

Einführung einer "Coronataste" beim Parken in Greifswald

Einbringer/in		Datum	
CDU-Fraktion		25.09.2020	
Beratungsfolge		Sitzungsdatum	Beratung
Hauptausschuss	Beratung	28.09.2020	Ö
Bürgerschaft	Beschlussfassung	19.10.2020	Ö

Beschlussvorschlag

- Die Bürgerschaft beauftragt den Oberbürgermeister als Gesellschafter über die Gesellschafterversammlung der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG), die Kostenfreiheit auf von der GPG bewirtschafteten Parkflächen in der ersten Stunde zu ermöglichen ("Coronataste").
- 2. Die Parkgebühren-Verordnung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (gültig seit dem 01.07.2019) wird im § 2 um einen neuen Absatz (4) ergänzt: "Auf den vorstehend benannten öffentlichen Verkehrsflächen ist die erste Stunde des Parkens nicht kostenpflichtig."
- 3. Eventuell entstehende Einnahmeausfälle bei der GPG sind aus dem städtischen Haushalt zu decken.

Sachdarstellung

Diese Beschlussvorlage wird von der CDU-Fraktion interfraktionell angestrebt.

In verschiedenen deutschen Städten gibt es seit den 2000er Jahren die Möglichkeit, für einen bestimmten Zeitraum auf parkraumbewirtschafteten Flächen kostenfrei zu parken. Möglich wurde dies durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Jahr 2004. In Mecklenburg-Vorpommern existiert diese Regelung unter anderem in Stralsund, Neubrandenburg und Schwerin. Solche Regelungen steigern die Attraktivität der Innenstädte und des örtlichen Einzelhandels, zudem wird das häufig existierende rechtswidrige Kurzzeitparken vermindert. In Greifswald existiert solch eine Regelung bisher nicht, ist aber durch die Corona-Krise dringlich geworden. Der ohnehin schon unter Druck stehende innerstädtische Handel ist durch Corona schwer geschädigt worden und viele Arbeitsplätze sind in dieser Branche stark gefährdet. Eine Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung würde eine "Coronataste" darstellen, die ein kostenfreies Parken in der ersten Stunde ermöglicht. Eine solche Forderung wurde jüngst auch von Greifswalder Innenstadthändlern (Papierhaus Greifswald) und der Lokalchefin der Ostsee-Zeitung aufgestellt. Für die im öffentlichen Straßenraum befindlichen Parkflächen wird die Parkgebühren-Verordnung geändert, für die Einrichtungen

im wirtschaftlichen Bereich der GPG sollte der Oberbürgermeister über die Gesellschaftversammlung tätig werden.

Finanzielle Auswirkungen

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen (Ja oder Nein)?	HHJahr
Ergebnishaushalt	Ja	
Finanzhaushalt	Ja	

	Teil- haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1				

	HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €
1				

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto Deckungsvorschlag	Deckungsmittel in €
1			

Folgekosten (Ja oder Nein)?

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Planansatz in €	Jährliche Folgekosten für	Betrag in €
1					

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
		X

Begründung:

Anlage/n

- 1 Stellungnahme der Verwaltung öffentlich
- 2 Stellungnahme des Aufsichtsrates der GPG mbH nichtöffentlich

Stellungnahme der Verwaltung zur BV-P-ö/07/0002 "CORONA-Taste beim Parken" zusätzlich zu den in der Sitzung des Bauausschusses am 15.09.2020 gegebenen Hinweisen

Die Umsetzung von Punkt 1 würde zu derzeit nicht einschätzbaren Mindererträgen bei der GPG und damit gegebenenfalls zu negativen Jahresergebnissen führen, wobei zu beachten ist, dass auch diese Gesellschaft die Auswirkungen der Corona-Pandemie spürt. Nach kurzer Rücksprache mit der Gesellschaft kann derzeit auch nicht eingeschätzt werden, mit welchem (finanziellen) Aufwand und in welchem Zeitraum dies technisch zu realisieren wäre.

Soweit der Einbringer unter 3. darauf abstellt, dass die Einnahmeausfälle <u>der GPG</u> durch den städtischen Haushalt zu erstatten wären, müsste dies unter beihilferechtlichen Gesichtspunkten geprüft werden. (s.u.)

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auf die bereits sehr niedrigen Parkgebühren und Parktarife der GPG hinzuweisen, die bezüglich der 1. Stunde an verschiedenen Standorten wohlbedacht auch unterschiedlich sind.

