



Betreff:

öffentlich

Gebührenordnung für die Nutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im öffentlichen Straßenland auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam (Parkgebührenordnung)

Einreicher: Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

Erstellungsdatum: 13.04.2022

Freigabedatum: _____

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.05.2022	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Gebührenordnung für die Nutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im öffentlichen Straßenland auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam (Parkgebührenordnung).

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Finanzielle Auswirkungen?

Nein

Ja

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen**

Fazit Finanzielle Auswirkungen:

Die erhöhten Erträge aus den Parkgebühren sind bereits in den Haushaltsplänen der Jahre 2022 ff. berücksichtigt. Die Neufassung der Gebührenordnung führt zu keiner Ertragssteigerung über den Planansatz hinaus.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

Berechnungstabelle Demografieprüfung:

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
					0	keine

Klimaauswirkungen

positiv negativ keine

Fazit Klimaauswirkungen:

Ja, positiv – Maßnahme setzt städtische Klimakonzepte um

Begründung:

Seit der letztmaligen Anpassung der Parkgebührenordnung zum 27.01.2016 verzeichnet die Landeshauptstadt Potsdam ein stetiges Bevölkerungswachstum, das sich entsprechend aktueller Prognosen auch künftig fortsetzen wird. Aus den Bevölkerungszuwächsen resultiert eine allgemeine Verkehrszunahme, die im Rahmen einer nur begrenzt erweiterbaren Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden muss und die zudem im wachsenden Maße in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum steht.

Die effiziente Abwicklung des zunehmenden Verkehrsaufkommens, welche einer Überlastung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur entgegenwirkt und die Luftschadstoffemissionen begrenzt, erfordert zwingend eine weitere anteilige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Umweltverbundes. Mit der derzeit gültigen Parkgebührenhöhe wird dahingehend jedoch keine ausreichende Lenkungswirkung erzielt, so dass der öffentliche Parkraum nach wie vor hoch ausgelastet ist. Während die Preise für einen Einzelfahrausweis im öffentlichen Nahverkehr Potsdams nach 2016 drei Mal angehoben wurden (von 1,90 EUR auf 2,10 EUR zum 1.1.2017, auf 2,20 zum 1.1.2020 und auf 2,30 EUR zum 1.1.2021), sind die Parkgebühren konstant geblieben (2,00 EUR je Stunde in der teuersten Parkzone).

Um die Konkurrenzsituation und somit die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem MIV zu stärken und eine Reduzierung der Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum zu bewirken, ist eine deutliche Anhebung der Parkgebühren nötig. Durch höhere Gebühren im öffentlichen Raum steigt zudem die Attraktivität der Parkmöglichkeiten in Parkhäusern und Tiefgaragen. Da straßenseitige Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Zielnähe in der Regel denen in Parkhäusern und Tiefgaragen vorgezogen werden, verfügen diese im Gegensatz zum öffentlichen Raum oft über freie Parkkapazitäten. Derzeit liegt die Parkgebühr in der teuersten Parkzone 1 nur leicht über oder gleichauf mit den Preisen der Parkhäuser und Tiefgaragen. Die Umkehrung dieses Preisverhältnisses ist Ziel des Stadtverordnetenbeschlusses 20/SVV/0858 „Verringerung des Ruhenden Verkehrs“.

Mit der geänderten Parkgebührenordnung soll die Parkzone 1 auf die hoch ausgelasteten Bereiche zwischen Charlottenstraße und dem in Entwicklung befindlichen historischen Stadtkern am Alten Markt ausgedehnt werden. Die Parkgebühren in der Parkzone 1 sollen von derzeit 2,00 EUR je Stunde auf 3,00 EUR je Stunde angehoben werden. Die Parkgebühren in der teuersten Parkzone Potsdams schließen somit auf das Niveau vieler anderer deutscher Städte auf (vgl. Anlage 1).

Die bisherige Parkzone 3 wird mit den verbleibenden Bereichen der bisherigen Parkzone 2 zur neuen Parkzone 2 mit einer einheitlichen Gebührenhöhe von 1,50 je Stunde zusammengelegt. Daraus folgt

eine Anhebung der Gebühren in den Bereichen der bisherigen Parkzone 3 von derzeit 1,00 EUR je Stunde auf 1,50 EUR je Stunde (vgl. Anlage 2).

