

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	419
		TOP:	1
	Verhandlung	Drucksache:	709/2022
		GZ:	OBM
Sitzungstermin:	13.12.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	Herr Körner, Herr Forderer (beide S/OB)		
Protokollführung:	Frau Klemm / th		
Betreff:	Änderung d. Parkgebührensatzung - Befristete Gebührenbefreiung f. Carsharing-Fahrzeuge u. f. vollelektr. Fahrzeuge sow. Brennstoffzellenfahrzeuge u. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge - Antrag Nr. 392/2022 (... vollständiger Betreff siehe unten)		

Da aus technischen Gründen der Betreff nicht in ganzer Länge im oberen Feld wiedergegeben werden kann, wird er hier vollständig aufgeführt:

Betreff: Änderung der Parkgebührensatzung - Befristete Gebührenbefreiung für Carsharing-Fahrzeuge und für vollelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge - gemeins. Antrag Nr. 392/2022 "Parkgebührenbefreiung für Plug-In-Hybride und E-Fahrzeuge auslaufen lassen" vom 09.12.2022 (90/GRÜNE, FDP, Die FrAKTION, PULS, SPD)

Vorgang: Ausschuss f. Stadtentwicklung und Technik v. 29.11.2022, öffentlich, Nr. 389
 Verwaltungsausschuss vom 30.11.2022, öffentlich, Nr. 445
 Gemeinderat vom 01.12.2022, öffentlich, Nr. 239
 jeweiliges Ergebnis: Zurückstellung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 18.11.2022, GRDRs 709/2022, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die Satzung zur Änderung der „Satzung über die Festsetzung der Gebühren für das Parken auf Stellplätzen mit Parkautomaten im öffentlichen Straßenraum in Stuttgart (Parkgebührensatzung, PGebS)“ vom 19. Mai 2022 (Amtsblatt Nr. 24 vom 17. Juni 2022; Stadtrecht1/18) wird gemäß Anlage 1 erlassen.
2. Damit wird
 - a) der Gebührenbefreiung für stationsbasierte und stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge i. S. d § 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 1 und 2 Carsharing-Gesetz (CsgG) für das Parken an Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum in Stuttgart für die Zeit vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2024 zugestimmt,
 - b) der Verlängerung der Gebührenbefreiung für vollelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge für das Parken an Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum in Stuttgart für die Zeit vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2024 zugestimmt.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

Der im Betreff genannte Antrag Nr. 392/2022 "Parkgebührenbefreiung für Plug-in-Hybride und E-Fahrzeuge auslaufen lassen" der Fraktionen 90/GRÜNE, SPD, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, FDP sowie PULS vom 09.12.2022 liegt den Sitzungsteilnehmenden vor.

Zunächst führt Herr Körner in die Thematik ein. Mit der Beschlussvorlage GRDRs 709/2022 stelle der Bereich S/OB wichtige Weichenstellungen für die Themen E-Mobilität und Carsharing zur Abstimmung. Letzteres solle im Sinne der Zukunftsmobilität in Stuttgart besonders gefördert werden. Zu den heute existierenden 65 Stationen, kündigt der Berichterstatter an, werde die Stadt 45 weitere Stationen, davon acht bis zehn mit Angeboten für E-Fahrzeuge, auf den Weg bringen können. Stimme der Rat der Änderung der Parkgebührensatzung zu, stelle dies einen weiteren Anreiz für die Nutzer und Anbieter von Carsharing dar, seien doch E- im Vergleich zu Verbrenner-Fahrzeugen immer noch teurer. Herr Körner bittet um entsprechende Zustimmung zu Beschlussziffer 2. a).

Dasselbe gelte für Beschlussziffer 2. b), fährt er fort, merkt aber zunächst an, die auf zwei Jahre befristete Verlängerung der Parkgebührenbefreiung gelte gemäß den gesetzlichen Regelungen sowohl für vollelektrische als auch für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge. Elektrisch betriebene Fahrzeuge müssten, so der Berichterstatter eindringlich, eine zentrale Rolle auf dem Weg zur Klimaneutralität in der Mobilität spielen. Hierbei könne über die Gebührenbefreiung letztmalig ein Anreiz zum Umstieg gegeben werden, der mit relativ wenig Aufwand für die Stadtverwaltung und die Bürgerinnen und Bürger verbunden sei. Auch bei den in seinem Referat geführten Beratungsgesprächen mit der Bürgerschaft sei die Gebührenbefreiung nach wie vor ein starkes Argument für die E-Mobilität, was sich auch durch zahlreiche Anrufe von Bürgerinnen und Bürgern nach der