Beihilferechtliche Prüfung

Angesichts der bestehenden Unklarheiten über die konkreten Umstände (insbesondere mögliche Höhe der zu erstattenden Einnahmeausfälle) kann in beihilferechtlicher Hinsicht lediglich allgemeiner ausgeführt werden:

Beihilfe im europarechtlichen Sinne ist jede staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige, die den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen den Mitgliedsstaaten beeinträchtigt (Art. 107 Abs.1 AEUV).

Mit der Vorgabe des kostenlosen Parkens in der ersten Stunde für die von der GPG bewirtschafteten Parkflächen unter gleichzeitiger Erstattung der Einnahmeausfälle würde zumindest aus staatlichen Mitteln die GPG als insofern wirtschaftlich tätiges Unternehmen eine Begünstigung (die sog. Altmark-Trans-Kriterien, die zum Ausschluss einer Begünstigung führen, sind vermutlich nicht erfüllt) erhalten.

Eine Wettbewerbsverfälschung droht hingegen erst bei Überschreiten der (Dawl)de-minimis-Grenzen in Höhe von 200.000 € bzw. im Falle einer Dawl (Dienstleitung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse) von 500.000 € innerhalb von drei Steuerjahren. Selbst unter Annahme einer Dawl (dann ist aber auch eine Betrauung erforderlich) dürften damit jährlich höchstens ca. 166.000 € ausgeglichen werden, wobei die GPG dann in diesem Zeitraum keinerlei andere de-minis-Beihilfe erhalten dürfte (muss vorab von der GPG dargelegt werden). Insofern kommt es darauf an, wie hoch die Erstattung ausfällt. Sofern keine belastbare Aussage dazu gemacht werden kann, darf nicht unterstellt werden, dass diese Grenzen unterschritten würden.

Falls die de-minimis-Grenzen nicht eingehalten werden könnten, wäre vorliegend im Ergebnis – unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit – davon auszugehen, dass auch der Handel zwischen den Mitgliedstaaten – mehr als bloß hypothetisch – beeinträchtigt sein könnte. Ein staatlicher Zuschuss, der einem Unternehmen gewährt wird, das ausschließlich örtliche oder regionale Dienste und keine Dienste außerhalb seines Heimatstaats erbringt, kann sich dennoch auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirken, wenn diese Dienste (auch mittels der Niederlassungsfreiheit) von Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten erbracht werden könnten und diese Möglichkeit nicht rein hypothetischer Natur ist (vgl. Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union v. 19.07.2016, Rn. 192). Dass dies vorliegend in der UHGW

nicht nur rein hypothetisch der Fall ist, zeigt sich daran, dass etwa die Betreiberin des Parkhauses in der Dompassage ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der belgischen S.A. Interparking N.V. ist. Ob dieser grenzüberschreitende Bezug dadurch unterbrochen ist, dass die vor Ort tätige Betreiberin eine rechtlich eigenständige GmbH ist, darf zumindest bezweifelt werden, da die Niederlassungsfreiheit nach Art. 49 AEUV grundsätzlich auch die Gründung von selbstständigen Tochtergesellschaften erfasst.

Sofern dahingehend eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV – und vorliegend keine Ausnahme nach § 107 Abs. 2 AEUV ersichtlich erscheint – könnte sich eine Freistellung von der Notifizierungspflicht zwar aus der sog. AGVO ergeben. Grundvoraussetzung ist aber u. a. der sog. Anreizeffekt, der darin bestehen muss, dass die begünstigte Tätigkeit ohne die Beihilfe nicht verwirklicht worden wäre. Jedenfalls hinsichtlich der städtischen Parkflächen dürfte dies zweifelhaft sein, da die GPG – vermutlich – in jedem Fall auch ohne Beihilfe diese bewirtschaften würde. Soweit daher auch keine Freistellung nach der AGVO in Betracht kommen sollte, wäre eine Notifizierung erforderlich, die bis zu 1 ½ Jahren dauern kann. Falls die Maßnahme ohne erforderliche Notifizierung durchgeführt würde, wäre sie rechtswidrig und müsste (zzgl. Zinsen) zurückverlangt werden.

Kostenloses Parken in anderen Städten wird regelmäßig mit einer Gebühren bzw. Entgelterhöhung für die zahlungspflichtigen Parkzeiten verbunden und insofern ein wirtschaftlicher Ausgleich für die private Parkraumbewirtschaftung zumindest angestrebt, wobei dieser Ausgleich dann nicht aus staatlichen Mitteln erfolgt und damit auch keine Beihilfe darstellt.