Die Gebührenanhebung unterstützt das Ziel der Verkehrswende in Richtung Umweltverbund und trägt dazu bei, die autoarme Stadt voranzutreiben.

Da Carsharing zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt, indem es potentiell die Anzahl zugelassener Fahrzeuge und damit die Zahl benötigter Parkflächen verringert, beinhaltet die vorgelegte Parkgebührenordnung einen reduzierten Gebührensatz für Carsharing-Fahrzeuge in Höhe von 0,50 EUR je Stunde. Die Bevorrechtigung bei den Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen erfolgt auf Grundlage von § 3 Abs. 2 Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230).

Elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge kombinieren die umweltentlastende Wirkung von Carsharing und elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen. Zur Förderung des elektrisch betriebenen Carsharing wird daher für das Parken auf ansonsten gebührenpflichtigen Straßen und Wegen auf Grundlage von § 3 Abs. 4 Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) bis zum 31.12.2026 keine Gebühr erhoben.

Anlagen:

Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Klimascheck-Tool

Anlage 1 Städtevergleich

Anlage 2 Vergleich Parkzonen

Verkehr

MP Klima Tab. 7-6

Nr.	langfristige MP- strategie	LF1) A) Ja	Nr.	Maßnahmetitel	Priorität/ Hebel- wirkung	LF1) B) Ja	Ergebnis					
S6.1	Klimaschutz in der Verkehrsplanung	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme/Projekt setzt städtisches Klimakonzept um, Ende der Prüfung	6.1	Umweltorientierte dynamische Preis- und Leitsysteme im MIV	++	<input type="checkbox"/>					
				6.1.1	Dynamische City-Maut (Beachtung der Spitzenstunden)	++	<input type="checkbox"/>					
				6.1.2	Kostenerhöhung Öffentlicher Stellflächen	+++	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme/Projekt setzt städtisches Klimakonzept um, Ende der Prüfung				
				6.2	Umwidmung vorhandener Stellflächen für Fahrräder und Carsharing-Angebote	+++	<input type="checkbox"/>					
				6.3	Einsatz von Mobilitätsmanagement/Werbung/Events zur Darstellung von Alternativen	++	<input type="checkbox"/>					
				6.3.1	Einrichtung einer Mobilitätsagentur	+	<input type="checkbox"/>					
				6.3.2	Autofreie Events (ähnlich wie "Autofasten" (bis Ostern autofrei und vergünstigte ÖPNV-Angebote)	++	<input type="checkbox"/>					
				6.3.3	Nutzung des Klimapreises als Anreiz	+	<input type="checkbox"/>					
S6.2	Stärkung des Umweltverbundes	<input type="checkbox"/>		6.4	Förderung des städtebaulichen Konzeptes der "Stadt der kurzen Wege"	+++	<input type="checkbox"/>					
				6.4.1	Schaffung eines Testfelds für komplett grüne Logistik (autofreies Quartier)	++	<input type="checkbox"/>					
				6.5	Ausbau des ÖPNV-Angebotes	+++	<input type="checkbox"/>					
				6.5.1	Einsatz von Rufbussen in den Außenbezirken	++	<input type="checkbox"/>					
				6.5.2	Taktverdichtung im ÖPNV, v.a. zu Spitzenzeiten	++	<input type="checkbox"/>					
				6.5.3	Angepasstes zielgruppenorientiertes Preissystem im ÖPNV	++	<input type="checkbox"/>					
				6.5.4	Beschleunigung und Vorrang des ÖPNV	+++	<input type="checkbox"/>					
S6.3	Steuerung des MIV, v.a. des Pendlerverkehrs	<input type="checkbox"/>		6.5.5	Kapazitätserhöhung ÖPNV (Tram, Regionalbahn,...) mit Anpassung an Spitzenlastzeiten	++	<input type="checkbox"/>					
				6.6	Rad- und Fußverkehrsbelange frühzeitig in Planungen einbeziehen	++	<input type="checkbox"/>					
				6.6.1	Bauliche Trennung von Rad- und Fußwegen	++	<input type="checkbox"/>					
				6.6.2	Förderung von Sharing-Systemen im Radverkehr	+	<input type="checkbox"/>					
				6.6.3	Weiterer Ausbau der Schnellradwege in die umliegenden Gemeinden	++	<input type="checkbox"/>					
				6.7	Umstieg erleichtern/ Multimodalität fördern	++	<input type="checkbox"/>					
				6.7.1	P&R-Parkplätze in Potsdam und den Nachbargemeinden ausbauen	+++	<input type="checkbox"/>					
				6.7.2	Einsatz von Mobilstationen	++	<input type="checkbox"/>					
				S6.4	Sicherung der Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen der Daseinsvorsorge	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme/Projekt setzt städtisches Klimakonzept um, Ende der Prüfung	6.8	Alternative Mobilitätslösungen als Paket anbieten	++	<input type="checkbox"/>	
								6.8.1	Förderung des ECO-Tourismus	++	<input type="checkbox"/>	
6.8.2	Förderung des Wohnungsbau und Carsharing im Paket	+++	<input type="checkbox"/>									
6.8.3	Freigabe des städtischen Fuhrparks in den Nicht-Nutzungszeiten	++	<input type="checkbox"/>									
6.9	Fortentwicklung und Integration von IKT-Lösungen	+++	<input type="checkbox"/>									
6.10	Förderung alternativer Antriebe und Schaffung entsprechender Infrastrukturen	++	<input checked="" type="checkbox"/>					Maßnahme/Projekt setzt städtisches Klimakonzept um, Ende der Prüfung				
6.10.1	Umstellung des städtischen Fuhrparks auf e-Mobilität	+++	<input type="checkbox"/>									
S6.5	Sensibilisierung für alternative Mobilitätsangebote zum Motorisierten Individualverkehr (MIV)	<input type="checkbox"/>		6.10.2	Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV	+++	<input type="checkbox"/>					
				6.10.3	Autonomes Fahren (Möglichkeiten für den öffentlichen Raum prüfen)	++	<input type="checkbox"/>					
				6.11	Sektorkopplung E-Mobility und regenerativer Strom bei der EWP	++	<input type="checkbox"/>					
				6.12	Bauliche Maßnahmen zur Nutzung solarer Energie (Lärmschutzwände, Fahrbahnbeläge, Carports)	++	<input type="checkbox"/>					
				6.13	Klimaaspekte in neu geplante Verkehrsforen der LHP einbauen	++	<input type="checkbox"/>					