medialen Berichterstattung über den Antrag Nr. 392/2022 vom 09.12.2022 bemerkbar gemacht habe. Im Übrigen betrügen die mit dem gebührenfreien Parken verbundenen Einnahmeverluste nicht 1 Mio. €, wie im Antrag 392/2022 angegeben, sondern 300.00 € pro Jahr. Gleichwohl sei man sich der Tatsache bewusst, dass sich viele Fahrerinnen und Fahrer nicht an die Höchstparkdauer von maximal einer Stunde auf den ca. 1.000 Parkplätzen in der Stadt hielten. Diese gelte, so betont Herr Körner, auch für Elektrofahrzeuge. In den Parkraum-Management-Gebieten (ca. 4.000 Parkplätze) gelte eine Höchstparkdauer von maximal 1,5 Stunden. Diese Grenzen wolle man künftig mit entsprechender - rechtlich notwendiger - Beschilderung durchsetzen. Das stelle einen wichtigen Zwischenschritt für das Auslaufen der Gebührenfreiheit in zwei Jahren und somit auf dem Weg zur Klimaneutralität dar.

Ihren Dank für die Einführung äußern StR Peterhoff (90/GRÜNE) und StR Serwani (FDP).

Die Aufstockung der Carsharing-Plätze loben StR Kotz (CDU), StRin Schanbacher (SPD) und StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei).

Eine Ablehnung der Beschlussvorlage in der jetzigen Form signalisieren StR Peterhoff, StRin Schanbacher, StR Pantisano, StR Serwani und StRin Köngeter (PULS). StR Kotz kann der Vorlage zustimmen, wenn zwischen vollelektrischen und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen unterschieden wird, uneingeschränkte Zustimmung hingegen äußert StR Schrade (FW).

Die erläuternden Äußerungen von Herrn Körner, konstatiert StR Peterhoff, bestärkten ihn in der Aufrechterhaltung des interfraktionellen Antrags. Die Vorlage jedoch sei auch für seine Fraktion wichtig, und mit Vielem gehe man einig, besonders was das Carsharing betreffe, bei dem man in Stuttgart Vorreiter und auf einem guten Weg sei, ebenso wie bei der E-Mobilität. Gleichwohl wolle er die Verwaltung auf die negative Entwicklung bei Sharing-Fahrzeugen aufmerksam machen - so stellten die seither mit E-Fahrzeugen operierenden Free Floater teilweise auf Plug-in-Hybride und Diesel um. Deshalb sei es wichtig, neue Stellplätze für das Carsharing mit entsprechenden Ladesäulen von Seiten der Stadt zu unterstützen. Dazu erläutert Herr Forderer, der von den Stadtwerken Calw betriebene E-Sharinganbieter deer e-carsharing werde in Stuttgart ca. 8 Plätze mit Ladesäule anbieten, woraufhin stadtmobil nunmehr auch die ersten solchen Plätze beantragt habe. Insgesamt sei das Carsharing den Anbietern zufolge jedoch grundsätzlich kein Gewinn-Geschäft, zumal z. B. die Standorte mit Ladefunktion für deer im Stuttgarter Stadtgebiet rechtliche Regelungen zwischen den Stadtwerken Calw und Stuttgart erforderten.

Danach fährt StR Peterhoff fort, von der Einführung der Gratis-Parkregelung im Jahr 2012 an und bis 2017 sei die Anzahl der E-Fahrzeuge auf konstant niedrigem Niveau geblieben, was seinerzeit eine Verlängerung der Gebührenfreiheit beim Parken um fünf Jahre, aber in erster Linie auch eine stärkere Förderung der Elektromobilität durch Bund und Land nach sich gezogen habe. Stets sei es dabei wichtig gewesen, bei wachsender Zahl von E- und vor allen Dingen Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen negative Fehlanreize durch das kostenfreie Parken zu vermeiden. Nun beobachte man einen exponentiellen Zuwachs an beiden Fahrzeugarten, mehrheitlich aber an Plug-in-Hybriden. Das führe zu einem großen Gratisparken-Tourismus in der Innenstadt, dem die Verwaltung jetzt mit der entsprechenden Beschilderung zur Höchstparkdauer entgegenwirken wolle. Die dadurch erwünschte Kontrollmöglichkeit zweifeln er sowie StR Serwani und StRin Kön-

