

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 02. November 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. November 2005) und **Antwort**

Rechtliche Grenzen bei der Finanzierung des ÖPNV über Abgaben und Gebühren

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche rechtlichen Hürden gibt es für eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den gesamten Innenstadtring und alle Bezirkszentren?

Antwort zu 1.: Die Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Verkehrsflächen ist eine verkehrliche Maßnahme auf der Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). § 6a Abs. 6 StVG ermächtigt die Landesregierungen, Gebührenordnungen für das gebührenpflichtige Parken zu erlassen. In Berlin wurde der Rahmen für die zulässigen Parkgebühren durch die Parkgebühren-Ordnung festgelegt.

Die in Berlin betriebene flächenhafte Parkraumbewirtschaftung ist überwiegend eine Kombination aus gebührenpflichtigem Parken nach § 13 StVO und Bewohnerparken nach § 45 Abs.1b StVO. Sie wird durch das Aufstellen der straßenverkehrsbehördlich angeordneten Verkehrszeichen und Parkscheinautomaten wirksam. Da nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der Umstände zwingend geboten ist, muss für die Einführung der Parkgebührenpflicht ein sachlicher Grund gegeben sein. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist zudem nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden (Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO).

Vor diesem rechtlichen Hintergrund hält der Senat eine schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nur auf Gebiete mit hohem Nachfragedruck für verkehrspolitisch sinnvoll und rechtlich vertretbar. Stadtbereiche mit hohem Nachfragedruck sind im Wesentlichen die Stadträume der verdichteten inneren Stadt. „Hoher Nachfragedruck“ wird angenommen, wenn sich mindestens

zwei Nachfragegruppen überlagern (Anwohnerparken, arbeitsbezogenes Parken, Einkaufen, Freizeit) und gleichzeitig die Parkraumnachfrage das Parkraumangebot erheblich übersteigt. Für die angesprochenen Bereiche - der gesamte Innenstadtring und alle Bezirkszentren - kann dies nicht allgemein unterstellt werden. Eine pauschale Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist rechtlich daher nicht möglich.

Frage 2: Welche rechtlichen Barrieren gibt es für die Erhebung einer Maut für alle motorisierten Fahrzeuge die in den Innenstadtring und in die bezirklichen Zentren außerhalb des Innenstadtringes fahren?

Antwort zu 2.: Nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebung u.a. auf die Erhebung und Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen. Der Bund hat von dieser Ermächtigung u.a. durch das Autobahnmautgesetz Gebrauch gemacht. Nach Artikel 72 Abs. 1 GG haben die Länder die Befugnis zur Gesetzgebung, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit keinen Gebrauch gemacht hat. Insofern wäre die Erhebung einer Maut durch das Land Berlin in den zur Frage stehenden innerstädtischen Bereichen nur auf denjenigen Straßen denkbar, auf denen der Bund seine Ermächtigungsbefugnis nicht anwendet. Die Frage, ob der Bund mit dem Autobahnmautgesetz die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren auf Bundesfernstraßen bzw. die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw erschöpfend geregelt hat, ist zwischen Bund und Ländern noch nicht geklärt.

Neben diesem rechtlichen Klärungsbedarf hält es der Senat vor dem Hintergrund der bestehenden Abgabensituation insbesondere für Pkw-Nutzer nicht für sachgerecht, eine allgemeine Maut für alle motorisierten Fahrzeuge in den zur Frage stehenden innerstädtischen Bereichen zu erheben. Unter dem Stichwort „City-Maut“ wird oftmals als Beispiel das Londoner Modell der „congestion charge“ herangeführt, das in erster Linie eingeführt wur-

de, um die Stauprobleme in der Londoner Innenstadt zu lösen. Die stadtstrukturellen Gegebenheiten und die verkehrlichen Problemlagen sind jedoch mit denen von Berlin nicht vergleichbar. Zudem ist die technische Umsetzung auf die polyzentrische Stadtstruktur Berlins nicht mit einem vertretbaren Aufwand übertragbar, so dass aus Sicht des Senats die sachlichen Voraussetzungen gegen den von London eingeschlagenen Weg sprechen. Für Berlin hält es der Senat für sachgerecht, auf Grundlage des Stadtentwicklungsplans Verkehr die Parkraumbewirtschaftung schrittweise auszuweiten und zur Begrenzung der Luftschadstoffbelastung das im Luftreinhalteplan beschriebene Umweltzonenmodell umzusetzen.

Frage 3: Welche rechtlichen Hürden gibt es für die Erhebung einer zweckgebundenen Nahverkehrsabgabe für alle Nutzer von motorisierten Verkehrsmitteln, die gleichzeitig zur Nutzung des ÖPNV und eines eigenen Fahrzeuges im Berliner Stadtraum berechtigt?

Frage 4: Gibt es rechtliche Gründe, die eine Einbeziehung von Berufspendlern nach Berlin in eine solche Regelung ausschließen würden, wenn ja, welche?

Antwort zu 3. und 4.: Die Fragen berühren eine Vielzahl von landes-, bundes- und EU-rechtlichen Vorschriften. Die detaillierte Beantwortung würde eine vertiefte rechtliche Analyse sowie - daraus resultierend - die Erstellung umfangreicher Rechtsgutachten voraussetzen, die den Rahmen des für die Beantwortung Kleiner Anfragen gem. § 50 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses vorgesehenen Umfangs überschreitet. Der Senat ist allerdings der Auffassung, dass es für die Erhebung einer zweckgebundenen Nahverkehrsabgabe an den höchststrichterlich entwickelten, spezifischen Voraussetzungen (Homogenität der belasteten Gruppe, Sachnähe zwischen Abgabepflichtigen und Abgabezweck, besondere Gruppenverantwortung für die zu erfüllende Aufgabe, gruppennützige Verwendung des Aufkommens, periodisch wiederkehrende Legitimation) fehlt. Insofern wird auf die Antwort des Senats zur Kleinen Anfrage Nr. 15/12633 verwiesen.

Berlin, den 22. November 2005

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Dezemb. 2005)