06 Verkehr

Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

Betreff: Parkgebührenordnung

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen? Nein Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe? Nein Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten? Nein Ja Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt Nr. 546000 Bezeichnung: Parkeinrichtungen.

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
Ertrag laut Plan	3.977.300	4.487.500	4.487.500	4.487.500	4.480.000	0	17.942.500
Ertrag neu	2.609.677	4.487.500	4.487.500	4.487.500	4.480.000	0	17.942.500
Aufwand laut Plan	640.900	681.300	685.900	690.500	671.800	0	2.729.500
Aufwand neu	376.617	681.300	685.900	690.500	671.800	0	2.279.500
Saldo Ergebnishaushalt laut Plan	3.336.400	3.806.200	3.801.600	3.797.000	3.808.000		15.213.000
Saldo Ergebnishaushalt neu	2.233.060	3.806.200	3.801.600	3.797.000	3.808.200	0	15.213.000
Abweichung zum Planansatz	-1.103.340	0	0	0	0	0	0

5. a Durch die Maßnahme entsteht keine Ent- oder Belastung über den Planungszeitraum hinaus bis in der Höhe von insgesamt Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereitgestellt	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Bis Maßnahmeende	Gesamt
Investive Einzahlungen laut Plan	0	0	0	0	0	0	0	0
Investive Einzahlungen neu	0	0	0	0	0	0	0	0
Investive Auszahlungen laut Plan	0	0	0	0	0	0	0	0
Investive Auszahlungen neu	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Finanzhaushalt laut Plan	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Finanzhaushalt neu	0	0	0	0	0	0	0	0
Abweichung zum Planansatz	0	0	0	0	0	0	0	0

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung gedeckt.

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan? Nein Ja

Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung von Vollzeiteinheiten verbunden.
Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt?

Nein Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.

Nein Ja

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z. B. zur Herleitung und Zusammensetzung der Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).

Bemerkung zum Ist 2021:

-Erträge Konto 4321000: ohne Beträge der Bargeldentleerung der Parkscheinautomaten im November und im Dezember.

-Abschreibungen DK 4006: Buchung der Abschreibung in H+H noch offen

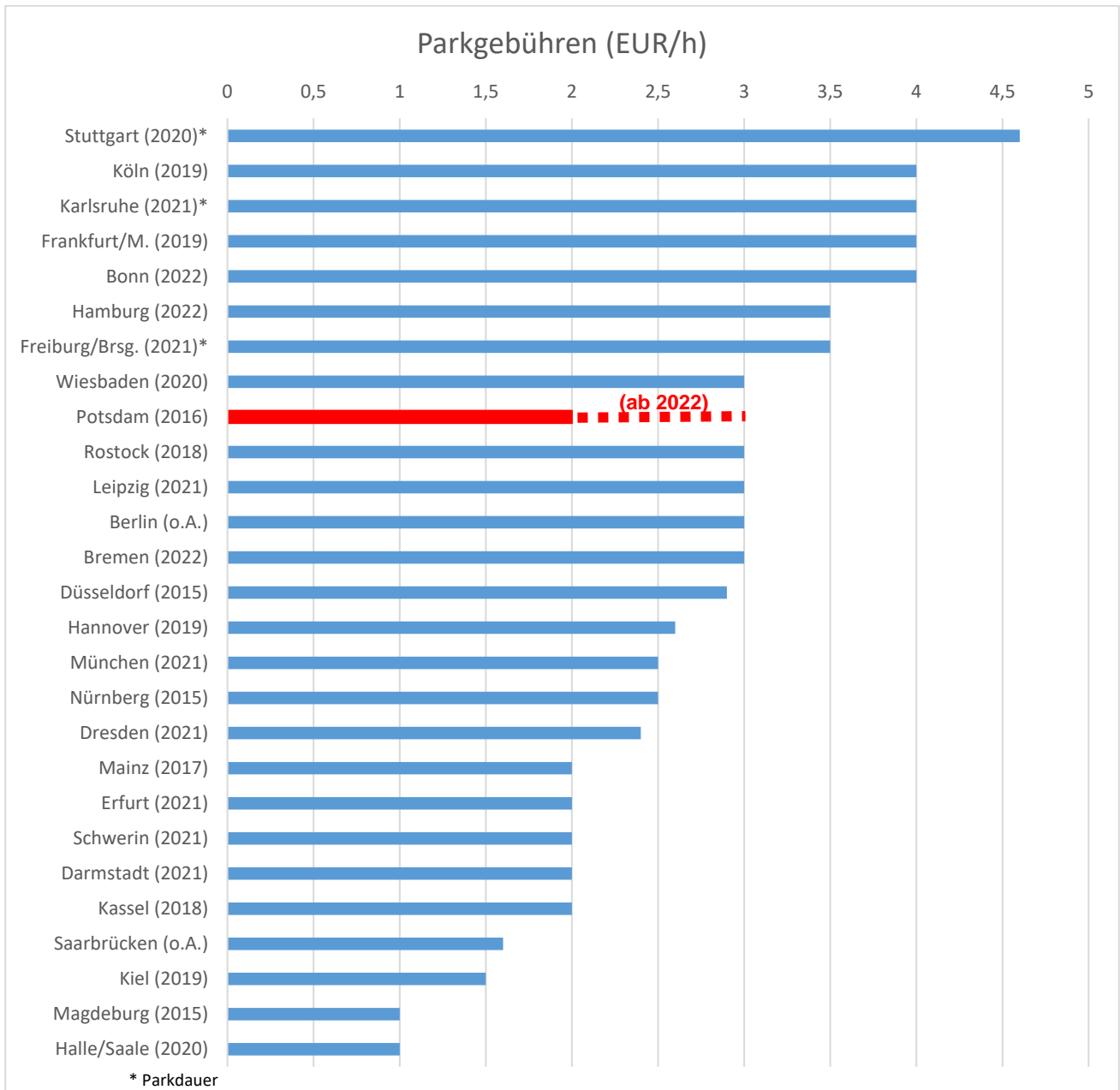
-pandemiebedingte Einnahmeausfälle

Anlagen:

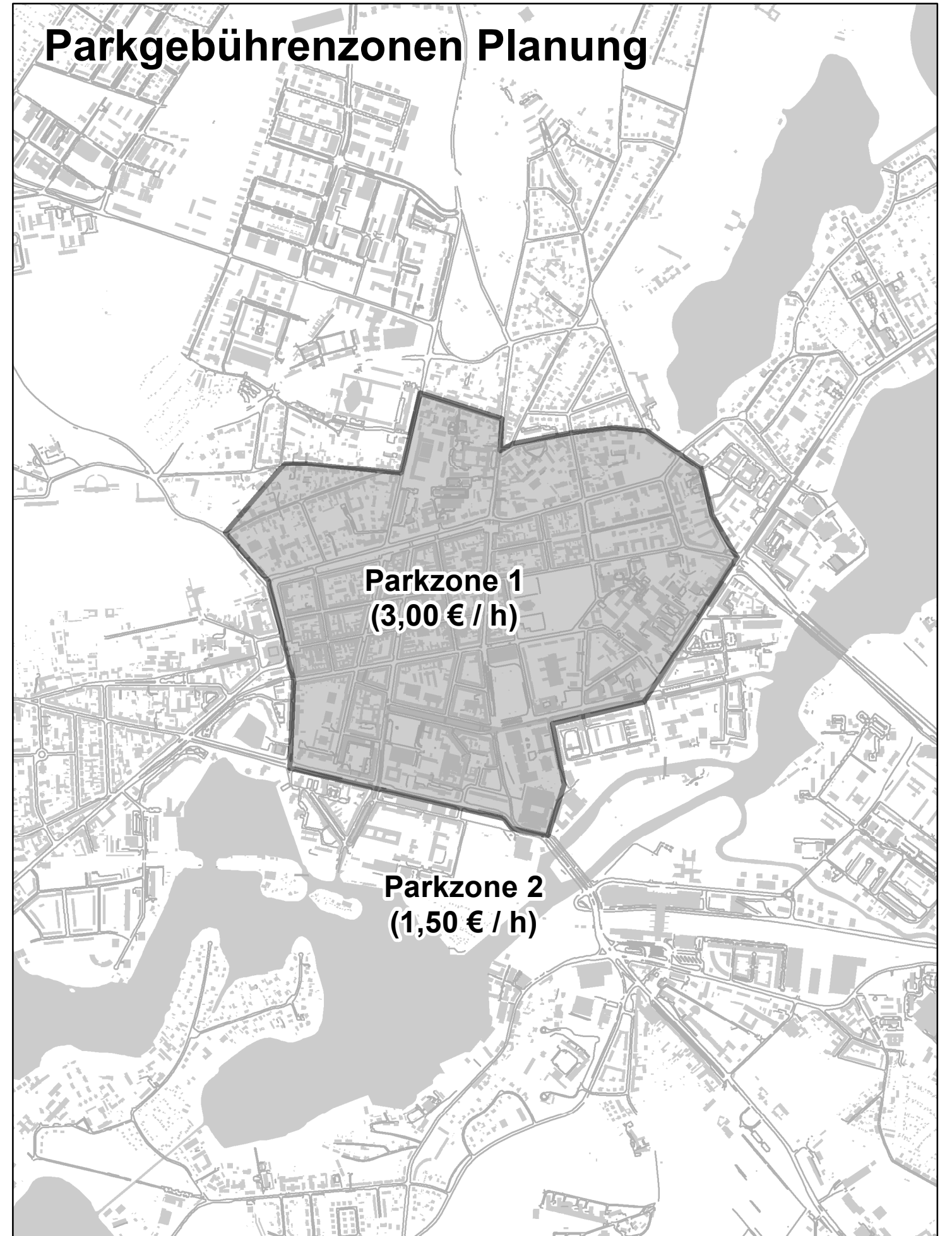
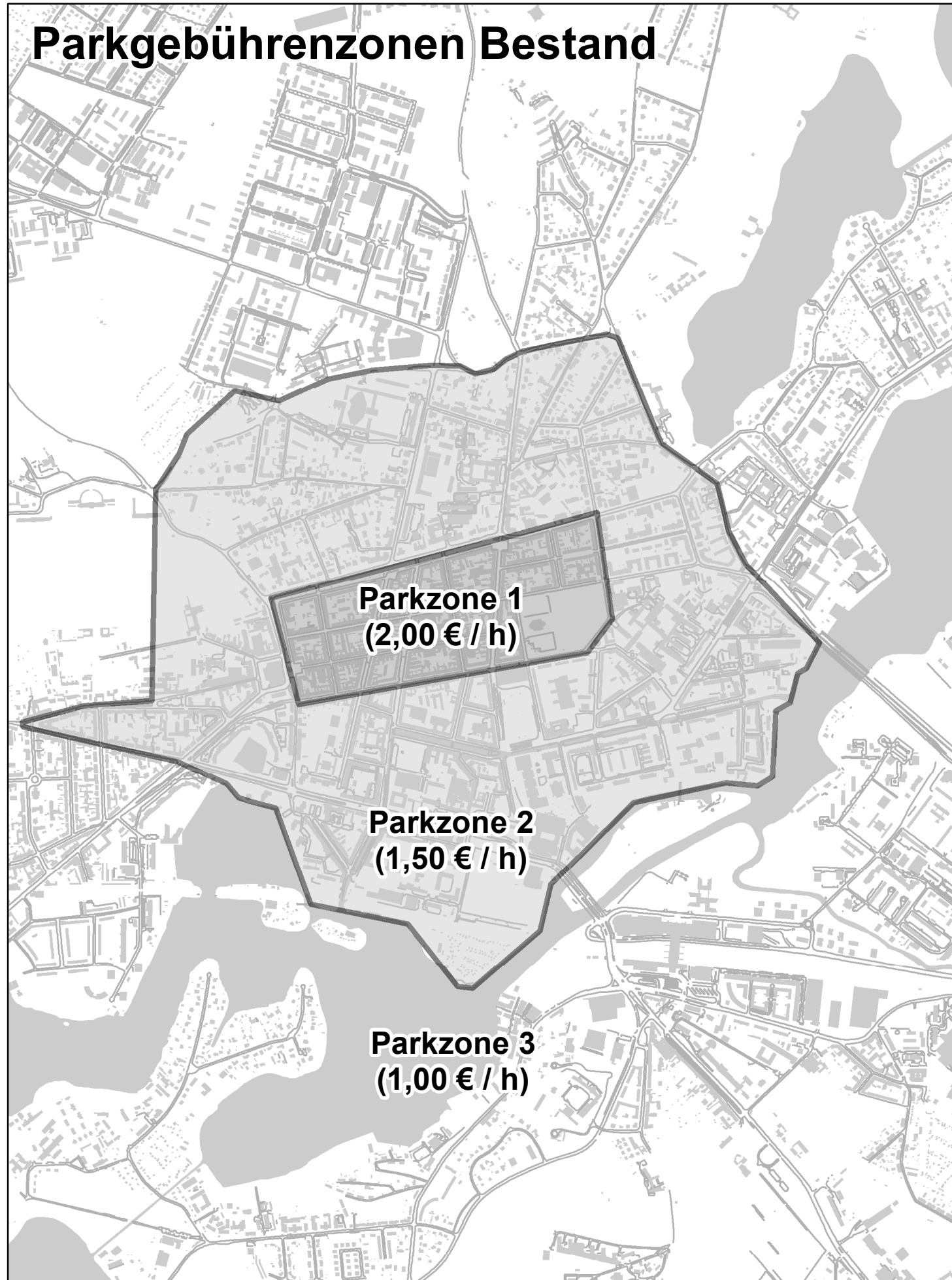
- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen
(Interne Pflichtanlage!)
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenberechnung (anlassbezogen)

Anlage1:

Städtevergleich zur aktuellen Parkgebührenhöhe in der jeweils teuersten Parkzone
(Stand 03/2022)



Anlage 2: Vergleich Parkzonen Bestand - Planung



Gebührenordnung für die Nutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im öffentlichen Straßenland auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam vom ...2022 (Parkgebührenordnung)

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am2022 die Änderung der Parkgebührenordnung in der Fassung vom 27.01.2016 wie folgt geändert:

Rechtsgrundlagen

- *§ 6a Absätze 6 und 7 Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008)*
- *§ 1 der Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen nach § 6a Absätze 6 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes vom 24. September 1993 (GVBl. II, S.646)*
- *§ 3 Abs. 2 Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgC) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091)*
- *§ 3 Abs. 4 Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091)*

1. Grundsätze

- 1.1** Soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in der Landeshauptstadt Potsdam durch Verkehrszeichen gebührenpflichtig oder mit Parkschein verkehrsrechtlich angeordnet ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Parkgebührenordnung erhoben.
- 1.2** Die Erhebung der Gebühren erfolgt durch Parkscheinautomaten oder andere Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit. Gebühren können auch über weitere zugelassene elektronische Einrichtungen oder Vorrichtungen wie Mobiltelefone entrichtet werden. Die Zahlung kann auch durch die Benutzung einer Betreiberapplikation („App“) erfolgen, sofern ein entsprechendes System zur Entrichtung der Parkgebühren und zur Überwachung der Parkzeit für den jeweiligen Stellplatz zusätzlich eingerichtet und funktionsfähig ist.

2. Parkzonen

Die nachfolgend genannten Straßen bzw. -abschnitte sind Bestandteil der jeweiligen Parkzone. Die Parkzonen sind auf dem als Anlage beigefügten Kartenausschnitt dargestellt. Diese Anlage ist Bestandteil dieser Parkgebührenordnung.

2.1 Parkzone 1

Die Parkzone 1 wird nach außen durch folgende Straßen begrenzt:

- Im Norden: Gregor-Mendel-Straße (Tieckstraße bis Jägerallee), Jägerallee, Helene-Lange-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Behlertstraße
Im Osten: Behlertstraße, Berliner Straße (Behlertstraße bis Am Kanal)
Im Süden: Am Kanal, Am Alten Markt, Humboldtstraße, Breite Straße (Humboldtstraße bis Schopenhauerstraße)
Im Westen: Schopenhauerstraße (Breite Straße bis Weinbergstraße)

2.2 Parkzone 2

Die Parkzone 2 umfasst das übrige Stadtgebiet.

3. Parkgebühren

3.1 Parkzone 1

Die Parkgebühren betragen für das Parken je Parkzeiteinheit in den Grenzen der Parkzone 1:

Parkzeiteinheit je Stunde	Parkgebühr 3,00 EUR
------------------------------	------------------------

Die Mindestparkgebühr beträgt 0,50 EUR.

3.2 Parkzone 2

Die Parkgebühren betragen für das Parken je Parkzeiteinheit in den Grenzen der Parkzone 2:

Parkzeiteinheit je Stunde	Parkgebühr 1,50 EUR
------------------------------	------------------------

Die Mindestparkgebühr beträgt 0,50 EUR.

3.3 Carsharing

Die Parkgebühren betragen für das Parken je Parkzeiteinheit für Carsharing-Fahrzeuge, die mittels einer Plakette nach § 39 Abs. 11 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gekennzeichnet sind, in allen Parkzonen:

Parkzeiteinheit je Stunde	Parkgebühr 0,50 EUR
------------------------------	------------------------

Die Mindestparkgebühr beträgt 0,50 EUR.

Für elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge, die sowohl über eine Plakette nach § 39 Abs. 11 StVO als auch über eine Kennzeichnung nach § 9a der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) verfügen, wird für das Parken auf ansonsten gebührenpflichtigen Straßen und Wegen bis zum 31.12.2026 keine Gebühr erhoben.

4. In-Kraft-Treten

Die Parkgebührenordnung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Parkgebührenordnung vom 27.01.2016 (veröffentlicht am 25.02.2016) außer Kraft.

Potsdam, den

Mike Schubert
Oberbürgermeister

Anlage zur Gebührenordnung für die Nutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im öffentlichen Straßenland auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam vom2022
(Parkgebührenordnung)

Parkgebührenzonen

