

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/22497 –**

**Parkraummanagement zu einem wirkungsvollen Handlungsfeld der Verkehrs-
wende entwickeln – Umweltfreundliche Mobilität und mehr Aufenthaltsqualität in
Städten**

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie darauf hinweisen, dass die Lebensqualität in Städten maßgeblich von deren Aufenthaltsqualität abhängt. Wo öffentlicher Raum nicht durch parkende Fahrzeuge zugestellt sei, entstünden Orte der Begegnung. Derzeit nähmen parkende Autos überproportional viel öffentliche Fläche ein. Nach dem Willen der Antragsteller soll die Bundesregierung mit verschiedenen Maßnahmen eine möglichst flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ermöglichen und fördern, wobei ein Fokus auf der Digitalisierung liegen solle.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/22497 abzulehnen.

Berlin, den 18. November 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Arno Klare
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Arno Klare

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/22497** in seiner 176. Sitzung am 17. September 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie darauf hinweisen, dass die Lebensqualität in Städten maßgeblich von deren Aufenthaltsqualität abhängt. Wo öffentlicher Raum nicht durch parkende Fahrzeuge zugestellt sei, entstünden Orte der Begegnung. Derzeit nähmen parkende Autos überproportional viel öffentliche Fläche ein. Nach dem Willen der Antragsteller soll die Bundesregierung mit verschiedenen Maßnahmen eine möglichst flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ermöglichen und fördern, wobei ein Fokus auf der Digitalisierung des Parkraummanagements liegen solle, um Park-Such-Verkehre zu reduzieren. Die Bundesregierung solle ferner u. a. die Voraussetzungen schaffen, Lieferverkehre zu bevorzugen und die Einrichtung von Mobilitätsstationen und Ridepooling zu erleichtern. Sie solle weiterhin mit gutem Beispiel vorangehen und auf allen Parkplätzen von Bundesbehörden ein Parkraummanagement und betriebliches Mobilitätsmanagement einführen.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 19/22497 in seiner 58. Sitzung am 28. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/22497 in seiner 92. Sitzung am 18. November 2020 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, man müsse die Konsequenzen im Auge behalten, die mit der Realisierung bestimmter Forderungen einhergingen. Die im Antrag erhobenen Forderungen suggerierten, dass die Verkehrswende und die Klimaschutzziele nur dann zu erreichen seien, wenn man Städte im 21. Jahrhundert gänzlich anders gestalten als jetzt. In der Praxis seien jedoch auch Beschwerden darüber zu vernehmen, dass die Verpflichtung zum Bau von Tiefgaragenplätzen selbst bei Sozialwohnungen längerfristig dazu führen werde, dass die Schaffung günstigen Wohnraums nicht mehr finanzierbar sei. Viele Themen des Antrags beträfen die Kompetenz der Länder und der Kommunen, wie beispielsweise Liefer- und Ladeverkehre. Die grundgesetzliche Kompetenzverteilung müsse hier beachtet werden. Andere Themen würden bereits angegangen. So habe der Bund noch einmal weitere Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt, damit die Kommunen und Länder ihren öffentlichen Nahverkehr besser gestalten könnten. Anderen Forderungen könne sie inhaltlich nicht zustimmen. Auch sie sehe zwar die Notwendigkeit, die Gestaltung von Innenstädten zu modifizieren; dieser Prozess müsse aber schrittweise und gemeinsam mit den Bürgern erfolgen.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, der Antrag enthalte viele bedenkenswerte Aspekte. Auch Untersuchungen zeigten, dass viele Menschen – 42 Prozent der vom ADAC befragten Menschen – der Meinung seien, dass Verkehrsflächen zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern neu verteilt werden müssten. Insofern betreffe der

Antrag das wichtige Thema der Flächenkonkurrenz in den Städten. Allerdings stoße es auf juristische Schwierigkeiten, die Straßenverkehrsordnung in diesem Sinne zu ändern. Das Straßenverkehrsrecht sei von der Natur der Sache her privilegienfeindlich. Im Zentrum stehe dabei der Begriff des Gemeingebrauchs, also der Nutzung des öffentlichen Straßenraums. Dazu gehöre auch das Parken. Wenn man das ändern wolle, müsse die Regelung in Artikel 74 GG modifiziert werden. Eine Reihe von Themen werde bereits in Angriff genommen; das gelte beispielsweise für den Komplex der Ladeinfrastruktur. Auch die Einrichtung von Mobilitätsstationen werde in vielen Städten bereits projektiert. Aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz heraus öffentlichen Personennahverkehr finanzieren zu wollen, verkenne die Zielsetzung dieses Gesetzes.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, der Antrag zeige eine grundsätzlich autofeindliche Haltung. Wenn nur noch auf markierten Parkplätzen geparkt werden dürfe, würden damit auch kleinere Orte, Städte und Gemeinden verpflichtet, überall in ihrem Straßenraum Markierungen anzubringen. Das sei schlicht und einfach unpraktikabel. Die Forderung in Punkt 4 des Antrags, die Musterbauordnung dahingehend zu modifizieren, dass der Stellplatzschlüssel sich verschlechtere, könne nach bereits gemachten Erfahrungen dazu führen, dass in Ermangelung von Stellplätzen Wohnungen unverkäuflich würden oder Wertverluste entstünden. Gleichzeitig führe so etwas in den betroffenen Stadtvierteln zu massivem Parkdruck und einer administrativ erzeugten Parkplatznot. Wenn weiterhin in Punkt 6 gefordert werde, Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren, stelle sich die Frage, wie man dann noch Ladepunkte für Elektroautos einrichten wolle. Hierin liege ein Widerspruch. Die in Punkt 14 vorgesehene Regelung für Parkplätze beim Einzelhandel werde nach ihrer Einschätzung dazu führen, dass sich die Situation in den ohnehin von Verödung bedrohten Innenstädten noch weiter verschlechtere.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, der Antrag atme Verbotskultur anstelle von Nachhaltigkeit. Wenn die Straßenverkehrsordnung das Parken nur noch auf ausgewiesenen Flächen erlauben würde, wäre das nicht sozial, sondern schließe viele Menschen in Städten von einer bestimmten Art der Mobilität aus. Praktische Beispiele zeigten, dass man mit solchen Verboten genau das Gegenteil vom Beabsichtigten erreichen könne. Die teilweise autofreie Friedrichstraße in Berlin habe sich nicht zu einer Flaniermeile gewandelt, sondern sei eine leere Straße geworden, durch die Fahrradfahrer führen, bei gleichzeitiger Verlagerung des Verkehrs in die Seitenstraßen. Hochwertige Quartiere in den Innenstädten erforderten auch eine Reduzierung von Lärm und Abgasen. Um dieses Ziel zu erreichen, solle die Digitalisierung weiter vorangetrieben werden, wobei sie das Stichwort „Smart Parking“ nenne. 30 Prozent des innerstädtischen Verkehrs diene der Suche von Parkplätzen. Mit dem Einsatz von Digitalisierung könne man hier eine große Verbesserung erzielen.

Die **Fraktion DIE LINKE**. betonte, die Situation in der Stadt Wien zeige, welche Bedeutung das Parkraummanagement habe. Der Zuwachs im öffentlichen Personennahverkehr um 10 Prozent sei bereits erreicht worden, bevor Wien das 365-Euro-Ticket eingeführt habe. Dieses Ergebnis habe Wien durch den konsequenten Ausbau des ÖPNV bei gleichzeitiger sukzessiver Ausweitung des Parkraummanagements auf fast das gesamte Stadtgebiet erreicht. Wichtig dabei sei auch, dass die Parkgebühren – ebenso wie in Dänemark und Schweden – deutlich höher lägen als in Deutschland, und damit ein Anreiz zum Umstieg vom Auto auf den ÖV unterstützt werde. Neben der Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr müsse auch die Nutzung des Autos eingeschränkt werden, wenn man Erfolge erzielen wolle. So betrage die Gebühr für einen Anwohnerparkplatz zum Beispiel in Berlin nur einen kleinen Bruchteil der realen Kosten. Es sei also wichtig, den Kommunen die Möglichkeit zu geben, die Parkgebühren entsprechend zu erhöhen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, auch der Deutsche Städtetag habe die Notwendigkeit einer umfassenden Reform des gesamten Parkmanagements im innerstädtischen Raum festgestellt. Um dieses Ziel zu erreichen, stelle der Antrag 14 Forderungen auf. Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG regle lediglich die Zuständigkeit für verschiedene Bereiche. Daraus lasse sich keine Bevorzugung einer Verkehrsart ableiten. Der Antrag enthalte keine Forderung dergestalt, dass überall Tiefgaragen gebaut werden müssten. Vielmehr sehe er die Möglichkeit der Reduzierung von Parkplätzen in dem Fall vor, dass eine Tiefgarage gebaut werde, und schlage den Verzicht auf den Bau von Tiefgaragenplätzen beispielsweise bei einer entsprechend guten ÖPNV-Anbindung vor. Die Gebühren habe man im Antrag nicht erwähnt, da durch die entsprechende Gesetzesänderung vor einem halben Jahr die Kommunen schon in die Lage versetzt seien, die Parkgebühren zu erhöhen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

Berlin, den 18. November 2020

Arno Klare
Berichtersteller

