PB.S-01-038

Kapitel 3: Solidarität sichern

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

46. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
11. - 13. Juni 2021

Antragsteller*in: Erich Minderlein (KV Ortenau)

Änderungsantrag zu PB.S-01

Von Zeile 37 bis 38 einfügen:
Wohnen ist die soziale Frage unserer Zeit und für viele Menschen, viele Familien bis weit in die Mittelschicht hinein eine der Existenz.
Die Subventionierung von Kraftfahrzeugabstellanlagen durch den Zwang zu deren Errichtung in den Landesbauordnungen und somit durch die Wohnungsmieten muss durch eine Belastung von Kraftfahrzeugabstellanlagen mit einer ÖPNV Abgabe ersetzt werden.

Begründung

Stellplätze müssen zur Zeit aufgrund der Landesbauordnungen(LBO) errichtet werden.
Dies betrifft Wohnungen, Geschäftsräume, Arbeitsplätze und anderen Quellen und Senken von Besucherverkehr. Aufgrund der LBO-Vorgaben besteht dadurch eine Präferenz für den Kfz Verkehr.

Oft sind Stellplatzkosten nicht kostendeckend, weil der Stellplatz vorhanden sein muss aufgrund der LBO. Vor allem am Land sind kostendeckende Stellplatzmieten oft nicht durchsetzbar.
Ein Teil wird deshalb in der Wohnungsmiete mitbezahlt. Ein Teil geht ein in die Betriebskosten von Unternehmen. Einen Teil zahlt die Allgemeinheit über die kommunale Bereitstellung von Parkplätzen im öffentlichen Raum, kommunale Errichtung von Parkhäusern etc., Kontrolle des sogenannten ruhenden Verkehrs, Behinderung des realen Verkehrs.

Eine Aufhebung der Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen in den LBOs wird ein marktnäheres Verhalten der Teilnehmer am Immobilienmarkt bewirken.
Eine Entkopplung wird den Flächenbedarf und somit die Wohnungs-Mieten reduzieren und das Abstellen verteuern.
Es wird auch helfen, einen Markt für Parkraum aufzubauen.
Der ÖPNV wird nicht mehr beschädigt durch Minderauslastung.

Durchführung:

Der Eigentümer der Stellfläche zahlt eine Steuer an die Kommune oder das Land, ersatzweise an den Bund, falls regional oder auf Länderebene eine solche Steuer nicht existiert. Dies erfolgt analog der Grundsteuer.
Auch eine Kommune, welche Parkplätze / Stellplätze anbietet, entrichtet die Steuer ihrerseits.
Der Eigentümer kann sie dann den Nutzern in Rechnung stellen.
Eigentümer, das sind Kommunen, Arbeitgeber, Geschäfte, Bewirtschaftungsbetriebe wie Gaststätten und Hotels, Sportstadien, ...
Nutzer das sind Mieter, Kunden, Arbeitnehmer, ... Besucher
Kommunen, Immobilien und Geschäfte, die nicht mit Stellplätzen verbunden sind, haben einen wirtschaftlichen Vorteil.

Ausgenommen werden Stellplätze auf abgeschlossenen Privatgrundstücken, Stellplätze an unbewirtschafteten Sporteinrichtungen, Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge wie

Krankenhäuser, Stellplätze der Kfzvermietungswirtschaft und P+R Stellplätze, die dem Umstieg in den ÖP(NF)V dienen.

Eine Abgabe auf Parkplätze kann dazu verwendet werden, Mittel zu generieren, die wieder dem ÖV zu fließen, in Nah und Fernverkehr. Eine Abgabe, welche Kommunen entrichten müssen, kann auch dort ein Umdenken bewirken. Bei verschiedenen Ländern mit Automobilindustrie sehe ich da ein Defizit. Diese werden solche Abgaben erst einrichten, wenn sie ohne ins Hintertreffen kommen, z.B. weil sie wegen ihrer veralteten LBO keine Bundesmittel mehr erhalten. Eine kommunale oder Länderforderung zur Verkehrsentwicklung durch den Bund muss von einer Abschaffung der Stellplatzpflicht in der LBO abhängig gemacht werden.

Die in der Geschichte der BRD bisher vollzogene Bevorzugung des Kfz-Verkehrs muss in einer neuen Bundesregierung beendet werden.
Die nächste Bundesregierung soll im Zusammenhang mit der Neuregelung der Mobilität auch die Strassenverkehrsordnung revidieren.
Dazu gehört in der StVO, das Parken im öffentlichen Raum wieder generell zu verbieten, so wie es ursprünglich war. Ausser in hierfür markierten Flächen und Anlagen soll das Parken generell verboten werden.
Das ermöglicht, die dann von Kommunen errichteten Parkplätze ebenfalls steuerlich zu erfassen.

Es wird einer Abstimmung zwischen Kommunen, Ländern und dem Bund bedürfen, denn auch die Kommunen streben autofreie Zonen an. Das ist ein Gesamtproblem.
Aber federführend muss der Bund sein durch Gestaltung der Mobilität, der Verkehrsordnung, der Verteilung der Fördermittel für Kommunal, Landes- und Verkehrsentwicklung.

weitere Antragsteller*innen

Bernhard Ziegler (KV Frankfurt-Oder); Marie Möller (KV Erfurt); Karl Hertkorn (KV Sigmaringen); Birgitta Tremel (Hannover RV); Matthias Restorff (KV Schwarzwald-Baar); Sascha Heußen (KV Köln); Jacob Spanke (KV Lahn-Dill); Rolf Beu (KV Bonn); Juni Schandl (KV Ortenau); Niklas Dehne (KV Würzburg-Stadt); Michael Hälsig (KV München); Manfred Ostermeier (KV Straubing-Bogen); Daniel Jochum (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg); Michael Hoffmeier (KV Eichsfeld); Christian Zander (KV Tübingen); Karl-Heinz Trick (KV Ortenau); Doris Zodel (KV Wangen-Allgäu); Karin Hieronimus (KV Berlin-Kreisfrei); Leon Kuderer (KV Ortenau); Christoph Steinig (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf); Monika Zimmermann (KV Freiburg)