geter im Gegensatz zu StR Schrade an, während Herr Körner betont, eine einfache Kontrolle mit Parkscheiben sei unproblematisch und üblich. StR Peterhoff geht in seinen Ausführungen über zum Parkdruck in den Wohngebieten mit Parkraum-Management und nennt beispielhaft das Hospitalviertel. Aus Sicht seiner Fraktion müsse man darauf jetzt reagieren, zumal die Verwaltung sich im Unterausschuss (UA) Mobilität im Sommer dieses Jahres für ein Auslaufen der Parkanreize ausgesprochen habe. Seiner Auffassung, die Stadt Esslingen habe sich aus den genannten Gründen für eine Beendigung der Parkgebühren-Anreize entschieden, widerspricht StR Schrade mit dem Hinweis auf die finanzielle Situation in Esslingen. Er, so StR Peterhoff weiter, frage sich schon, warum die Stadt ihre Meinung geändert habe und sehenden Auges in den massiv zunehmenden Parkdruck laufe. Dazu erläutert Herr Körner, Hintergrund sei der gemeinsame Beschluss zur Klimaneutralität bis 2035, wozu neben zahlreichen anderen Maßnahmen ganz zentral die Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge gehöre.

Es gehe, führt StR Kotz aus, grundsätzlich um die Sichtweise der Elektro-Mobilität, die erreichten diesbezüglichen Ziele und in welchem Ausmaß man diese in der Stadt wolle, nicht zuletzt jedoch auch um die Frage der kommunalen Anreize. Bei einem Anteil von 2,6 % vollelektrischer Fahrzeuge in der Stadt und in Anbetracht der von Herrn Körner geschilderten Haltung der Carsharing-Unternehmen sei man weit entfernt von einem Sättigungsgrad, und das trotz Bundes- und Landesaneizen. Seine Fraktion plädiere daher für den Vorschlag der Verwaltung, zumal es bei den Parkgebühren weniger um den monetären, sondern vielmehr um den logistisch vereinfachten Parkvorgang gehe. Er räumt ein, bei Plug-in-Hybriden könne man sich ein Auslaufen der Gebührenfreiheit wohl vorstellen. Er frage sich, ob rein elektrische Autos mittels Erkennungsplakette auf Antrag und Nachweis von den Hybriden unterschieden werden könnten. Dazu informiert Frau Scherz (AfÖO), im Ende 2026 auslaufenden Elektromobilitätsgesetz (EmoG) des Bundes seien beide Fahrzeugtypen zusammengefasst. Dieser rechtliche Rahmen könne nicht aufgelöst und zudem in der Beschilderung der Straße weder abgebildet noch überwacht werden. Herr Körner bestätigt ihre Aussage, der Einsatz von Plaketten sei nur mit einer entsprechenden zusätzlichen Beschilderung der Parkscheinautomaten möglich. Während Frau Scherz außerdem die bürokratischen Schwierigkeiten bei der Beantragung von Plaketten für nicht Ortsansässige in den Raum stellt, betont StR Kotz, es gehe ihm nur um in Stuttgart Ansässige, und dies sollte seiner Ansicht nach digital problemlos machbar sein. **Er beantragt daraufhin mündlich, die GRDRs 709/2022 dahingehend zu ändern, dass die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge bei der befristeten Gebührenbefreiung nicht berücksichtigt werden und lediglich vollelektrische Fahrzeuge (befristet) gebührenbefreit bleiben. Zudem solle die Verwaltung ein entsprechendes Verfahren zur Umsetzung einrichten.**

Kernfrage sei, so StRin Schanbacher, wie man die eigene Förderung einschätze. Die Zahlen und Statistiken zeigten klar, dass die jetzt bestehenden städtischen Anreize nicht zielführend seien. Erst mit der verstärkten Bundes- und Landesförderung sei die Elektromobilität sprunghaft angestiegen. Städtische Fehlanreize in vielerlei Hinsicht müssten ggfs. in eine stadteigene, dezidierte und anders geartete Förderung für die Stuttgarterinnen und Stuttgarter umgewandelt werden, die Pendlerinnen und Pendler mit E-Fahrzeugen nicht finanziell fördere. Das nehme er gern mit, sagt Herr Körner, und kündigt in dem Zusammenhang einen Bericht zum Klimamobilitätsplan an, in dem auch E-Mobilität die zentrale Rolle bei der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes spielen werde. Man werde ein ambitioniertes, realistisches Ziel zur CO₂-Freiheit bis 2030 vorlegen. Im Maßnahmenkatalog werde aber die Gebührenfreiheit enthalten sein - nehme man sie heraus, werde das Auswirkungen auf dieses Ziel haben.

