,00 €	3,00 €

In dem Beispiel 1 wird eine Gebühr in Höhe von 3,00 € entrichtet, welche einer tatsächlichen Parkzeit von 1,5 Stunden entsprechen müsste. Aufgrund der festgelegten Höchstparkdauer für diesen Bereich von einer Stunde darf die tatsächlich bezahlte Parkzeit nicht vollständig in Anspruch genommen werden. Bei Überschreitung der Höchstparkdauer würde im Falle einer Kontrolle durch den kommunalen Ordnungsdienst trotz entrichteter Gebühren unter Umständen ein Verwarngeld ausgesprochen.

In diesem Fall müsste neben der Anpassung der Gebührenhöhe bzw. der oben beschriebenen pauschalen Gebührenerhebung auch die Anpassung der Höchstparkdauer für die entsprechenden Bereiche erfolgen.

- Bereiche mit bisher 15 Minuten Höchstparkdauer
 - neu: Kurzzeitparkzonen entfallen vollständig, 30 Minuten Höchstparkdauer
- Bereiche mit bisher 1 Stunde Höchstparkdauer
 - neu: 1,5 Stunden Höchstparkdauer
- Bereiche mit bisher 2 Stunden Höchstparkdauer
 - neu: 2,5 Stunden Höchstparkdauer
- Bereiche mit bisher 3 Stunden Höchstparkdauer
 - neu: 3,5 Stunden Höchstparkdauer

Alternativ müsste die Taktung der Gebühren angepasst und der Beschluss vom 22.02.2023 insoweit geändert werden, sodass

- die erste halbe Stunde auf allen Flächen mit 1,00 € berechnet wird,
- die zweite halbe Stunde ebenso auf allen Flächen mit 1,00 € berechnet wird
- für die Bereiche am Straßenrand, in denen länger als eine Stunde geparkt werden darf jede weitere Stunde mit 2,00 €, auf großen Parkplätzen jede weitere Stunde mit 1,50 € berechnet wird.

Die Parkgebühren würden jedoch auch in diesem Fall weiterhin mit Pauschalen berechnet, sodass der Parkende auch bei einem Aufenthalt von wenigen Minuten in allen Bereichen gezwungen ist, die jeweilige Pauschale zu zahlen.

2.2 Programmierung der PSA

Die unter 2.1 beschriebene Problematik entsteht nicht bzw. eine Anpassung der jeweiligen Höchstparkdauer ist nicht erforderlich, wenn die beschlossenen Gebühren nicht pauschal

berechnet werden, sondern weiterhin der linear-progressive Tarif angewendet wird. Dies führt auch dazu, dass der Aufwand der Umstellung so gering wie möglich gehalten wird. Gewährleistet ist, dass der am 22.02.2023 beschlossene erhöhte Gebührentarif Geltung hat, allerdings wird die Parkzeit mit jedem Münzeinwurf bis zur geltenden Höchstparkdauer vom jeweiligen PSA in Zwischenschritten berechnet.

Beispiel 1 „Juliusstraße“:

<u>bezahlte</u> Parkzeit	<u>erlaubte</u> Höchstparkdauer 1 Stunde	Gebühren (neu)	Gebühren (alt)
30 Minuten		1,00 €	1,50 € / 1. Std.
jede/eine weitere Stunde wird mit 2€ berechnet, aber im linear-progressiven Tarif			
weitere 15 Minuten	2,00 € anteilig	0,50 €	
weitere 9 Minuten	2,00 € anteilig	0,30 €	
weitere 6 Minuten	2,00 € anteilig	0,20 €	1,50 € / 1. Std.
1 Stunde	1 Stunde	2,00 €	1,50 €

Beispiel 2 „Grafestraße“:

<u>bezahlte</u> Parkzeit	<u>erlaubte</u> Höchstparkdauer 2 Stunden	Gebühren (neu)	Gebühren (alt)
30 Minuten		1,00 €	1,50 € / 1. Std.
jede/eine weitere Stunde wird mit 2€ berechnet, aber im linear-progressiven Tarif			
weitere 15 Minuten	2,00 € anteilig	0,50 €	
weitere 9 Minuten	2,00 € anteilig	0,30 €	
weitere 6 Minuten	2,00 € anteilig	0,20 €	1,50 € / 2. Std.
weitere 18 Minuten	2,00 € anteilig	0,60 €	
weitere 42 Minuten	2,00 € anteilig	1,40 €	
2 Stunden	2 Stunden	4,00 €	3,00 €

Der bisher in bestimmten Bereichen, zum Beispiel „Neumarkt bis Burgstraße“ oder „Poststraße“ geltende Kurzzeitparktarif von 15 Minuten, wäre durch die Interpolation weiterhin gewährleistet. Dieser Kurzzeitparktarif wird bisher mit 0,30 € berechnet und wird dann unter Berücksichtigung des neuen Tarifs ab dem 01.10.2023 mit 0,50 € berechnet.

Seitens der Verwaltung wird daher vorgeschlagen, dass die Parkscheinautomaten weiterhin so programmiert werden, dass diese interpolieren und der zuvor erläuterte linear-progressive Tarif Anwendung findet, sodass eine nachvollziehbare Gebührenstruktur aus Rechtssicherheitsgründen und auch unter dem Aspekt der Kundenfreundlichkeit gewährleistet ist. Eine Anpassung der jeweiligen Höchstparkdauer ist entbehrlich.

3. Sonderregelungen

Für den Parkplatz an der Siegerlandhalle existiert bisher die Regelung, dass zwecks Unterstützung des Ticketshops ein Parken zu den Öffnungszeiten des Ticketshops für die Dauer von bis zu einer Stunde kostenfrei möglich ist. In diesem Zusammenhang wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen diese Regelung grundsätzlich beizubehalten, die Dauer einer kostenlosen Parkmöglichkeit allerdings von einer Stunde auf 30 Minuten zu verkürzen.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme ca. 4.500,00 €	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input checked="" type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
-------------------------------------------------	-----------------------	--------------------------	------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit Ansatz 2023: 70.000,00 €	Kostenträger/ Investitionscode 12020100 Sachkonto 5216050
----------------------------------------	-----------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Derzeit kann noch nicht beurteilt werden, inwieweit sich die Änderungen in der Entgeltstruktur der Parkgebühren auf die CO ₂ -Emissionen auswirken.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			

In Vertretung

gez.

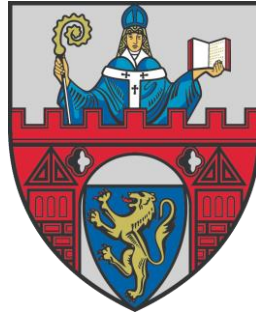
Wolfgang Cavelius

I Beigeordneter und Stadtkämmerer

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.

Anlage(n):

1. [81 010 Parkgebührenordnung NEU2023](#)
2. [Synopsis 2023 Anlage 2 zur Vorlage](#)

**Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen
(Parkgebührenordnung)**

Ordnungsziffer	Zuständigkeit	Ratsbeschluss vom
81.010	Abteilung 1/2 Wirtschaftsförderung	06.09.2023

Aufgrund des § 6a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919) in der zurzeit geltenden Fassung, des § 38 Buchst. b in Verbindung mit den §§ 29, 30 und 33 des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.05.1980 (GV NRW S. 528) in der zurzeit geltenden Fassung und des § 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 05.07.2016 (GV NRW S. 515) in der zurzeit geltenden Fassung hat der Rat der Stadt Siegen am 06.09.2023 folgende 3. Änderungssatzung beschlossen:

§ 1

Geltungsbereich

1. Für das Parken auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen im Verkehrsraum der Universitätsstadt Siegen werden, sofern die Bedienung von Parkscheinautomaten vorgeschrieben ist, Parkgebühren nach Maßgabe dieser Parkgebührenordnung erhoben.
2. Das gleiche gilt, soweit die Überwachung der Parkzeit aufgrund digitaler Bezahl-systeme erfolgt.

§ 2

Gebührenhöhe

1. Der gebührenpflichtige Zeitraum und die zulässige Parkzeit sind auf dem Parkschein-automaten bzw. einer entsprechenden Beschilderung angegeben.
2. Die Gebühr beträgt für die erste halbe Stunde der Inanspruchnahme auf allen Park-plätzen 1,00 €.
 - a) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme in Parkhäusern und auf größeren Parkflächen (z. B. Bismarckplatz) beträgt die Gebühr 1,50 €.
 - b) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme auf Parkplätzen am Straßenrand beträgt die Gebühr 2,00 €.
3. Für die Großparkplätze an der Siegerlandhalle, dem Zentralparkplatz Weidenau sowie dem Bismarckplatz ist der Erwerb eines Tagestickets möglich. Die Gebühren betragen für ein Tagesticket
 - a) auf dem Parkplatz an der Siegerlandhalle 8,00 €,
 - b) auf dem Zentralparkplatz Weidenau 6,00 € und
 - c) auf dem Bismarckplatz 6,00 €.

Auf dem Großparkplatz an der Siegerlandhalle ist ein Parkvorgang zum Besuch des Ticketshops von bis zu 30 Minuten kostenfrei möglich.

4. Die Gebührenpflicht entsteht für die erste viertel (Kurzzeitparkzonen) bzw. halbe Stunde in voller Höhe. Im Anschluss ist eine Buchung in kürzeren Intervallen und Zahl-schritten möglich. Die buchbaren Zeiten sind von der gewählten Zahlart abhängig. Als

Zahlarten stehen Barzahlung sowie digitale Bezahlssysteme (Smartparking) zur Verfügung.

§ 3

Gebührenerhebung durch Dritte

1. Gebühren nach der Maßgabe dieser Parkgebührenordnung können außer an Parkscheinautomaten auch über die im Smartparking-Plattform e. V. vereinigten Anbieter von Handyparken entrichtet werden.
2. Die von diesen Anbietern erhobenen Parkgebühren werden nach § 2 berechnet. Bei Kurzzeitgebühren erfolgt die Berechnung minutengenau, d. h. anteilig je angefangener Minute. Der Endbetrag der Parkgebühr wird auf volle Cent-Beträge kaufmännisch gerundet.

§ 4

Inkrafttreten

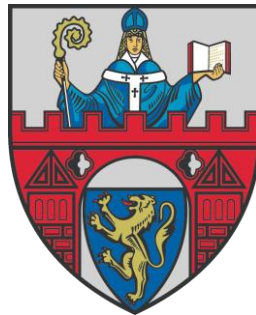
Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.10.2023 in Kraft.

Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)

Synopse (es werden nur §§ erwähnt, bei denen sich Änderungen ergeben)

Alte Fassung	Neue Fassung
Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)	Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)
§ 1 Gebührenpflicht	§ 1 Geltungsbereich
<p>§ 2 Gebührenhöhe</p> <p>2. Die Gebühr beträgt für jede angefangene Stunde der Inanspruchnahme 0,50 EUR, sofern im Folgenden nichts Anderes bestimmt ist.</p>	<p>§ 2 Gebührenhöhe</p> <p>2. Die Gebühr beträgt für die erste halbe Stunde der Inanspruchnahme auf allen Parkplätzen 1,00 €.</p> <p>a) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme in Parkhäusern und auf größeren Parkflächen (z. B. Bismarckplatz) beträgt die Gebühr 1,50 €.</p> <p>b) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme auf Parkplätzen am Straßenrand beträgt die Gebühr 2,00 €.</p> <p>3. Für die Großparkplätze an der Siegerlandhalle, dem Zentralparkplatz Weidenau sowie dem Bismarckplatz ist der Erwerb eines Tagestickets möglich. Die Gebühren betragen für ein Tagesticket</p> <p>a. auf dem Parkplatz an der Siegerlandhalle 8,00 €,</p> <p>b. auf dem Zentralparkplatz Weidenau 6,00 € und</p> <p>c. auf dem Bismarckplatz 6,00 €.</p> <p>Auf dem Großparkplatz an der Siegerlandhalle ist ein Parkvorgang zum Besuch des Ticketshops von bis zu 30 Minuten kostenfrei möglich.</p> <p>4. Die Gebührenpflicht entsteht für die erste viertel (Kurzzeitparkzonen) bzw. halbe Stunde in voller Höhe. Im Anschluss ist eine Buchung in kürzeren</p>

	<p>Intervallen und Zahlschritten möglich. Die buchbaren Zeiten sind von der gewählten Zahlart abhängig. Als Zahlarten stehen Barzahlung sowie digitale Bezahlssysteme (Smartparking) zur Verfügung.</p>
§ 3 Geltungsbereich der Parkraumkonzeption	entfällt
	<p>§ 3 Gebührenerhebung durch Dritte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gebühren nach der Maßgabe dieser Parkgebührenordnung können außer an Parkscheinautomaten auch über die im Smartparking-Plattform e. V. vereinigten Anbieter von Handyparken entrichtet werden. 2. Die von diesen Anbietern erhobenen Parkgebühren werden nach § 2 berechnet und durch den jeweiligen Anbieter von dem Gebührensschuldner erhoben und entgegengenommen. Diese Parkgebühren werden von allen Anbietern an die Universitätsstadt Siegen abgeführt. Von den Anbietern sind entsprechende Nachweise für die Universitätsstadt Siegen zu führen. Bei Kurzzeitgebühren erfolgt die Berechnung minutengenau, d. h. anteilig je angefangener Minute. Der Endbetrag der Parkgebühr wird auf volle Cent-Beträge kaufmännisch gerundet.
<p>§ 6 Inkrafttreten</p> <p>Diese 2. Änderungssatzung tritt am 15.10.2019 in Kraft.</p>	<p>§ 4 Inkrafttreten</p> <p>Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.10.2023 in Kraft.</p>

**Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen
(Parkgebührenordnung)**

Ordnungsziffer	Zuständigkeit	Ratsbeschluss vom
81.010	Abteilung 1/2 Wirtschaftsförderung	06.09.2023

Aufgrund des § 6a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919) in der zurzeit geltenden Fassung, des § 38 Buchst. b in Verbindung mit den §§ 29, 30 und 33 des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden - Ordnungsbehördengesetz (OBG) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.05.1980 (GV NRW S. 528) in der zurzeit geltenden Fassung und des § 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 05.07.2016 (GV NRW S. 515) in der zurzeit geltenden Fassung hat der Rat der Stadt Siegen am 06.09.2023 folgende 3. Änderungssatzung beschlossen:

§ 1

Geltungsbereich

1. Für das Parken auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen im Verkehrsraum der Universitätsstadt Siegen werden, sofern die Bedienung von Parkscheinautomaten vorgeschrieben ist, Parkgebühren nach Maßgabe dieser Parkgebührenordnung erhoben.
2. Das gleiche gilt, soweit die Überwachung der Parkzeit aufgrund digitaler Bezahl-systeme erfolgt.

§ 2

Gebührenhöhe

1. Der gebührenpflichtige Zeitraum und die zulässige Parkzeit sind auf dem Parkschein-automaten bzw. einer entsprechenden Beschilderung angegeben.
2. Die Gebühr beträgt für die erste halbe Stunde der Inanspruchnahme auf allen Park-plätzen 1,00 €.
 - a) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme in Parkhäusern und auf größeren Parkflächen (z. B. Bismarckplatz) beträgt die Gebühr 1,50 €.

Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme auf Parkplätzen am Straßenrand beträgt die Gebühr 2,00 €.
3. Für die Großparkplätze an der Siegerlandhalle, dem Zentralparkplatz Weidenau sowie dem Bismarckplatz ist der Erwerb eines Tagestickets möglich. Die Gebühren betragen für ein Tagesticket
 - a. auf dem Parkplatz an der Siegerlandhalle 8,00 €,
 - b. auf dem Zentralparkplatz Weidenau 6,00 € und
 - c. auf dem Bismarckplatz 6,00 €.

Auf dem Großparkplatz an der Siegerlandhalle ist ein Parkvorgang zum Besuch des Ticketshops von bis zu 30 Minuten kostenfrei möglich.

4. Die Gebührenpflicht entsteht für die erste viertel (Kurzzeitparkzonen) bzw. halbe Stunde in voller Höhe. Im Anschluss ist eine Buchung in kürzeren Intervallen und Zahl-schritten möglich. Die buchbaren Zeiten sind von der gewählten Zahlart abhängig. Als

Zahlarten stehen Barzahlung sowie digitale Bezahlssysteme (Smartparking) zur Verfügung.

5. Die Gebührenerhebung erfolgt inklusive etwaig gesetzlich geschuldeter Umsatzsteuer.

§ 3

Gebührenerhebung durch Dritte

1. Gebühren nach der Maßgabe dieser Parkgebührenordnung können außer an Parkscheinautomaten auch über die im Smartparking-Plattform e. V. vereinigten Anbieter von Handyparken entrichtet werden.
2. Die von diesen Anbietern erhobenen Parkgebühren werden nach § 2 berechnet. Bei Kurzzeitgebühren erfolgt die Berechnung minutengenau, d. h. anteilig je angefangener Minute. Der Endbetrag der Parkgebühr wird auf volle Cent-Beträge kaufmännisch gerundet.

§ 4

Inkrafttreten

Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.10.2023 in Kraft.

Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)

Synopse (es werden nur §§ erwähnt, bei denen sich Änderungen ergeben)

Alte Fassung	Neue Fassung
Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)	Gebührenordnung für Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Siegen (Parkgebührenordnung)
§ 1 Gebührenpflicht	§ 1 Geltungsbereich
<p>§ 2 Gebührenhöhe</p> <p>2. Die Gebühr beträgt für jede angefangene Stunde der Inanspruchnahme 0,50 EUR, sofern im Folgenden nichts Anderes bestimmt ist.</p>	<p>§ 2 Gebührenhöhe</p> <p>2. Die Gebühr beträgt für die erste halbe Stunde der Inanspruchnahme auf allen Parkplätzen 1,00 €.</p> <p>a) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme in Parkhäusern und auf größeren Parkflächen (z. B. Bismarckplatz) beträgt die Gebühr 1,50 €.</p> <p>b) Für jede weitere angefangene Stunde der Inanspruchnahme auf Parkplätzen am Straßenrand beträgt die Gebühr 2,00 €.</p> <p>3. Für die Großparkplätze an der Siegerlandhalle, dem Zentralparkplatz Weidenau sowie dem Bismarckplatz ist der Erwerb eines Tagestickets möglich. Die Gebühren betragen für ein Tagesticket</p> <p>a. auf dem Parkplatz an der Siegerlandhalle 8,00 €,</p> <p>b. auf dem Zentralparkplatz Weidenau 6,00 € und</p> <p>c. auf dem Bismarckplatz 6,00 €.</p> <p>Auf dem Großparkplatz an der Siegerlandhalle ist ein Parkvorgang zum Besuch des Ticketshops von bis zu 30 Minuten kostenfrei möglich.</p> <p>4. Die Gebührenpflicht entsteht für die erste viertel (Kurzzeitparkzonen) bzw. halbe Stunde in voller Höhe. Im Anschluss ist eine Buchung in kürzeren</p>

	<p>Intervallen und Zahlschritten möglich. Die buchbaren Zeiten sind von der gewählten Zahlart abhängig. Als Zahlarten stehen Barzahlung sowie digitale Bezahlssysteme (Smartparking) zur Verfügung.</p> <p>5. Die Gebührenerhebung erfolgt inklusive etwaig gesetzlich geschuldeter Umsatzsteuer.</p>
§ 3 Geltungsbereich der Parkraumkonzeption	entfällt
	<p>§ 3 Gebührenerhebung durch Dritte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gebühren nach der Maßgabe dieser Parkgebührenordnung können außer an Parkscheinautomaten auch über die im Smartparking-Plattform e. V. vereinigten Anbieter von Handyparken entrichtet werden. 2. Die von diesen Anbietern erhobenen Parkgebühren werden nach § 2 berechnet und durch den jeweiligen Anbieter von dem Gebührenschuldner erhoben und entgegengenommen. Diese Parkgebühren werden von allen Anbietern an die Universitätsstadt Siegen abgeführt. Von den Anbietern sind entsprechende Nachweise für die Universitätsstadt Siegen zu führen. Bei Kurzzeitgebühren erfolgt die Berechnung minutengenau, d. h. anteilig je angefangener Minute. Der Endbetrag der Parkgebühr wird auf volle Cent-Beträge kaufmännisch gerundet.
<p>§ 6 Inkrafttreten</p> <p>Diese 2. Änderungssatzung tritt am 15.10.2019 in Kraft.</p>	<p>§ 4 Inkrafttreten</p> <p>Diese 3. Änderungssatzung tritt am 01.10.2023 in Kraft.</p>

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßenverkehrsbehörde
Bearbeitet von: Fr. M. Born

Siegen, 11.07.2023

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

22.08.2023

Kurzbezeichnung:

Sachstand Gebühr Bewohnerparkausweise

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Mit Ratsbeschluss vom 02.03.2022 wurde zum 01.04.2022 die Gebühren für die Erstaussstellung sowie die Verlängerung eines Bewohnerparkausweises auf 30 €/Jahr angepasst. Die Gebühr betrug vormals 25 €/Jahr bzw. 12,50 €/Jahr.

Mit Ratsbeschlüssen vom 02.03.2022 und 22.02.2023 wurde die Verwaltung außerdem beauftragt, einen Vorschlag für eine Modifikation der Parkausweisregelung für die Bewohnerparkausweise nach dem Tübinger Modell, verbunden mit Erleichterungen für Elektro-PKW, zu entwickeln und dem Fachausschuss vorzulegen.

Bislang wurde die Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises bundeseinheitlich durch die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) vorgegeben und betrug maximal 30,70 € / Jahr. Nach Einführung des § 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz (StVG) hat das Land NRW mit Inkrafttreten der Änderung des § 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung zum 19.02.2022 die Kommunen ermächtigt, die Gebühr für Bewohnerparken eigenständig festzulegen.

Die Verwaltung hat die Entwicklung der Thematik seither verfolgt, u. a. mit dem Ergebnis, dass eine Gebührenordnung losgelöst der Antriebsform des Fahrzeuges zu erlassen ist (Hin-

weispapier „Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie Berichterstattung 2021 zum Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG)). Entsprechend gesetzlicher Bestimmung dürfen Elektro-PKW bei Bewohnerparkgebühren nicht privilegiert werden. Entsprechend dem Hinweispapier des Zukunftsnetz' Mobilität NRW wird zudem eine Gebührentaffelung nach Fahrzeugleergewicht wegen fehlender unmittelbarer Verbindung zum wirtschaftlichen Wert der Parkmöglichkeit als fraglich angesehen.

Als Alternative könnte die Staffelung der Gebühr nach Fahrzeuggröße (Länge / Breite) erfolgen. Dies kann aus Sicht der Verwaltung jedoch nicht empfohlen werden. Eine Gebührendifferenzierung, die z. B. aber Anreiz für die Anschaffung eines kleineren Fahrzeuges schafft, ist schwer umsetzbar. Mit Verweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 13.06.2023 (Az. 9 CN 2.22) bilden starke Gebührensprünge den je nach Fahrzeuglänge unterschiedlichen Vorteil nicht mehr angemessen ab.

Derzeit steht der Gebührentaffelung außerdem die Digitalisierung des Antragsverfahrens über das Serviceportal der Stadtverwaltung Siegen entgegen. Seitens dem Anbieter des Fachverfahrens sind (kommunenübergreifend) in den Prüfungsschritten die zusätzlichen Datenabgleiche noch nicht programmiert.

Ferner wäre eine derartige Differenzierung bei markierten Parkflächen nicht möglich.

Von der Berücksichtigung „sozialer“ Kriterien bzw. einer einkommensabhängigen Gebührentaffelung ist mit Verweis auf das Hinweispapier sowie das o. g. Urteil des BVerwG ebenfalls abzusehen.

Die Verwaltung erarbeitet eine pauschale Erhöhung entsprechend einem der Berechnungsansätze 1 bis 3 des Hinweispapiers und wird diesen Vorschlag dem Fachausschuss unaufgefordert vorstellen.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
---------------------------	-----------------------	--------------------------	------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode Sachkonto
----------------------------------------	------------------------------------------	-------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -	Übereinstimmung mit dem Zielen	Bestehen alternative Hand-
---------------	---------------------------------	--------------------------------	----------------------------

<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	Emissionen <input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	lungsoptionen? <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			

Im Auftrag

gez.

Anke Schreiber
Abteilungsleiterin Straße und Verkehr

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

In Zusammenarbeit mit:



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen





Gemeinsames Hinweispapier von

Städtetag NRW, Städte- und Gemeindebund NRW, AGFS NRW und Zukunftsnetz Mobilität NRW

Redaktion

AGFS NRW

Kirstin Borsbach

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Michael Vieten

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Peer Wessels

Geschäftsstelle AGFS

Städtetag NRW

Frauke Prass

Dezernat Stadtentwicklung, Bauen,
Wohnen und Verkehr

Städte- und Gemeindebund NRW

Cora Ehlert

Dezernat Wirtschaft und Verkehr,
Tourismus, Freizeit, Telekommunikation

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Inga Molenda

Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr/agiplan GmbH

Marius Reißner

Koordinierungsstelle Rheinland

Linda Waldeyer

Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Wiebke Weltring

Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Inhalt

Kurzzusammenfassung	4
I. Einleitung	5
II. Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken	6
1 Kostenansatz	6
2 Marktpreisansatz	7
3 Bodenrichtwerte	9
4 Erweiterungen der Berechnungsansätze	9
4.1 Lage der Bewohnerparkzonen	10
4.2 Fahrzeuggröße	10
4.3 ÖPNV-Erschließungsqualität	11
4.4 Anzahl Ausweise pro Halter	11
5 Abschließende Bemerkungen	12
III. Bewohnerparken im Kontext verkehrs- und stadtplanerischer Ziele	13
1 Bewohnerparken als Instrument der Parkraumbewirtschaftung	13
2 Bewohnerparken damals und heute	15
3 Subventionsabbau aufgrund veränderter Bedingungen mit Lenkungseffekt	15
4 Einbettung in die kommunale verkehrsplanerische Gesamtstrategie	17
Quellen und weitere Informationen	18
Impressum	19

Kurzzusammenfassung

Mit der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ hat die Landesregierung die zuständigen örtlichen Behörden in Nordrhein-Westfalen dazu ermächtigt, selbstständig eine Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken vorzunehmen. Bei der Festsetzung der Gebühren kann nunmehr gemäß § 6a Abs. 5a S. 3 StVG neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

Die Herleitung der Gebührensätze sollte anhand fachlicher Kriterien erfolgen und entsprechend begründet werden. Geeignete Ansätze dafür sind der **Kostenansatz**, der die Kosten der Parkflächen am Straßenrand berücksichtigt, der **Marktpreisansatz**, der die Gebühren beziehungsweise Preise für das Parken im Straßenraum oder in öffentlich-zugänglichen Parkieranlagen heranzieht oder die Annäherung an den wirtschaftlichen Wert der Fläche über den jeweiligen **Bodenrichtwert**. Auch die Einbeziehung weiterer Parameter wie die Lage der Bewohnerparkzone, die Größe der Fahrzeuge, die ÖPNV-Erschließungsqualität oder die Eintragung mehrerer Fahrzeuge in einen Ausweis.

Subjektive Kriterien wie die Einbeziehung des Einkommens der Fahrzeughalter können dagegen nach Einschätzung der aktuellen Rechtslage seitens des Ministerium für Verkehr des Landes NRW nicht direkt mit einbezogen werden. Auch eine Bevorteilung (teilweise) elektrisch angetriebener Fahrzeuge ist weder durch das Straßenverkehrsgesetz noch durch das Elektromobilitätsgesetz gedeckt.

Eine transparente und formal festgelegte Reinvestition der Einnahmen ist förderlich für die Akzeptanz der Gebührenerhöhung durch die Bewohnerinnen und Bewohner in den Quartieren. Mögliche Einsatzzwecke können

- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur,
- die Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. die Reservierung von Stellplätzen in bestehenden Bestandsbauten,
- die Entwicklung von Mobilstationen zur stärkeren Verknüpfung von Verkehrsmitteln,
- die Förderung des Car-, Lastenrad- und/oder Bike-sharing oder
- die Verbesserung des ÖPNV-Angebots sein.

I. Einleitung

Mit dem „8. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften“ vom 29. Juni 2020 hat der Bundestag durch Artikel 3 beschlossen, die Gebührennummer 265 der Anlage der „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOSt) nicht mehr anzuwenden, wenn die Landesregierung eine Gebührenordnung nach § 6a Abs. 5a Satz 1–4 Straßenverkehrsgesetz (StVG) erlässt, oder die Landesregierung diese Ermächtigung an einen anderen Rechtsträger nach § 6a Abs. 5a Satz 5 StVG überträgt und von diesem Rechtsträger eine Gebührenordnung erlassen wird (Bundesgesetzblatt (BGBl.) I 2020, 1528 vom 3. Juli 2020).

In Nordrhein-Westfalen ist letzteres im Rahmen der „Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 19. Februar 2022 erfolgt, d.h. die Kommunen können die Gebühren für die Bewohnerparkausweise selbstbestimmt festlegen.

Entsprechend Gebührennummer 265 in der Anlage zur GebOSt konnten bislang nur Gebührensätze zwischen 10,20 Euro und 30,70 Euro für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (s. Anordnungsvoraussetzung gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)) bestimmt werden. Nun können in den Gebührenordnungen der Länder oder Städte für eben diese Amtshandlung entsprechend § 6a Abs. 5a S. 3 StVG Gebühren festgelegt werden, die neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlichen Wert oder den sonstigen Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigen.

Für Kommunen mit bestehenden oder geplanten Bewohnerparkregelungen stellt sich ganz konkret die Frage, wie hoch die jährliche Gebühr im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten für einen Bewohnerparkausweis zukünftig sein soll. Welche Ziele einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung können durch die Gebührenhöhe möglicherweise gefördert werden? Wie kann die Akzeptanz der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner erreicht werden? Ist eine schrittweise Gebührenanpassung notwendig? Auf welchen Wegen ist die Gebührenanpassung zu kommunizieren?

Das vorliegende Papier diskutiert verschiedene Ansätze zur Festlegung einer neuen Gebührenhöhe (s. Kapitel II), ohne den einen oder anderen Ansatz als „besser“ oder „schlechter“ zu bewerten. Anzumerken ist, dass die Ansätze quartiers- und i.d.R. nicht stadtbezogen zu verstehen sind. Daraus folgt, dass für jedes Quartier eine eigene Berechnung erfolgen kann. Alternativ könnte bei einer stadtweit einheitlichen Gebührenfestsetzung mit Durchschnittswerten gearbeitet werden und so die Berechnung eventuell einfacher für mehrere Quartiere in einem erfolgen. Dies geht mit einer gewissen Ungenauigkeit im Hinblick auf das einzelne Quartier einher, kann aber durch den geringeren Aufwand gerechtfertigt werden. Das vorliegende Papier ordnet zudem die etwaige Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise in den heutigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Kontext ein (s. Kapitel III).

II. Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

Bei der Gebühr für Bewohnerparkausweise handelt es sich auch nach der Änderung des § 6a StVG weiter um eine Verwaltungsgebühr. Neu ist lediglich, dass in den Gebührenordnungen neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden können.

Die Höhe der künftigen Gebühr ist nicht ausdrücklich begrenzt. Das Land NRW hat explizit darauf verzichtet, einen Höchstsatz festzulegen, auch wenn dies nach § 6a Abs. 5a S. 4 StVG möglich gewesen wäre.

Es gibt verschiedene Ansätze, um sich einer angemessenen Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis zu nähern. Im Folgenden werden der Kostenansatz und der Marktpreisansatz ausführlich erläutert und beispielhaft berechnet. Auf weitere Ansätze oder Erweiterungen der Ansätze wird kurz eingegangen.

An dieser Stelle sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei den Ansätzen um Vorschläge handelt und insbesondere die Berechnungen der Gebührenhöhe als Beispiele verstanden werden möchten. Ausschlaggebend für eine angemessene Gebührenhöhe sind am Ende die individuellen Gegebenheiten im Quartier vor Ort.

1 Kostenansatz

Der Kostenansatz orientiert sich an den mit den Parkflächen im Straßenraum verbundenen Kosten. Zunächst muss geklärt werden, welche Kosten genau in die Berechnung einfließen können und sollen. Grundsätzlich entstehen Unterhaltungskosten sowie Opportunitätskosten pro Parkfläche und Jahr. Zudem müssen dessen (aktivierte) Herstellungskosten über die Zeit der voraussichtlichen betrieblichen Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Die Verwaltungskosten für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises sollten ebenfalls berücksichtigt werden.

Opportunitätskosten (OK) beschreiben den entgangenen (monetären) Nutzen, der aufgrund der Ausweisung der Fläche als Parkfläche nicht realisiert werden kann. Dies kann z. B. die entgangenen Sondernutzungsgebühr einer Außengastronomie sein.

Hinsichtlich der **(aktivierten) Herstellungskosten (HK_a)** und der **Unterhaltungskosten (UK)** einer ebenerdigen Parkfläche im öffentlichen Raum gibt es unterschiedliche Angaben bzw. Spannbreiten. Eine Untersuchung im Auftrag der Agora Verkehrswende (2018) hat eine Spannweite von 1.500 Euro – 5.000 Euro in Bezug auf die Herstellungskosten und von 60 Euro – 300 Euro in Bezug auf die jährlichen Unterhaltungskosten aufgezeigt. Das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (2020) spricht hingegen von monatlichen Unterhaltungskosten zwischen 50 Euro – 150 Euro. Diese Spannbreiten können u.a. dadurch erklärt werden, dass unterschiedliche infrastrukturelle Maßnahmen zur Errichtung der Parkfläche vorgenommen wurden. So können diese im öffentlichen Raum „einfach“ z. B. durch die Verkehrszeichen (VZ) 314-10 und -20 ausgewiesen, in Form von gepflasterten Einbuchtungen neben der Fahrbahn angelegt oder auch in Form eines Parkplatzes außerhalb des Straßenraums (aber im öffentlichen Raum) errichtet werden.

Als voraussichtliche betriebliche **Nutzungsdauer (ND)** werden die für Straßen üblichen 25 Jahre angesetzt.

Die Höhe der **Verwaltungskosten (VK)** kann sich an den bisher erhobenen Gebühren der Kommune orientieren (10,20 Euro bis 30,70 Euro).

Keine Berücksichtigung finden in dieser Herleitung externe Kosten, die mittelbar aus einem Nachfrageüberhang und dem damit verbundenen Parksuchverkehr entstehen (etwa zusätzliche Zeit- und Kraftstoffkosten für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wegen Behinderungen des fließenden Verkehrs).

Die Berechnung der jährlichen Gebühr für einen **Bewohnerparkausweis (G_BWPA)** kann bei Annahme einer linearen Abschreibung der (aktivierten) Herstellungskosten demnach wie folgt aussehen:

$$G_BWPA = HK_a/ND + UK + OK + VK$$

Bei angenommenen aktivierten Herstellungskosten pro Parkstand in Höhe von 2.000 Euro und einer Nutzungsdauer von 25 Jahren, jährlichen Unterhaltungskosten in Höhe von 150 Euro, jährlichen Opportunitätskosten von 0 Euro und Verwaltungskosten für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen in Höhe von 30 Euro ergäbe sich eine jährliche Gebühr von

$$G_BWPA = 2.000 \text{ Euro} / 25 + 150 \text{ Euro} + 0 \text{ Euro} + 30 \text{ Euro} = 260 \text{ Euro}$$

für einen Bewohnerparkausweis.



Die **Stärke** dieses Ansatzes liegt darin, dass er ohne Wahrscheinlichkeiten auskommt und sich an konkreten Kosten orientiert. Darin kann jedoch auch die **Schwäche** des Ansatzes liegen, da die eingepreisten Kosten verlässlich ermittelt werden müssen.

2 Marktpreisansatz

Der Marktpreisansatz fußt direkt auf den Gebühren oder Preisen, die für das Parken von Gebietsfremden im Straßenraum oder von Bewohnerinnen und Bewohnern in öffentlich zugänglichen Parkgaragen für einen Stellplatz bezahlt werden muss(t)en.

In einer Gebührenordnung für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen kann laut §6a Abs. 5a S. 3 StVG der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden. Dem wirtschaftlichen Wert einer Parkmöglichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere kann sich über die monatliche (oder jährliche) Miete für einen Stellplatz in einer öffentlich zugänglichen Parkgarage vor Ort genähert werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass dem Inhaber eines Bewohnerparkausweises lediglich ein Sonderparkrecht eingeräumt, aber keine Parkmöglichkeit im Wohnquartier garantiert wird. Hieraus leitet sich eine mittelbare Obergrenze für die Kosten eines Bewohnerparkausweises ab. Ein Bewohnerparkausweis, der keine Garantie für einen freien Parkplatz bietet, sollte nicht genauso teuer oder teurer als der Mietzins eines privaten (garantierten) Stellplatzes sein.

Dieser Umstand kann über die Ermittlung einer (durchschnittlichen) **Wahrscheinlichkeit (W_fP)** für das Auffinden eines freien Parkstands direkt bei Ankunft (ohne Parksuchverkehr) berücksichtigt werden, die dann in die Berechnung der jährlichen Gebühr für einen **Bewohnerparkausweis (G_BWPA)** einfließt. Die Ermittlung der **Wahrscheinlichkeit (W_fP)** kann über Vor-Ort-Untersuchungen erfolgen. Alternativ kann die Anzahl durchschnittlich freier Parkstände zur durchschnittlichen Parkraumnachfrage bzw. zur Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise ins Verhältnis gesetzt werden. Darüber hinaus sollte das relative **Risiko (R)** (Witterung, Diebstahl etc.) für einen am Straßenrand gegenüber einem in einer Parkgarage geparkten Pkw eine Rolle spielen.



Die Festlegung von **R** kann – zumindest in der Theorie – wahrscheinlich am besten über unterschiedliche Kfz-Versicherungsprämien in Abhängigkeit der Parkmöglichkeit bzw. über das Tarifmerkmal „selbstgenutztes Wohneigentum“ erfolgen.

Die Berechnung der jährlichen Gebühr für einen Bewohnerparkausweis kann demnach folgendermaßen aussehen:

$$G_BWPA = M_PG \times 12 \times W_fP \times R$$

wobei **M_PG** die monatliche Miete für einen Stellplatz in einer Parkgarage beschreibt. Ausgehend von $M_PG = 60$ Euro/Monat (also 720 Euro/Jahr) und in diesem Beispiel willkürlich gewählten Werten von $W_fP = 0,8$ und $R = 0,7$ soll folgendes Beispiel diese Berechnungsmöglichkeit veranschaulichen:

$$G_BWPA = 60 \text{ Euro/M} \times 12 \text{ M} \times 0,8 \times 0,7 = 403,20 \text{ Euro}$$

(zzgl. Kosten für den Verwaltungsaufwand)

Sofern es keine öffentlich zugängliche Parkgarage im Quartier gibt oder in den vorhandenen Parkieranlagen kein Dauerparken angeboten wird, gebietsfremde Parkraumnachfrager aber eine Gebühr für das Parken entrichten müssen, gibt es einen Preis für das Parken pro Zeiteinheit, über den man sich ebenfalls der Gebühr für einen Bewohnerparkausweis nähern kann:

Angenommen in einem Quartier sind die Bewirtschaftungszeiten Montag bis Freitag von 8–18 Uhr und Samstag von 8–14 Uhr. Sonn- und Feiertags erfolgt keine Bewirtschaftung. Es wird eine Gebühr von 1 Euro pro Stunde erhoben. In NRW gibt es pro Jahr durchschnittlich 251 Werktag ohne Samstag und 303 Werktag mit einschließlich Samstag. Würde ein Pkw in dem betrachteten Quartier jeden Tag im Jahr während der gesamten Bewirtschaftungszeit parken, müssten dafür Gebühren in Höhe von $251 \times 10 \text{ h} \times 1 \text{ Euro/h} + (303 - 251) \times 6 \text{ h} \times 1 \text{ Euro/h} = 2822$ Euro bezahlt werden.

Ausgehend von dieser **hypothetischen Jahresgebühr für gebietsfremde Parkraumnachfrager oder -nachfragerinnen** kann nun die Jahresgebühr für den Bewohnerparkausweis beispielhaft berechnet werden. Dabei sollte zum einen berücksichtigt werden, dass Ausweisinhaber und Ausweisinhaberinnen aller Voraussicht nach nicht während der gesamten Bewirtschaftungszeit am Tag in ihrem Quartier parken und zum anderen, dass sie durch den Bewohnerparkausweis bevorrechtigt werden sollen. Im Beispiel sei angenommen, dass sie über das Jahr gesehen 40 % der Bewirtschaftungszeit (entspricht bei

einer Wochenbetrachtung 56 Bewirtschaftungsstunden pro Woche $\times 0,4 = 22,4$ Stunden) in ihrem Quartier parken und dass Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund ihrer Bevorrechtigung lediglich ein Viertel der Gebühr pro Stunde dafür zahlen sollen. In diesem Fall beläuft sich die Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis dann auf

$$G_BWPA = 2822 \text{ Euro} \times 0,4 \times 0,25 = 282,20 \text{ Euro}$$

(zzgl. Kosten für den Verwaltungsaufwand).

Bei dieser Berechnungsmethode spielt die Wahrscheinlichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner, direkt bei Ankunft im Quartier eine Parkmöglichkeit zu finden, keine Rolle, da zum einen eine Jahresbetrachtung erfolgt und zum anderen bei einer adäquaten Parkgebührenerhebung ein genereller Nachfrageüberhang nicht zu erwarten ist.

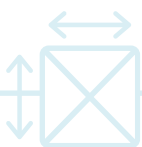


Die **Stärke** des Marktpreisansatzes liegt darin, dass er den Vergleich zu einem privaten Stellplatz konkret in den Blick nimmt.

Die **Schwäche** des Ansatzes liegt jedoch in der Vielzahl der zu treffenden Annahmen bzw. Wahrscheinlichkeiten, die sich zum einen rasch ändern können und zu anderen mitunter schwer zu ermitteln sind.

3 Bodenrichtwerte

Dem Wert einer Fläche im öffentlichen Raum kann sich über **Bodenrichtwerte** genähert werden, die in NRW auf der Plattform „BORIS-NRW“ veröffentlicht werden. Die Bodenrichtwerte können innerhalb einer Kommune je nach Lage variieren. Liegt dieser Wert z. B. bei 470 Euro pro m² und wird eine Fläche von 15 m² für einen Parkplatz veranschlagt, beläuft sich der Gesamtwert dieser Fläche laut Bodenrichtwert auf 7.050 Euro. Bei einer gewöhnlichen Nutzungsdauer von 25 Jahren ergäbe sich in der betrachteten Zone eine jährliche Gebühr in Höhe von 282 Euro für einen Bewohnerparkausweis. Diese Gebühr entspräche somit pro Jahr 4 % des Gesamtwerts der Fläche. Wie bei den vorigen Ansätzen sind zusätzlich noch die Kosten für den Verwaltungsaufwand zu berücksichtigen.



Stärke

Bodenrichtwerte können insbesondere bei der Erweiterung der vorgenannten Ansätze herangezogen werden, wenn es um die Gebührenstaffelung nach Lage der Bewohnerparkzone geht (siehe 4.1).

Schwäche

Aus der Beachtung der Bodenrichtwerte ergibt sich mitunter eine sehr kleinteilige Gebührenstruktur, die zudem kontinuierlichen Änderungen unterworfen ist. Es liegt zudem ein Endogenitätsproblem vor, wenn die Anordnung des Bewohnerparkens einen nachweisbaren Einfluss auf die Bodenrichtwerte hat.

4 Erweiterungen der Berechnungsansätze

Anstatt eine einheitliche Jahresgebühr für alle Bewohnerparkausweise anzusetzen, kann eine Gebührenstaffelung anhand unterschiedlicher Kriterien vorgenommen werden. Einige Beispiele mit Verkehrsbezug werden im Folgenden aufgeführt. Bei allen Beispielen wird davon ausgegangen, dass zunächst eine einheitliche Jahresgebühr ermittelt und diese dann auf Basis unterschiedlicher Kriterien ausdifferenziert wird. Damit wird der originäre Ansatz aufgeweicht, was aber ggfs. als erforderlich erachtet werden kann. Die Berücksichtigung „sozialer“ Kriterien bzw. eine einkommensabhängige Gebührenstaffelung ist nach aktueller Auffassung des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW rechtlich nicht möglich. Es stützt sich auf ein Urteil des BVerwG vom 16. September 1981 (8 C 48/81). Nach dem Gleichheitsgrundsatz ist eine willkürlich ungleiche Behandlung (wesentlich) gleicher Sachverhalte verboten. Die Grenze liegt dort, wo ein sachlich einleuchtender Grund für die gesetzliche Differenzierung fehlt. Dabei ist im Abgaberecht auf die Typengerechtigkeit abzustellen, die eine Verallgemeinerung und Pauschalierung zulässt und somit an Regelfälle eines Sachbereichs anknüpft und die sich dem „Typ“ entziehenden Umstände von Einzelfällen außer Betracht lassen kann.

Das bedeutet, dass die Gebührendifferenzierung auf objektive Kriterien gestützt werden und die Auswirkungen auf sozial schwächer gestellte Gebührenschuldner von vornherein mitberücksichtigt werden müssen. Die Gebührenhöhe muss so bemessen sein, dass sie von einem typischen Bewohner des Quartiers bezahlbar ist. Bei einer einheitlichen Gebührenfestsetzung für die gesamte Kommune erweitert sich der räumliche Betrachtungsumfang entsprechend.

4.1 Lage der Bewohnerparkzonen

Eine Gebührenstaffelung kann auf Basis der **Lage der Bewohnerparkzonen** erfolgen, wobei die Bodenrichtwerte eine Orientierung geben können. Wenn z. B. mithilfe des Kostenansatzes eine Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis festgelegt wurde, kann diese unter Berücksichtigung der (durchschnittlichen) Bodenrichtwerte in den unterschiedlichen Bewohnerparkzonen ausdifferenziert werden. Im Resultat fiel dann in nachgefragteren Zonen/Quartieren die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis höher aus als in weniger nachgefragteren Quartieren.



Stärke

Dem Gedanken des neuen § 6a Abs. 5a S. 3 StVG wird in besonderer Weise Rechnung getragen. Im Vergleich zur Gebührenbemessung rein auf Basis der Bodenrichtwerte kann diese auf dem hier skizzierten Weg weniger kleinräumig erfolgen die entsprechende Erweiterung des Kostenansatzes fasst den wirtschaftlichen Wert noch stärker ins Auge.

Schwäche

Der Verwaltungsaufwand steigt.

4.2 Fahrzeuggröße

Vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Wertes einer Parkmöglichkeit kann eine Gebührenstaffelung anhand der **Fahrzeuggröße** (= Länge x Breite des Fahrzeugs) vorgenommen werden. Eine Grundgebühr, die z.B. über den Markpreisansatz ermittelt wurde und die für die durchschnittliche Größe eines Pkw gilt, wird dann um einen Größenfaktor erhöht. Je mehr die Größe des Pkw, für den der Bewohnerparkausweis beantragt wird, von dieser Durchschnittsgröße nach oben abweicht, desto höher fällt die Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis aus. Eine analoge Gebührenstaffelung nach Fahrzeuggewicht (Leergewicht) ist fraglich, da keine unmittelbare Verbindung zum wirtschaftlichen Wert der Parkmöglichkeit gegeben ist.



Stärke

Im Einzelfall kann ein Anreiz für die Bewohner und Bewohnerinnen geschaffen werden, sich ein kleineres Fahrzeug anzuschaffen.

Schwäche

Der Verwaltungsaufwand steigt. Zudem dürfte der wirtschaftliche Wert einer Parkmöglichkeit bei einem größeren Pkw nur dann steigen, wenn die Parkfläche nicht ohnehin fest vorgegeben bzw. abmarkiert ist. Darüber hinaus müsste die Gebühr des Bewohnerparkausweises bei jedem Fahrzeugwechsel überprüft und ggf. neu festgelegt werden.

4.3 ÖPNV-Erschließungsqualität

Eine Gebührenstaffelung könnte sich an der **ÖPNV-Erschließungsqualität** ausrichten. Im Falle einer hohen ÖPNV-Erschließungsqualität könnte die z.B. über den Marktpreisansatz ermittelte Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis mit einem Faktor größer 1 multipliziert werden, d.h. die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis wäre in einem Gebiet mit hoher ÖPNV-Erschließungsqualität höher als in einem vergleichsweise weniger erschlossenen Gebiet.



Stärke

Die Bedeutung des ÖPNV als Mobilitäts-option wird ins Bewusstsein gerufen.

Schwäche

Die ÖPNV-Erschließungsqualität muss – sofern noch nicht geschehen – flächen-deckend definiert werden. Zudem ist die ÖPNV-Erschließungsqualität Änderungen unterworfen, die dann auch Änderungen in der Gebührenhöhe nach sich ziehen würde.

4.4 Anzahl Ausweise pro Halter

Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO erhält jede Bewohnerin und jeder Bewohner nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halterin bzw. Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Mehrere Kennzeichen oder der Eintrag „wechselnde Fahrzeuge“ können lediglich in begründeten Einzelfällen im Parkausweis eingetragen werden. Wird entsprechend der Verwaltungsvorschrift in solchen Einzelfällen nur ein Ausweis ausgegeben, kann die Bewohnerin oder der Bewohner in jedem Zeitraum nur mit einem Fahrzeug das Bewohnerparkvorrecht ausnutzen. Es wird in Hinblick auf die Fahrzeugnutzung jedoch eine Flexibilität geschaffen, die den Nutzen der Bewohnerin oder des Bewohners aus der Sonderpark-berechtigung übers Jahr gesehen weiter steigert. Dies könnte bei Eintrag eines zweiten Kennzeichens (oder des Eintrags „mehrere Kennzeichen“) berücksichtigt werden, indem die eigentliche Gebühr für den Bewohnerparkausweis mit einem Faktor, der einen Wert größer 1 und kleiner 2 hat, multipliziert wird.



Stärke

Es kann ein Anreiz für die Bewohner und Bewohnerinnen geschaffen werden, auf den Eintrag von mehr als einem Kennzeichen zu verzichten und somit ggf. mittel- bis langfristig das Halten mehrerer Fahrzeuge zu überdenken.

Schwäche

Der Verwaltungsaufwand steigt, allerdings nur marginal.



5 Abschließende Bemerkungen

Alle vorgestellten Ansätze und Berechnungsgrundlagen kommen zu einer Gebührenhöhe, die im Vergleich zu der heute üblichen Gebühr von max. 30,70 Euro eine erhebliche Gebührensteigerung bedeuten. In dem Rechenbeispiel zum Marktpreisansatz bei Möglichkeit der privaten Stellplatzmiete ist die Gebühr z. B. um das fast 14-fache und in dem Rechenbeispiel zum Kostenansatz fast um das 9-fache höher als heute (ausgehend von der maximalen Gebühr von 30,70 Euro). Eine solche Gebührenerhöhung kann in mehreren Schritten durchgeführt werden. Die künftige Gebührenordnung müsste dann eine schrittweise Erhöhung über mehrere Jahre festschreiben. Wenn wie hier im Beispiel für den Kostenansatz eine jährliche Gebühr in Höhe von 260 Euro ermittelt wurde, diese aber aus Gründen der Anpassungsmöglichkeiten erst im Jahr 2025 gelten soll, könnte z.B. im Jahr 2023 eine Gebühr in Höhe von 60 Euro, im Jahr 2024 eine Gebühr in Höhe von 120 Euro erhoben werden, bevor im Jahr 2025 dann tatsächlich 260 Euro für einen Bewohnerparkausweis entrichtet werden müssen.

Die in den vorigen Abschnitten beschriebenen Vorgehensweisen zur Herleitung möglicher Jahresgebührenhöhen für das Bewohnerparken stellen keine abschließende Auflistung dar. Auch eine Vermischung der Ansätze oder gänzlich andere Herleitungen sind denkbar. An dieser Stelle sei jedoch ausdrücklich an die eingangs zitierten Erfordernisse des Straßenverkehrsgesetzes erinnert, d.h. es muss mindestens der Verwaltungsaufwand ggf. plus einer oder mehrerer der drei weiteren Kriterien (Bedeutung der Parkmöglichkeiten, der wirtschaftliche Wert oder sonstige Nutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner) berücksichtigt sein. Pauschale Festlegungen von Gebühren, die keinen Bezug zu den oben genannten Faktoren aufweisen, sind jedoch nicht zulässig. Falls weiterhin ausschließlich der Verwaltungsaufwand nach GebOSt berücksichtigt werden soll, ist die Erarbeitung einer Gebührenordnung nicht notwendig, d.h. der Status Quo kann fortgesetzt werden.

III. Bewohnerparken im Kontext verkehrs- und stadtplanerischer Ziele

1. Bewohnerparken als Instrument der Parkraumbewirtschaftung

Parken ist ein zentrales Handlungsfeld der **kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsplanung**. Die Steuerung des Angebotes und der Nutzung der öffentlichen Parkstände und der privaten Stellplätze wird unter dem Begriff **„Parkraummanagements“** zusammengefasst und besteht aus vier grundlegenden Bausteinen (vgl. Abb. 1).

Mit Hilfe des Parkraummanagements können Kommunen Einfluss auf den Parksuchverkehr und das Parkverhalten sowie die Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl ausüben.

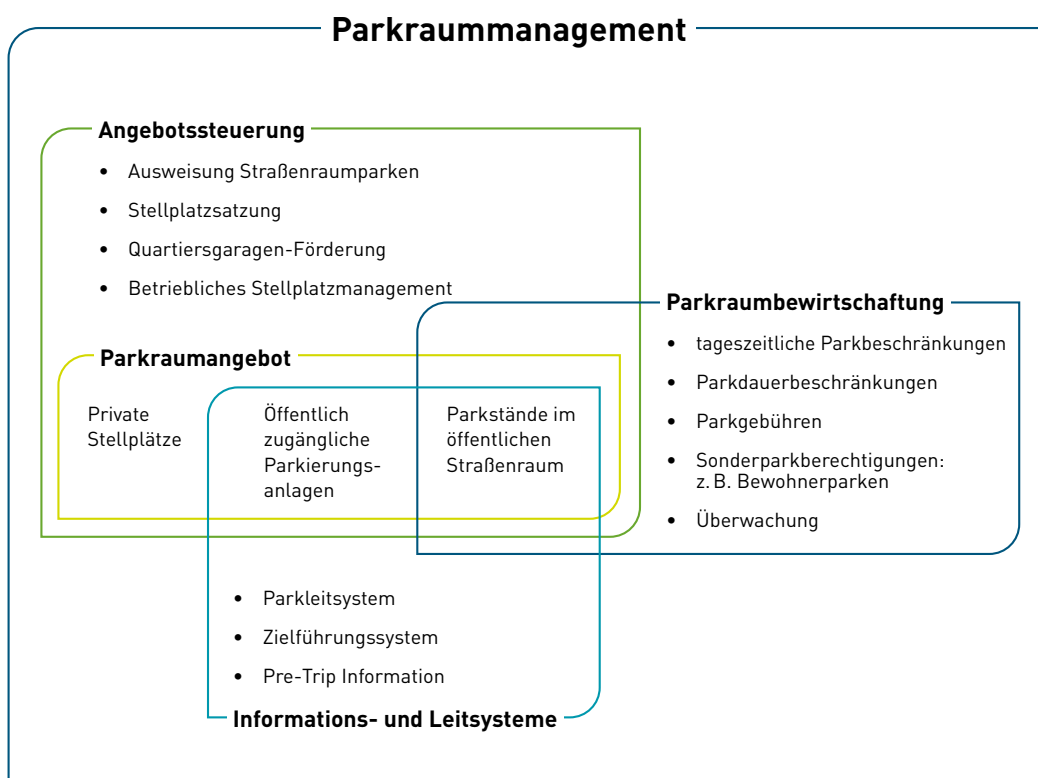


Abbildung 1:
Bausteine des
Parkraum-
management

Quelle: Eigene Abbildung in
Anlehnung an Baier et al.
(2006)

In Bereichen, in denen verschiedene Nutzergruppen (z. B. Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher, Lieferverkehre) um das Parkraumangebot konkurrieren, ist die Parkraumbewirtschaftung ein geeigneter Ansatz, um den Interessenskonflikt zwischen den Ansprüchen der einzelnen

Nutzergruppen zu minimieren. Gleichzeitig können durch geeignete Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ebenso Ziele der Stadt- und Mobilitätsentwicklung erreicht werden. Hierzu gehört u.a. die Verbesserung der Erreichbarkeit oder die Erhöhung der Attraktivität der bewirtschafteten Gebiete.



Ein Element der Parkraumbewirtschaftung ist die **Sonderparkberechtigung**. Mit der Anordnung der Sonderparkberechtigung „Bewohnerparken“ für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel wird das Ziel verfolgt, diesen auf öffentlichen Verkehrsflächen ein Parkvorrecht einzuräumen bzw. sie von geltenden Vorschriften zu befreien. Eingeführt wurde diese Sonderparkberechtigung im Jahr 1980, um negativen Auswirkungen der damals vorherrschenden Suburbanisierung („Wohnen im Grünen, Arbeiten in der – autogerechten – Stadt“) auf innerstädtische Quartiere entgegenzuwirken.

Das Bewohnerparken basiert auf § 6 Abs. 1 Nr. 15b des StVG und auf § 45 Abs. 1b Nr. 2a der StVO sowie der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 StVO. Die Regelungen der StVO und der VwV-StVO gehen dabei über die reine Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde hinaus. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist gemäß VwV-StVO zu § 45 nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner eines städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden.

„Bewohnerparken“ oder „Anwohnerparken“?

Das Bundesverwaltungsgericht entschied am 28. Mai 1998, dass der Begriff des „Anwohners“ eine enge räumliche Verbindung zwischen Wohnort und Pkw-Abstellort verlangt. Daraufhin wurde 2001 durch die „35. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ das Wort „Anwohner“ durch „Bewohner städtischer Quartiere“ im StVG und in der StVO ersetzt, da damit ein Bezug zu einem größeren räumlichen Gebiet hergestellt wird. Es sollte also stets der Begriff „Bewohnerparken“ verwendet werden.

Neben den Anordnungsvoraussetzungen sind dort auch die wesentlichen Ausprägungsmerkmale der Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung detailliert geregelt. Entsprechend ist eine umfangreiche und situationsbedingte Einzelfallplanung unumgänglich. Hierzu gehören die Erhebung des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage, die Abgrenzung des Bereiches der Parkbevorrechtigung (Zonenausdehnung), die Festlegung des Anordnungsprinzips und die Beschilderung.

Zur Umsetzung des Bewohnerparkens stehen mit dem Trennprinzip, dem Mischprinzip und dem Wechselprinzip drei **Anordnungsprinzipien** zur Auswahl. Das **Trennprinzip** sieht die exklusive Reservierung von öffentlichen Parkständen für Bewohnerinnen und Bewohner mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis vor. Die übrigen öffentlichen Parkstände stehen dann den übrigen Nutzergruppen zur Verfügung, wobei diese Parkstände dann häufig durch eine Parkgebührenerhebung und/oder eine Parkdauerbeschränkung zusätzlich bewirtschaftet sind. Das Trennprinzip kann dabei eine grobe Trennung (straßenzugweise) oder eine feine Trennung (parkplatzweise) umfassen. Alternativ zum Trennprinzip können die öffentlichen Parkstände grundsätzlich von allen Nutzergruppen in Anspruch genommen werden, wobei dann die Bewohnerinnen und Bewohner von den eigentlich geltenden Parkregelungen (Parkgebühr, Parkdauerbegrenzung) befreit sind. Hierbei unterscheidet man eine grundsätzliche Befreiung der Bewohnerinnen und Bewohner von den Parkregelungen (**Mischprinzip**) oder einer Befreiung dieser Gruppe von den Parkregelungen nur zu bestimmten Zeiten (**Wechselprinzip**).

Wie bereits erwähnt, ist die grundsätzliche Zielsetzung des Bewohnerparkens die **Verbesserung der Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum**. Hierzu sind grundsätzlich alle Anordnungsprinzipien geeignet. Zusätzlich kann mit der Anwendung des Trennprinzips auch steuernd auf die Parkraumnachfrage der gebietsfremden Nutzergruppen eingewirkt werden. So eignet sich das Trennprinzip aufgrund der im Regelfall einhergehenden Verknappung des Parkraumangebotes für alle Nutzergruppen ohne Bewohnerparkbevorrechtigung zur Verlagerung von z. B. Beschäftigtenverkehre auf andere Parkflächen (z. B. Parkhäuser) oder auf andere Verkehrsmittel. Die Anwendung des Mischprinzips hingegen ermöglicht die verbesserte Bedienung der Parkraumnachfrage von gebietsfremdem Kurzzeitparken.

Wesentlich für die Anordnung des Bewohnerparkens ist der **Mangel an privaten Stellplätzen**. Dieser ist in städtischen Quartieren mit hohem Altbaubestand häufig gegeben. In Gebieten mit neuerem Baubestand ist dieser Mangel an privaten Stellplätzen nicht immer gegeben, da viele Grundstücke private Stellplätze aufweisen. Jedoch werden diese privaten Stellplätze entgegen ihrer Zweckbestimmung häufig fremdgenutzt. Daher ist im Zuge der Prüfung der Einrichtung einer Bewohnerparkbevorrechtigung immer zu prüfen, ob die vorhandenen privaten Stellplätze, insbesondere Garagen, auch von den Bewohnerinnen und Bewohnern entsprechend zum Parken genutzt werden. Ist dies nicht der Fall, so sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

2 Bewohnerparken damals und heute

Wie im vorangegangenen Abschnitt kurz dargestellt, wurde die Sonderparkberichtigung „Bewohnerparken“ (bzw. damals noch „Anwohnerparken“) im Jahr 1980 eingeführt, um negativen Auswirkungen der damals vorherrschenden Suburbanisierung („Wohnen im Grünen, Arbeiten in der – autogerechten – Stadt“) auf innerstädtische Quartiere entgegenzuwirken. Mit der Parkbevorrechtigung von Bewohnern und Bewohnerinnen innerstädtischer Quartiere sollte der (ruhende) Verkehr in den Quartieren beruhigt, folglich die Wohnumfeldqualität gesteigert und weiterer Abwanderung der motorisierten Wohnbevölkerung ins Stadtumland entgegengewirkt werden (VkBf, 1980, S. 245f.).

Heute stellt sich die Situation etwas anders dar: Seit der Jahrtausendwende ist in Deutschland eine Reurbanisierung zu beobachten (Röhl, 2013), zudem steigt die Pkw-Ausstattung deutscher Haushalte gesamt gesehen kontinuierlich an: Während im Jahr 2002 noch 469 Pkw auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner kamen, waren es im Jahr 2017 bereits 527 Pkw. In Metropolen ist der Wert zwar von 373 Pkw pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner in 2002 auf 372 Pkw in 2017 marginal gesunken, ansonsten ist er aber unabhängig vom Raumtyp (Stadtregion, ländliche Region) in großen, mittleren und kleinen Städten gestiegen. Die Zahl an Pkw pro Haushalt ist von 1 in 2002 auf 1,1 in 2017 gestiegen (vgl. C. Nobis et al. 2019, S. 35 f.). Gepaart mit dem Reurbanisierungstrend geht die steigende Pkw-Ausstattung deutscher Haushalte in einigen Städten mitunter mit einer steigenden Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen einher.

3 Subventionsabbau aufgrund veränderter Bedingungen mit Lenkungseffekt

Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis in Höhe von bislang 10,20 Euro – 30,70 Euro pro Jahr kann heute klar als Subventionierung des Parkens im öffentlichen Raum eingeordnet werden. Aus den Berechnungsbeispielen des vorigen Kapitels wird deutlich, dass die aktuellen Gebühren für Bewohnerparkausweise weder die Herstellungs- und Unterhaltskosten öffentlicher Stellplätze noch annähernd den wirtschaftlichen Wert einer Parkmöglichkeit widerspiegeln. Die Anpassung der Gebühren stellt somit eine Rücknahme oder Verringerung der Subvention dar und ist eine logische Folge veränderter Bedingungen: Das Bewohnerparken lässt sich seit Jahren im Kontext einer hohen Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum betrachten, hat damit einen eigenen „Preis“ mithilfe dessen Monetisierung die Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen und damit die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum gesteuert werden kann. Relativ gesehen werden Dauerstellplätze in Parkbauten deutlich attraktiver, wenn die Kostendifferenz zwischen Mietzins und Gebühr für den Bewohnerparkausweis abnimmt und der Komfort eines festen, überdachten Stellplatzes überwiegt. Auch die vielfach zu beobachtende Fremdnutzung von Garagen kann durch einen steigenden Preis für das Bewohnerparken gemindert und somit eine aus Sicht der Gesellschaft effizientere Nutzung privater Kfz-Stellplätze erreicht werden (vgl. J. Scheiner et al. 2020).

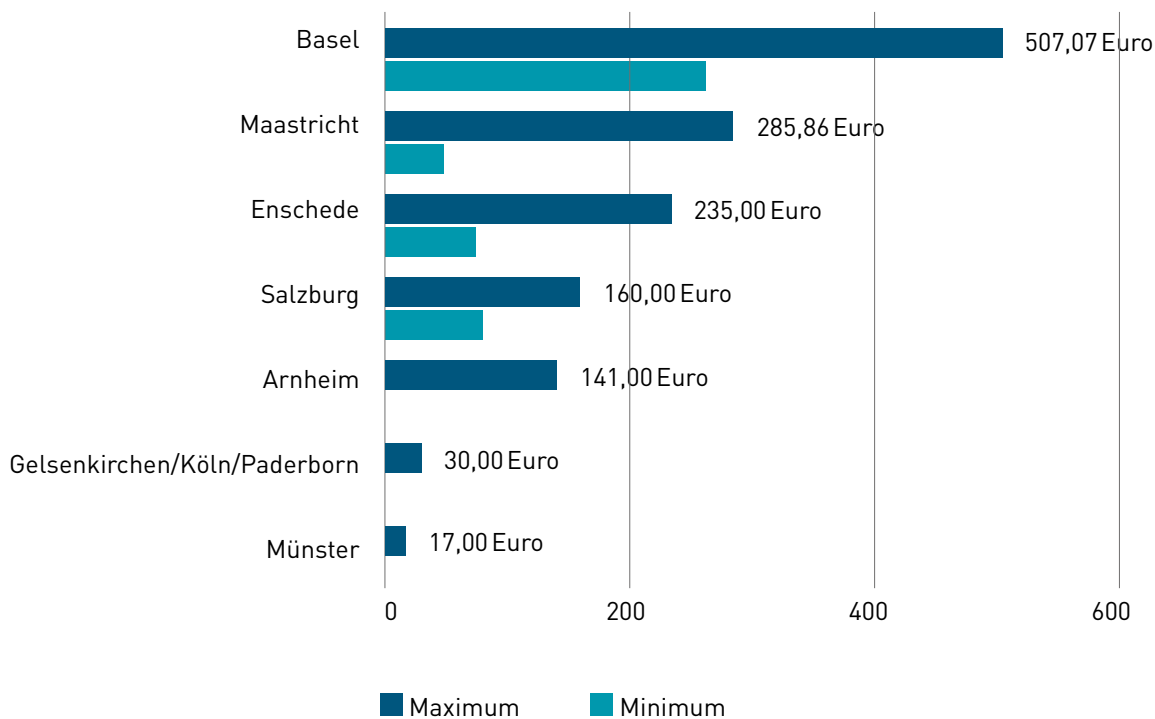


Abbildung 2:
Gebühren im internationalen Vergleich (Stand 2020)

Quelle: eigene Darstellung

Im Vergleich zu den Gebühren, die in Städten anderer Länder für das Bewohnerparken bzw. für Bewohnerparkausweise erhoben werden, werden die sehr geringen Gebühren in deutschen Städten auch deutlich (siehe Abbildung 2).

Noch deutlicher wird der Unterschied im Vergleich zu Hauptstädten wie Kopenhagen (27,50 – 546 Euro), Amsterdam (70 – 566 Euro) oder Wien (140 – 170 Euro), dort wurden die Gebühren für Bewohnerausweise im Rahmen der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategien sukzessiv angehoben.

In den Nachbarländern werden auch Ansätze zur Differenzierung der Bewohnerparkgebühren verfolgt. In den Niederlanden werden verschiedene Zonen unterschieden, die sich nach der Lage im Innenstadt- bzw. Außenbereich richten. Die Gebühren in Salzburg unterscheiden nach Straßen-Typ der Gemeinde- bzw.

Landesstraße, Wien hingegen unterscheidet ebenfalls Innenstadt- und Stadtrandbezirke. In Basel werden die höheren Gebühren für Bewohner mit Zweitwohnsitz bzw. Wochenendwohnsitz fällig. In Kopenhagen werden die Gebühren nach Verbrauch des Fahrzeugs festgelegt – die niedrigen 27,50 Euro fallen ausschließlich für Elektrofahrzeuge an. In Deutschland gibt es derzeit keine rechtliche Grundlage für eine entsprechende Bevorzugung von Elektrofahrzeugen. So widerspricht eine Gebührendifferenzierung nach dem Energieausstoß der Fahrzeuge bzw. auf Grundlage der Antriebsart der Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts. Auch auf Grundlage von § 3 Abs. 6 Gesetz zur Bevorzugung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) scheidet eine Privilegierung von E-Fahrzeugen bei der Erhebung von Gebühren von Bewohnerparkausweisen aus, da dieser Absatz lediglich auf § 6a Abs. 6 StVG (Kurzzeitparken) verweist.

4 Einbettung in verkehrsplanerische Gesamtstrategie

Das Bewohnerparken und dementsprechend auch die Festlegung der entsprechenden Gebührenhöhe sollte nicht losgelöst, sondern stets als Baustein einer umfassenden kommunalen (oder sogar regionalen) Parkraummanagementstrategie betrachtet werden, welche wiederum als Teil einer kommunalen Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklungsstrategie gesehen werden sollte.

Im Rahmen dessen Entwicklung und Umsetzung spielt der Entwurf und die Vermittlung eines positiven Zukunftsbilds für die Stadt bzw. das Quartier eine wichtige Rolle: Welche städtebaulichen Pläne gibt es insbesondere für den öffentlichen Raum? Was bedeutet dies für die (Neu)Aufteilung des Straßenraums und welche Auswirkungen hat diese auf den Fuß- und Radverkehr, den MIV sowie den ruhenden Verkehr? Welche baulichen und regulierenden Maßnahmen sind für die Neuaufteilung des Straßenraums notwendig?

Zu den regulierenden Maßnahmen zählt u.a. die Parkraumbewirtschaftung, damit auch das Bewohnerparken und die in diesem Zusammenhang erhobenen Gebühren. Förderlich für die Akzeptanz von Gebührenerhöhungen im Bereich des ruhenden Verkehrs im Allgemeinen und für die Akzeptanz der Bewohnerinnen und Bewohner für die Erhöhung der Bewohnerparkgebühren im Speziellen, ist die transparente Reinvestition der Gebühreneinnahmen.

Hier bietet sich beispielsweise eine politische Zweckbindung für

- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur,
- die Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. die Reservierung von Stellplätzen in bestehenden Bestandsbauten,
- die Entwicklung von Mobilstationen zur stärkeren Verknüpfung von Verkehrsmitteln,
- die Förderung des Car-, Lastenrad- und/oder Bikes-haring oder
- die Verbesserung des ÖPNV-Angebots an.

Wichtig ist, die alternativen Mobilitätsangebote direkt in den Quartieren mit Bewohnerparkzonen zu stärken und die Reinvestition von Beginn an offensiv mit der Gebührenerhöhung zu kommunizieren. Weiterhin könnten ebenfalls Quartiersprojekte mit den Gebühren unterstützt werden.

Eine Studie aus den Niederlanden zeigt, dass eine Erhöhung der Bewohnerparkgebühren zur Reduzierung des privaten Pkw-Besitz im Quartier führen kann. Insbesondere Gelegenheitsfahrer entscheiden sich gegen den eigenen Pkw, wenn alternativ Sharing-Angebote und/oder ÖPNV-Angebote im Wohnumfeld zur Verfügung stehen (vgl. D. Albalade & A. Gragera 2019).



Quellen

Albalade, Daniel & Gragera, Albert (2019): The impact of curbside parking regulations on car ownership, online unter:
📄 https://www.ub.edu/irea/working_papers/2019/201909.pdf

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert – Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen, 📄 https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/0Effentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf

Baier, Reinhold, Klemps, Alexandra, und Peter-Dosch, Christof (2006): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V 145.

Bundesgebührengesetz: 📄 [§ 9 BGebG – Einzelnorm \(gesetze-im-internet.de\)](#)

Difu (2020): Bewohnerparken in den Städten – Wie teuer darf es sein?
📄 <https://difu.de/nachricht/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>

FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Kommunalabgabengesetz KAG NRW: 📄 [Gesetze und Verordnungen | Landesrecht NRW](#)

Landtag NRW (12/2020): Kleine Anfrage „Gebührenrahmen für Bewohnerparken in NRW“ 📄 [MMD17-12413.pdf \(nrw.de\)](#)

Landtag Baden-Württemberg (11/2020): Kleine Anfrage „Bewohnerparkbereiche in Städten und Gemeinden.“
📄 [16_9272_D.pdf \(landtag-bw.de\)](#)

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr: Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg. 📄 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

Nobis, Claudia et al. (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online unter 📄 http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreihenbericht_2002_2008_2017.pdf

Röhl, Klaus-Heiner (2013): Konzentrations- und Schrumpfungsprozesse in deutschen Regionen und Großstädten, IW Trends 4/2013

Scheiner, Joachim, et al. (2020): What's that garage for? Private parking and on-street parking in a high-density urban residential neighbourhood, Journal of Transport Geography, Volume 45.

VkBL (1980): Nr. 96: Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetz, Verkehrsblatt 34(7), S. 241–249.

Impressum

Redaktionsschluss:

28. Februar 2022

Gestaltung:

Heimrich & Hannot GmbH

www.heimrich-hannot.de

Herausgeber:

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Glockengasse 37–39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

zukunftsnetz-mobilitaet@vrs.de

Bildnachweis:

Titelbild:

© Zukunftsnetz Mobilität NRW / Smilla Dankert.





ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

In Zusammenarbeit mit



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
Tel.: 0 21 51/86-42 83
www.agfs-nrw.de
info@agfs-nrw.de



Städtetag Nordrhein-Westfalen

Gereonstraße 18 – 32
50670 Köln
Tel: 0221 3771-0
www.staedtetag-nrw.de
post@staedtetag-nrw.de



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen e.V.

Kaiserswerther Str. 199–201
40474 Düsseldorf
Tel.: 02 11/45 87-1
www.kommunen.nrw
info@kommunen.nrw

Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr

Sitz:



Koordinierungsstelle
Westfalen-Lippe

Sitz:



Koordinierungsstelle
Rheinland

Sitz:



Partner:



Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen





Pressemitteilung

Nr. 47/2023 vom 13.06.2023

Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau unwirksam

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute entschieden, dass die Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau vom 14. Dezember 2021 unwirksam ist.

Früher erhob die Stadt Freiburg für das Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner von Bewohnerparkgebieten auf der Grundlage der Gebührenordnung des Bundesverkehrsministeriums für Maßnahmen im Straßenverkehr eine Gebühr in Höhe von jährlich 30 €. Seit dem 1. April 2022 werden nach der angegriffenen Satzung Gebühren nach einem Stufentarif erhoben. Diese betragen je nach Länge des Fahrzeugs 240 € (bis 4,20 m), 360 € (von 4,21 bis 4,70 m) oder 480 € (ab 4,71 m). Personen, die bestimmte Sozialleistungen erhalten, und Personen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 sowie Inhaberinnen und Inhaber eines orangefarbenen Parkausweises für besondere Gruppen schwerbehinderter Personen zahlen ermäßigte Gebühren in Höhe von 60 €, 90 € und 120 €. Denjenigen Personen, die im Besitz eines blauen Parkausweises für Menschen mit schwerer Behinderung sind, wird die Gebühr erlassen.

Gestützt ist die Bewohnerparkgebührensatzung auf die 2020 in Kraft getretene bundesrechtliche Regelung des § 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz (StVG) und § 1 der landesrechtlichen Delegationsverordnung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO). § 6a Abs. 5a StVG ermächtigt die Landesregierungen, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen und die Ermächtigung durch Rechtsverordnung weiter zu übertragen. Mit § 1 ParkgebVO hat die baden-württembergische Landesregierung die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen auf die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden weiter übertragen, wobei Gemeinden die Gebührenordnungen als Satzungen auszugestalten haben.

Der Antragsteller wohnt in der Stadt Freiburg im Bereich eines Bewohnerparkgebiets. Er ist Halter eines Kraftfahrzeugs, für das er bereits bisher über einen Bewohnerparkausweis verfügte. Sein Normenkontrollantrag gegen die Bewohnerparkgebührensatzung vom 14. Dezember 2021 blieb vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg erfolglos.

Auf die Revision des Antragstellers hin hat das Bundesverwaltungsgericht die Satzung für unwirksam erklärt. Die Gemeinden sind in Bezug auf Bewohnerparkgebühren, bei denen es sich um bundesrechtlich geregelte Gebühren nach dem Straßenverkehrsgesetz handelt, an die Vorgaben des Bundesgesetzgebers gebunden.

Die Parkgebührenverordnung ist danach keine taugliche Rechtsgrundlage für den Erlass einer Satzung, weil § 6a Abs. 5a StVG ausschließlich zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt. Darüber hinaus verletzt der Stufentarif den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG. Die damit verbundenen starken Gebührensprünge bilden den je nach Fahrzeuglänge unterschiedlichen Vorteil nicht mehr angemessen ab. Im Extremfall kann ein Längenunterschied von 50 cm zu einer Verdoppelung der Gebühr führen. Die mit diesen Sprüngen einhergehende beträchtliche Ungleichbehandlung ist auch unter dem Gesichtspunkt der - hier allenfalls geringfügigen - Verwaltungsvereinfachung nicht zu rechtfertigen. Für die Ermäßigung und den Erlass der Gebühren aus sozialen Gründen fehlt ebenfalls eine Rechtsgrundlage. Denn nach der maßgeblichen Norm des § 6a Abs. 5a StVG dürfen bei der Gebührenbemes-

sung nur die Gebührenzwecke der Kostendeckung und des Vorteilsausgleichs berücksichtigt werden. Eine Bemessung der Gebühren nach sozialen Zwecken hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Dies wäre nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts jedoch erforderlich gewesen.

Nicht beanstandet hat das Bundesverwaltungsgericht indes die Höhe der "Regelgebühr" in Höhe von 360 €. Angesichts des erheblichen Wertes eines wohnungsnahen Parkplatzes steht sie weder in einem groben Missverhältnis zum Gebührenzweck des Ausgleichs der mit dem Parkausweis verbundenen Vorteile noch ist sie vollständig von den zu deckenden Kosten der Ausweisausstellung abgekoppelt.

Fußnote:

§ 6a Abs. 5a StVG lautet:

Für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

Die Parkgebührenverordnung vom 14. Juli 2021 lautet:

§ 1 (Bewohnerparkausweise)

(1) Die Ermächtigung nach § 6a Absatz 5a Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes zum Erlass von Gebührenordnungen für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel wird auf die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden übertragen. Die Gebührenordnungen sind als Rechtsverordnungen, bei Zuständigkeit der Gemeinden als örtliche oder untere Straßenverkehrsbehörden als Satzungen auszugestalten.

BVerwG 9 CN 2.22 - Urteil vom 13. Juni 2023 (/130623U9CN2.22.0)

Vorinstanz:

VGH Mannheim, VGH 2 S 808/22 - Urteil vom 13. Juli 2022 -

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 1
Bereich: Wirtschaftsförderung
Bearbeitet von: Sebastian Kölsch

Siegen, 03.08.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	22.08.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	24.08.2023
Rat	06.09.2023

Kurzbezeichnung:

Standortkonzept zum Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet Siegen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt das Standortkonzept zum Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur und die Verteilung der städtischen Potenzialflächen zum eigenwirtschaftlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur an Drittanbieter.

Sachverhalt / Begründung:

1. Sachverhalt:

Der Umstieg auf Elektromobilität im Bereich PKW ist in vollem Gange, um den Straßenverkehr zeitnah umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten.

Damit dieser Umstieg nachhaltig gelingt, ist ein flächendeckender und bedarfsgerechter Ausbau auch von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur unabdingbar, um den Bedarf durch die rasant ansteigende Zahl an Neuzulassungen für batterieelektrische Fahrzeuge decken zu können.

Neben dem Ausbau von ausschließlich privat oder dienstlich genutzter Lademöglichkeiten, gilt es auch dem zunehmenden Bedarf über die Bereitstellung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur gerecht zu werden.

Hierzu können sowohl halböffentliche Flächen (öffentlich zugängliche Flächen auf privatem Grund, z.B. Discounter-Parkflächen) als auch rein öffentliche Flächen für eine Nutzung in Betracht kommen.

Für den Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen kommt auch auf die Stadt Siegen als Oberzentrum der Region Südwestfalen eine zentrale Rolle zu.

2. Historie:

Im Rahmen eines Bundesförderprogramms und dem anschließenden Vergabeverfahren hat die Stadt Siegen gemeinsam mit den Siegener Versorgungsbetrieben in den vergangenen Jahren den Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur vorangetrieben.

Die Beschaffung und der Betrieb der Ladeinfrastruktur erfolgte durch die SVB, die Herstellung der Ladepunkte und die damit verbundenen Kosten durch die Stadt Siegen.

Im Zuge dieses Förderprogramms wurden E-Fahrzeuge sowie Hardware für öffentliche und nicht öffentliche Ladesäulen beschafft. Das Programm ist mittlerweile ausgelaufen und die Beschaffungskosten mit dem Fördergeber abgerechnet.

Der Rat der Stadt Siegen hat für das Jahr 2023 insgesamt 50.000€ für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt.

Diese Mittel werden derzeit für die Herstellungs- und Inbetriebnahmekosten für drei noch ausstehenden Ladestationen benötigt.

Diesbezüglich wird auf die in der **Anlage 1** gekennzeichnete bestehende Ladeinfrastruktur verwiesen.

3. Weiteres Vorgehen:

Im nächsten Schritt geht es nun darum, die zukünftige Ausrichtung der Stadt Siegen für den weiteren Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen zu definieren.

Laut der Nationalen Plattform Elektromobilität findet der Großteil der Ladevorgänge (85 %) an Standorten im privaten Raum statt.

Dazu zählen das Laden zu Hause in der Garage des Eigenheims oder auf dem Parkplatz bzw. in der Tiefgarage von Mehrfamilienhäusern, sowie das Laden beim Arbeitgeber, d.h. auf dem Firmengelände. Das Laden an öffentlich zugänglichen Standorten macht 15 % der Ladevorgänge aus. Die Ladeinfrastruktur befindet sich also am Straßenrand oder auf öffentlichen Parkplätzen. In dem Zusammenhang sind auch die unterschiedlichen Ladebedarfe und die damit verbundenen Anforderungen zu beachten. Die regelmäßige Ladung bzw. Nachtladung findet an Standorten statt, an denen hohe Standzeiten erzielt werden. Hier ist vor allem der Parkplatz am Wohnort und beim Arbeitgeber betroffen.

Schnellladung erfolgt jenseits der täglichen Routinefahrten, z.B. bei Ausflügen bei denen eine größere Reichweite überwunden werden muss.

Darüber hinaus findet Zwischendurchladen statt, z.B. beim Einkaufen, dem Besuch öffentlicher Einrichtungen oder bei Freizeitaktivitäten.

In gemeinsamen Abstimmungsgesprächen mit den beteiligten Fachabteilungen wurden zentrumsnahe Potenzialflächen identifiziert, die vorbehaltlich einer konkreten Prüfung zur Machbarkeit, geeignet erscheinen, um öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten. Zielgruppen sind hier insbesondere private Nutzer in den Kernlagen des Stadtgebietes, sowie Anwohner, die aufgrund der Begebenheiten am Wohnort keine ausreichenden Möglichkeiten zum Aufbau von Ladeinfrastruktur am Wohneigentum oder an Mietwohnungen haben.

Für die Wahl geeigneter Standorte für Schnellladesäulen im öffentlichen Bereich wurden folgende Kriterien identifiziert, die es zu berücksichtigen gilt:

a) Verkehr:

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs ist zwingend zu berücksichtigen. Es soll ein möglichst störungsfreier und öffentlich sichtbarer Standort gewählt werden, durch den der Straßenverkehr nicht beeinflusst wird, der zudem aber möglichst ungehindert und problemlos angefahren werden kann.

b) Parkflächen:

Der Standort soll im Einklang mit den dort vorherrschenden Parkverhalten und dem Nutzerverhalten stehen.

Es muss daher im Einzelfall abgewägt werden, inwieweit z.B. Anwohnerparkplätze oder bewirtschaftete Parkplätze als Standort in Frage kommen und genutzt werden können, oder ob evtl. sogar einzelne Parkplätze für die zum Betrieb erforderlicher Technik (Ladesäulen, Zähleranschlussäulen und Trafostationen) wegfallen müssten. Die Bereitstellung von ladefähigen Parkflächen ist ohne die genannten Einschränkungen nicht möglich und die Ziele nicht erreichbar.

c) Grünflächen / Tiefbau:

Großteile des Stadtgebietes sind begrünt, was die Auswahl an Potenzialstandorten einschränkt.

Im Rahmen von notwendigen Tiefbauarbeiten zum Ausbau von Stromnetzkapazitäten und -anschlüssen, sowie bei der Herstellung von Säulengrundamenten, können Schäden in Wurzelbereichen von Bäumen entstehen und dadurch eine Gefahrenquelle darstellen.

Aus diesem Grund ist im Bereich von Baumkronen keine Errichtung von Anlagen möglich, sodass Standorte allein aus diesem Grund nicht weiter beplant werden können. Darüber hinaus ist zu gewährleisten, dass öffentliche Flächen durch die genannten Tiefbauarbeiten nicht übermäßig in Mitleidenschaft gezogen werden.

d) Netzinfrastuktur:

In unmittelbarer Nähe der Standorte muss ausreichende Netzleistung vorhanden sein. Gegebenenfalls wird genügend Platz zum Errichten einer Trafostation und weiterer erforderlicher Infrastruktur inklusive Fundamente benötigt.

Unter Beachtung dieser Anforderungen wurden die in der **Anlage 2** aufgeführten Potenzialflächen identifiziert.

4. Umsetzungsstrategie:

Bislang wurde städtische Ladeinfrastruktur über Vergabeverfahren beschafft und finanziert. Trotz Ausschöpfung von Fördergeldern trug die Stadt Siegen einen erheblichen Eigenanteil an der Finanzierung.

Da die SVB als Betreiberin die Erträge aus dem Betrieb generiert, ist seitens der Stadt Siegen keine Refinanzierung der Investition gegeben. Die Stadt Siegen kann allerdings nicht als Betreiberin von eichrechtskonformer Ladeinfrastruktur fungieren und ist somit auf Leistungen Dritter angewiesen.

Zudem ist die Umsetzung der einzelnen Baumaßnahmen mit einem enormen Koordinations- und Abstimmungsaufwand verbunden, da mit sehr vielen verschiedenen Akteuren (Stromversorger, Betreiber, Elektriker, Tiefbauer, interne Abteilungen etc.) zusammengearbeitet wird, welches in der Vergangenheit neben den marktbedingten Lieferschwierigkeiten zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen geführt hat.

Seitens verschiedener Marktteilnehmer wurde das Interesse zum eigenwirtschaftlichen Ausbau gegenüber der Stadt Siegen bekundet. In diesem Fall spricht die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Empfehlungen zur Handhabung aus, die auch die Grundlage für die vorgeschlagene Vorgehensweise bilden.

Die Empfehlungen zielen darauf ab, die aufgezeigten Flächen an Dritte zum eigenwirtschaftlichen Ausbau und Betrieb anzubieten. Ein Vergabeverfahren wäre in diesen Fällen obsolet. Dies wird auch seitens der Wirtschaftsförderung favorisiert, zumal die aufgezeigten Probleme mit Koordinierungsaufwand, Betrieb und großem finanziellem Risiko vermieden würden.

Anbietern wird, im Falle einer positiven Vermittlung, die Nutzung einer Fläche per Sondernutzungserlaubnis oder Gestattung zum Betrieb von Ladeinfrastruktur ermöglicht.

Gute Erfahrungen mit diesem Modell wurden mit der Installation und dem Betrieb der Schnellladsäule durch das Unternehmen SchnellDC auf dem Bismarckparkplatz bereits gemacht.

Generell benötigen Anbieter einen Zeitraum von 8-10 Jahren, damit sich das Invest refinanziert hat, sodass auch entsprechende Erlaubnisse / Gestattungen über diesen Zeitraum erteilt werden sollten.

Vor dem Hintergrund eines stark wachsenden Wettbewerbs in diesem Bereich gilt es daher ein Vorgehen zu bestimmen, um die stark begrenzten öffentlichen Flächen im Interesse der Stadt zu verteilen, aber auch eine Monopolisierung zu vermeiden.

So behält die Stadt die Kontrolle über eine ausgewogene Verteilung und es wird verhindert, dass ein oder mehrere Anbieter zu große Dominanz an der gesamtstädtischen Ladeinfrastruktur erlangen, was wiederum zu nachteiligen Wettbewerbsverhältnissen führen und negative Einflüsse auf die Preisstruktur haben könnte.

Die Flächen werden den Interessenten demnach im Ermessen der Behörde nach Örtlichkeit und Einzelfallentscheidung angeboten, bzw. zugeteilt. Hierbei wird auch berücksichtigt, ob an einem Standort ein Schnelladesystem bevorzugt wird, oder ob Normalladen mit Wechselstrom von Vorteil ist.

Generell sollte der Fokus zukünftig auf dem Ausbau von Schnellladesäulen liegen, da durch kürzere Lade- und Standzeiten einem größeren Nutzerkreis das Laden ermöglicht wird und dadurch der Flächen- und Ressourcenverbrauch für Ladeinfrastruktur gering gehalten wird.

Grundsätzlich bevorzugen Anbieter stark frequentierte Standorte mit hoher Sichtbarkeit und Aufenthaltsqualität, da sich diese verhältnismäßig zügig amortisieren. Dies birgt die Gefahr, dass das Interesse bei Standorten in weniger frequentierten Lagen wesentlich geringer ist und diese evtl. nur schwer vermittelbar sind. Von Anbieterseite wurde signalisiert, auch Standorte betreiben zu wollen, die weniger wirtschaftlich sind, wenn dafür die eigene Anzahl im Stadtgebiet ausreicht, um dies ausgleichen zu können.

Sollte bei der Verteilung deutlich werden, dass manche Potenzialflächen nicht zeitnah vermittelt werden können, so könnte das seitens der Nationalen Leistelle für Ladeinfrastruktur bereitgestellte Flächentool genutzt werden.

Hierbei handelt es sich um eine Vermittlungsplattform, in der sowohl private als auch öffentliche Flächen zur Nutzung an Dritte angeboten werden können.

Bei erfolgreicher Umsetzung des Standortkonzeptes und zeitnaher Vermittlung der Standorte kann die Stadt Siegen somit einen großen Beitrag zur Bedarfsdeckung an öffentlichen Lademöglichkeiten leisten.

Eine Gesamtübersicht der möglichen Ladeinfrastruktur bei Ausnutzung der aufgeführten Potenzialflächen ist in der **Anlage 3** zu sehen.

5. Ausblick:

Der dargestellte Prozess bezieht sich vorerst auf zentrumsnahe Areale des Siegener Stadtgebietes. Es handelt sich hierbei jedoch um einen dynamischen Vorgang, der einen stetigen Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen vorsieht. In einem nächsten Schritt soll der Fokus auf weitere Stadtteilzentren, sowie auch auf Rand- und Wohnlagen gelegt werden.

Der Umstieg auf Elektromobilität wird nur gelingen, wenn öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auch auf privaten, halböffentlichen Flächen errichtet und bereitgestellt wird.

Seit einigen Monaten ist die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Siegen rückläufig, da bislang Lademöglichkeiten von Privatanbietern (z.B. Autohäuser, Fachgeschäfte, Firmen etc.) nur noch für interne Zwecke genutzt werden oder ausschließlich für Kundschaft zur Verfügung gestellt werden.

Um den Ausbau zu forcieren, ist mit Datum 25.03.2021 das vom Bund auferlegte Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in Kraft getreten, welches den Aufbau von gebäudeintegrierter Lade- und Leitungsinfrastruktur bei Neubauten oder größeren Gebäuderenovierungen verpflichtend regelt.

Danach werden Eigentümer von Wohn- und Nichtwohngebäuden mit größeren Parkplätzen verpflichtet, Ladeinfrastruktur vorzusehen.

Darüber hinaus müssen ab dem 01.01.2025 auch Bestandsgebäude mit mehr als 20 Parkplätzen unabhängig von einer Renovierungsabsicht Lademöglichkeiten nachweisen.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
---------------------------	-----------------------	--------------------------	------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode Sachkonto
----------------------------------------	------------------------------------------	-------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input checked="" type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Die Umsetzung des Konzeptes stellt mit dem Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der CO ₂ -Emissionen dar.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			

In Vertretung

gez.

Wolfgang Cavelius

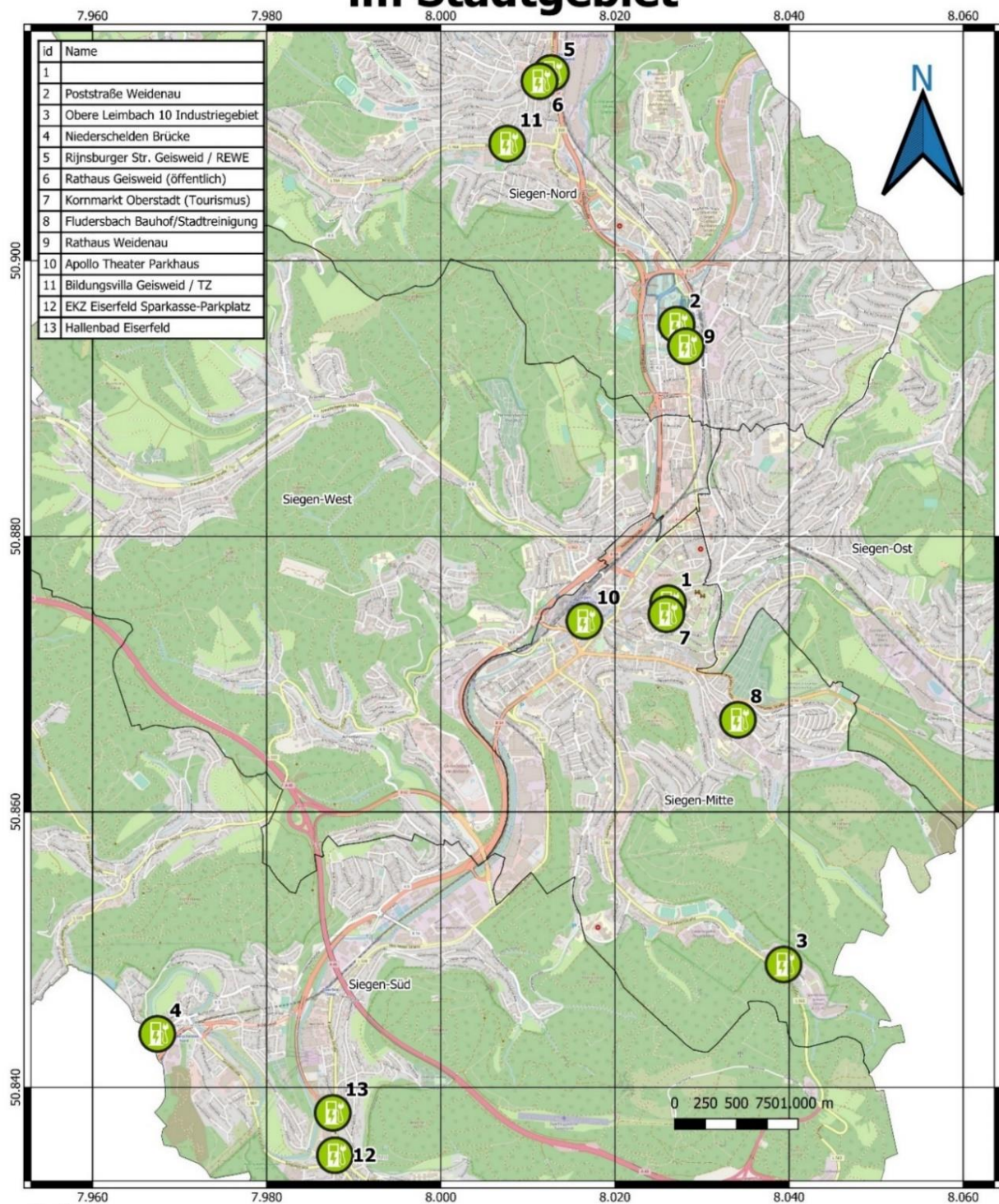
I Beigeordneter und Stadtkämmerer

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.

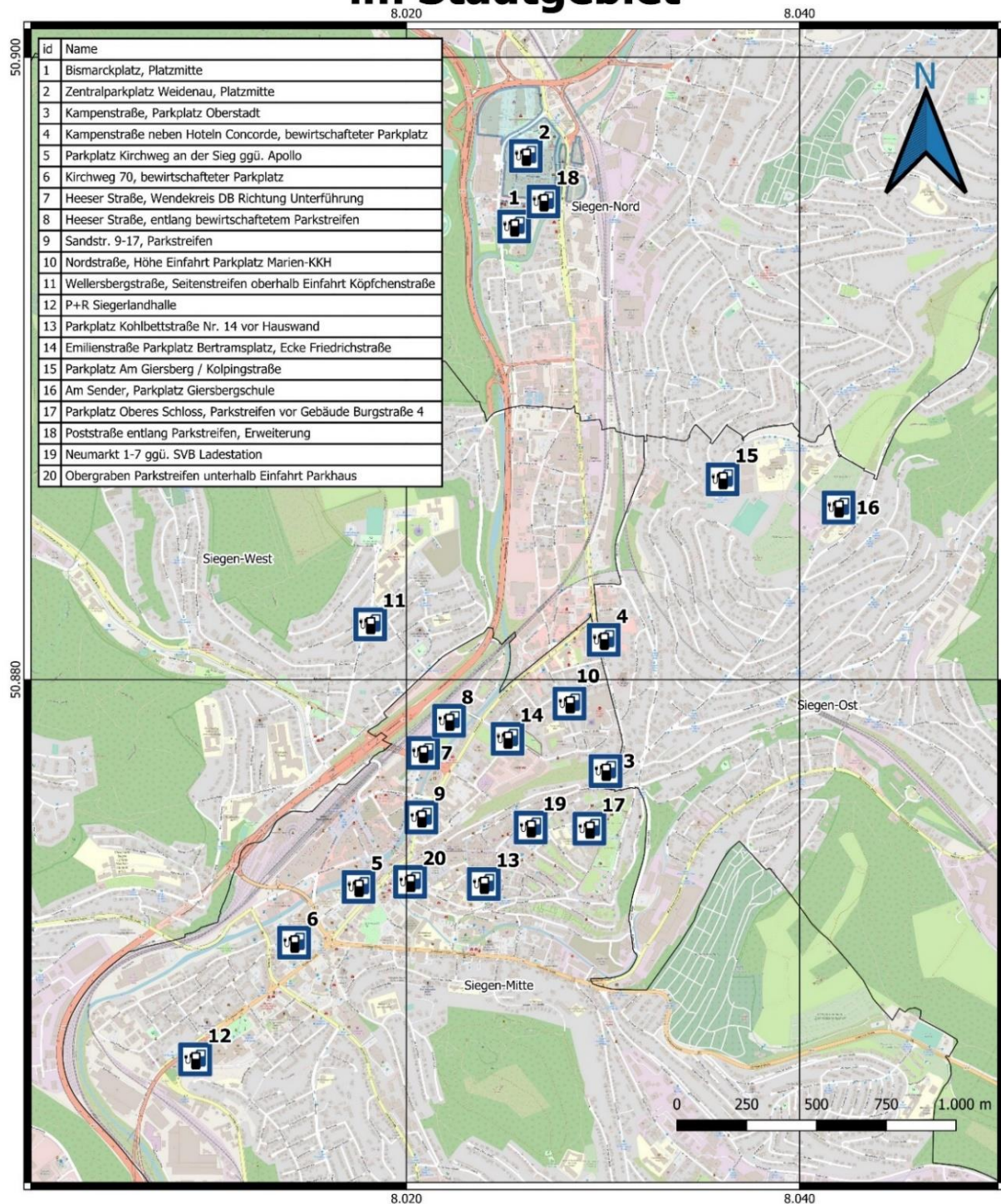
Anlage(n):

1. [Anlage 1 - Ladeinfrastruktur Bestand](#)
2. [Anlage 2 - Ladeinfrastruktur Potenzialflächen](#)
3. [Anlage 3- Ladeinfrastruktur Gesamt](#)

Geförderte Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet



Potenzialstandorte für Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet



Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet

