

Per e-mail an: stmi.polizeiverkehr@polizei.bayern.de

Joachim Herrmann, Staatsminister des Innern, für
Sport und Integration

Bayerisches Staatsministerium des
Innern, für Sport und Integration

Bankverbindung

Bank für Sozialwirtschaft

IBAN: DE 51 700 205 00 000 88 263 02

BIC: BFSWDE33MUE

Steuernummer

143/210/30190

München, 27.05.2021

Einschätzung des ADFC Bayern zur Höhe der Parkgebühren und zu Parklizenzgebühren für Anwohner*innen

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,
sehr geehrter Herr Kralik,
sehr geehrte Damen und Herren,

seit gut einem Jahr haben die Bundesländer die Möglichkeit den Kostenrahmen für Parklizenzen von Anwohner*innen neu zu gestalten oder diese Entscheidung den Kommunen im Rahmen des Selbstverwaltungsrechts zu überlassen.

Eine Entscheidung des Freistaats Bayern dazu steht noch aus. Ihr Haus, das Staatsministerium des Inneren, ist für das ordnungsrechtliche Verhaltensrecht im Straßenverkehr, welches vorrangig der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung dient, zuständig. Dazu gehört auch die der Parkraumbewirtschaftung an öffentlichen Straßen dienende Verkehrsregelung.

Sie haben nun von verschiedenen Verbänden Stellungnahmen angefordert, um ein Meinungsbild zu gewinnen. Wir danken Ihnen für die auf unsere Nachfrage hin nachträgliche auch uns eingeräumte Möglichkeit hierzu eine Stellungnahme abzugeben. Uns ist es ein großes Anliegen, ebenfalls eine Stellungnahme abzugeben, denn wir vertreten die Radfahrerinnen und Radfahrer in Bayern, die entgegen dem Trend immer öfters durch Unfälle zu Schaden kommen.

Dass innerorts fast alle Straßenränder dicht an dicht mit immer größeren Fahrzeugen zugeparkt sind, ist nicht nur ein ästhetisches Problem, sondern auch eines mit Blick auf die Verkehrssicherheit: Nach Erhebung der Unfallforschung der deutschen Versicherer (UDV) hängt mittlerweile jeder fünfte Unfall mit geparkten Fahrzeugen zusammen.¹ Für Radfahrende ist das Verletzungsrisiko durch sog. Dooring oder Sichtbehinderungen hierbei ungleich höher als alle anderen Verkehrsteilnehmenden, v.a. als für Fahrzeuginsassen.

¹ vgl. UDV 2020: Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 66

Potenziert wird die Gefahr durch allorts zugeparkte Geh- und Radwege. Obwohl dieses vielfach geduldete Fehlverhalten beim Parken gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen unangenehme und gefährliche Ausweichmanöver zur Folge hat wird es bislang oft geduldet und kaum geahndet.

Der Druck auf die Kommunen, tätig zu werden und diese Gefahren abzustellen ist bereits sehr hoch. Sie warten auf Ihre Entscheidung, um dem stetig steigenden Parkdruck in Innenstädten ein Steuerungsinstrument entgegenzusetzen. Sowohl die Höhe der Parklizenzen für Anwohnende als auch die Höhe der regulären MIV-Parkgebühren im öffentlichen Raum wären entsprechende Instrumente.

Zu den Parklizenzen für Anwohnende:

- Wir sind der Meinung, dass man mit einer Parklizenzgebühr von 30 Euro im Jahr offenkundig keinerlei Steuerungswirkung entfaltet. Im Gegenteil ist die Lizenzgebühr sogar so gering, dass sie Menschen dazu verleitet, das eigene Auto z.B. aus Bequemlichkeit am Straßenrand abzustellen, anstatt es auf den dafür vorgesehenen Tiefgaragenplatz zu fahren. Tief- und Hochgaragen werden aufgrund üppig bemessener Stellplatzschlüssel aktuell teuer errichtet und unterhalten, um dann meist größtenteils leer zu stehen.

Über die neue Höhe von Parklizenzgebühren gibt es viele Diskussionen. Als Fachverband für den Radverkehr, der immer wieder mit der Thematik der begrenzten Verkehrsflächen in Städten konfrontiert ist, werben wir dafür, die Neugestaltung des Preiskorridors unter Berücksichtigung marktwirtschaftlicher, sozialer und verkehrslenkender Aspekte durchzuführen, die genaue Festlegung der Gebühren innerhalb dieses Rahmens allerdings den Kommunen zu überlassen.

Agora Verkehrswende schreibt zur Gebührenhöhe: „Der Deutsche Städtetag schlägt einen Gebührenkorridor bis zu 200 Euro vor. Betrachtet man die Kosten, die von den Kommunen für das Bereitstellen und Bewirtschaften von Parkflächen aufgewendet werden müssen, erscheint eine höhere Gebühr durchaus angemessen. Andere Städte in Europa sind schon deutlich mutiger. So kostet ein Anwohnerparkausweis in Amsterdam 535 Euro, in Riga 660 Euro und in Stockholm 827 Euro für das Parkrecht im knappen öffentlichen Raum.“²

Der ADFC Bayern schließt sich dieser Haltung an: Um die bayerischen Städte zukunftsfähig und sicherer zu machen, muss viel stärker als bisher ein echtes Verkehrsmanagement stattfinden (können), bei welchem die Dauerparkgebühren ein zentrales Steuerungsinstrument sind. Eine Steuerung findet allerdings nur statt, wenn die knappe zur Verfügung stehende Fläche nach ökonomischen Prinzipien entsprechend bepreist wird. Der ADFC Bayern stellt sich hier einen Rahmen von mind. 30 Euro im Monat bis zu 1.000 Euro pro Jahr je Parklizenz vor. Denkbar ist dabei eine Staffelung unter Berücksichtigung von Faktoren wie Fahrzeuggröße und Einkommen.

² Quelle: https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/?tx_agorathemen_themenliste%5Bprodukt%5D=2009&cHash=1b4f6149fdd942868e7f126e88a4b5ee

Kosten für Parken im öffentlichen Raum:

Auch das Parken im öffentlichen Raum als solches benötigt bei der knappen zur Verfügung stehenden Fläche einen neuen Kostenrahmen, der Anreize für eine Lenkungs-funktion setzt. Die Corona-Pandemie ist aus unserer Sicht überhaupt kein Hinderungs-grund endlich diesen lang erwarteten Steuerungsrahmen zu setzen. Vielmehr hat sich durch die Pandemie gezeigt, wie wertvoll öffentlicher Raum ist und wie viel davon durch parkende Kraftfahrzeuge blockiert wird. Gerade der innerstädtische Handel lebt nicht von Fahrzeugen, sondern von Menschen, die sich auf Grund einer hohen Auf-enthaltsqualität gerne dort einfinden. Diese Menschen sind in den Innenstädten deut-lich häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV unterwegs.

Damit das Kfz-Parken in Städten stärker Park & Ride-basiert oder in dafür vorgesehe-nen Parkhäusern und Tiefgaragen stattfindet, muss auch hier das Parken im öffentli-chen Raum deutlich höher bepreist werden. Das gilt auch für die Kontrolle der Zahlun-gen und für die Höhe der Ordnungswidrigkeitsgelder für unbezahltes Parken. Wenn das Bußgeld kaum höher - oder sogar niedriger - als ein Tagesparkschein ausfällt, ist es nicht verwunderlich, dass die (oft geringe) Gefahr ein Bußgeld zu kassieren, von Vielen bewusst in Kauf genommen wird.

Schließlich möchten wir darauf hinweisen, dass sich die Kosten für den MIV in den letzten Jahren sehr viel weniger erhöht haben, als für den ÖV. Während sich die Preise im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zwischen 2010 und 2018 um etwa 79% erhöht haben, stiegen sie für das Auto lediglich um 36%.³ Damit sind ausgerechnet die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel viel teurer geworden. Eine Preisanpassung für KFZ-Halter*innen erscheint deshalb nicht unangemessen. Der Verkehrssektor ist zu-dem der einzige, bei dem es seit 1990 in Deutschland politisch nicht gelungen ist, die CO2-Emissionen abzusenken. Leider zeugt auch die Neufassung des Klimaschutzge-setzes von wenig Ambitionen im Verkehrsbereich. Wir finden es gut und richtig, dass Ministerpräsident Markus Söder nun mit dem Freistaat eine Vorreiterrolle im Klima-schutz einnehmen will. Zielformulierungen alleine genügen jedoch nicht. Mit den von uns vorgeschlagenen Maßnahmen besteht die konkrete Möglichkeit, Einfluss auf den (ruhenden) Verkehr zu nehmen. Wir erwarten, dass diese Möglichkeit nicht ungenutzt bleibt und den Kommunen ein Rahmen vorgegeben wird, mit dem sie im Zuge des Selbstverwaltungsrechts in eigener Verantwortung das MIV-Aufkommen steuern kön-nen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink that reads 'Bernadette Felsch'.

Bernadette Felsch
Vorsitzende des ADFC Bayern

³ Vgl. Öffentlicher Nahverkehr: Stabile Preise gibt's nur für Autofahrer, „Die Zeit“ (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/oeffentlicher-nahverkehrmobilitaet-kosten-preissteigerung-in-vestitionen,14.09.2019>) und Statistisches Bundesamt, Zahl der Woche: Preise rund um das Auto seit 2000 um 36 % gestiegen, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Wo-che/2018/PD18_38_p002.html, 18.09.2018