Um eine echte Mobilitätswende zu erreichen, so StR Pantisano, eigne sich eine Gebührenbefreiung im ÖPNV für einige Gruppen oder sogar für alle. Er frage sich, warum die falsche Tendenz der Hersteller zu großen Luxus-Fahrzeugen, namentlich Mercedes-Benz, gefördert werden solle. Seine Fraktion lehne eine so geartete Subventionierung ab und fordere, die finanziellen Mittel Lastenrädern, dem ÖPNV und dem Carsharing zugutekommen zu lassen. Der Umstieg auf geteilte Fahrzeuge müsse zudem in den nächsten Jahren flächendeckend ausgebaut werden, um den ständigen Anstieg der Autos in der Stadt und die Fehlförderung für ohnehin einkommensstarke Haushalte zu unterbinden. Die Mobilitätswende sei im Übrigen nicht gleichzusetzen mit einer Antriebswende, zumal in der Regel kraftstoffbetriebene Fahrzeuge nicht gegen ein E-Fahrzeug ausgetauscht, sondern vielmehr dadurch ergänzt würden und die Mindestquote von 50 % bis 80 % weniger Fahrzeuge insgesamt nicht erreicht werde. Damit widerspricht er StR Kotz, der sich in seiner Wortmeldung für die Änderung des Antriebs und nicht die Verkehrsreduzierung als solche ausgesprochen hatte. Herr Körner meint, beides müsse Hand in Hand gehen.

Nicht nur finanzstarke Einwohner*innen der Stadt, glaubt StR Serwani, sondern vermehrt auch Pendler*innen kauften sich E-Fahrzeuge, parkten kostenlos in der Stadt und verschärften den Parkdruck in den Wohngebieten. Zusätzliche Beschilderungen jeglicher Art halte er für nicht sinnvoll. Im Übrigen schließe er sich den Ausführungen von StR Peterhoff vollumfänglich an.

Ihre Fraktion, äußert sich anschließend StRin Königeter, sei selbstverständlich nicht für eine Antriebs-, sondern für eine Mobilitätswende. Selbst die McKinsey-Studie habe die E-Fahrzeuge nicht im Mittelpunkt dieser Wende gesehen. Vielmehr sei der Studie zufolge der Umweltverbund das Ziel, nämlich ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing. Hinzu kämen die allgemein steigenden Kfz-Zulassungszahlen, was nicht durch die weitere Förderung von E-Mobilität unterstützt werden solle. Zudem ärgere sie sich über die widersprüchliche Kommunikation der angenommenen Einnahmeverluste durch Parkförderung: Die Zahlen dürften nicht in verschiedenen Vorlagen zwischen 1 Mio. € und 300.000 € schwanken. Für eine seriöse Entscheidung benötige man valide Zahlen. Ihren Aussagen schließt sich StR Peterhoff nachdrücklich an. Herr Körner hatte zuvor dargelegt, in der Realität komme man wohl auf einen Betrag zwischen 300.000 € und 1 Mio. €. Der geringere Betrag ergebe sich aus einer ersten Berechnung von Tiefbauamt und Stadtkämmerei unter Zugrundlegung anderweitiger Nutzung von freiwerdenden Stellplatzflächen.

BM Thürnau sagt gegenüber StR Peterhoff abschließend zu, Anfang 2023 die vor der Sommerpause zurückgestellte GRDRs 245/2022 erneut einzubringen. In dieser, so StR Peterhoff, sei der Einsatz der Einnahmen des Parkraum-Managements auch bspw. für Abstellflächen für Fahrradständer thematisiert worden.

Der Vorsitzende lässt einem Vorschlag von Herrn Körner folgend zunächst über den im Betreff genannten Antrag abstimmen.

BM Thürnau stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem im Betreff genannten Antrag Nr. 329/2022 vom 09.12.2022 bei 4 Gegenstimmen mehrheitlich zu.

Mit diesem Abstimmungsergebnis ist der mündliche Antrag von StR Kotz (CDU) hinfällig und muss nicht mehr abgestimmt werden. Es erhebt sich kein Widerspruch.

Danach und abschließend ruft der Vorsitzende die GRDRs 709/2022 zur Abstimmung auf.

BM Thürnau stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Beschlussantrag in der geänderten Fassung (wie mit der Abstimmung über Antrag Nr. 329/2022 mehrheitlich beschlossen) bei 4 Gegenstimmen mehrheitlich zu.

Zur Beurkundung

Klemm / th

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)
weg. VA, GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat AKR
Haupt- und Personalamt
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Amt für Revision
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. *CDU-Fraktion*
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *FDP-Fraktion*
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand