

Steckbrief: Drohender Parkraummangel Schritt für Schritt prüfen

Einwohner- und Pkw-Dichte als Bemessungskriterien ermitteln

Die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Jahr 2024 sowie die zugehörigen Verwaltungsvorschriften eröffnen den Kommunen erhebliche Handlungsspielräume bei der Steuerung des ruhenden Verkehrs. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bietet hierzu mit seinen [Anwendungshinweisen zur novellierten Straßenverkehrsordnung 2024 vom 16.02.2026](#)¹ eine Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden in Baden-Württemberg.

Eine der zentralen Neuerungen ist, dass Bewohnerparken nun nicht mehr erst bei einem bereits bestehenden, sondern auch bei einem lediglich drohenden erheblichen Parkraumangel angeordnet werden kann (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO). Flankiert wird dies durch die Anhebung der maximalen Ausdehnung für Bewohnerparkzonen von bisher 1.000 auf nun 1.500 Meter (VwV-StVO zu § 45, Rn. 31). Zudem wurde die Rechtsgrundlage dahingehend erweitert, dass Bewohnerparken nun auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie zum Schutz der Umwelt und des Klimas angeordnet werden kann (§ 45 Abs. 1b Satz 2 StVO; VwV-StVO zu § 45, Rn. 29a).

Ein drohender Parkraumangel gemäß Rn. 29 zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO kann vorliegen, „wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass die Schwelle [zu einem tatsächlichen Parkraumangel] in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).“ (VM BW, Anwendungshinweise zur StVO-Novelle 2024, 16.02.2026, S. 17)

Gemäß den [Anwendungshinweisen zur novellierten Straßenverkehrsordnung 2024 vom 16.02.2026](#)¹ ist für diesen Nachweis eine aufwendige Einzelfallzählung mit anschließender Hochrechnung in der Regel nicht mehr erforderlich, da diese die beabsichtigte Vereinfachung des Vorgehens konterkarieren würde. Die [Anwendungshinweise](#) schlagen hierzu als Variante vor, stattdessen die Besiedlungsstruktur als geeigneten Maßstab heranzuziehen, um die Prognose zuverlässig und aufwandsarm zu gestalten. Von einem erheblichen Parkraumangel ist nach diesem Vorschlag als Orientierung für die Praxis dann auszugehen, wenn folgende Merkmale erfüllt sind.

- eine Einwohnerdichte von mindestens 50 Personen pro Hektar sowie
- eine Pkw-Dichte von mindestens 300 Fahrzeugen (in Städten über 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern) bzw. 400 Fahrzeugen (in kleineren Kommunen) pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ([VM BW, Anwendungshinweise zur StVO-Novelle 2024, 16.02.2026, S. 18](#))

Dieser Steckbrief zeigt eine Möglichkeit auf, wie das Vorgehen in Kommunalverwaltungen skizziert werden könnte.



¹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Anwendungshinweise zur novellierten Straßenverkehrsordnung 2024 – Neufassung des Schreibens vom 17.12.24. Stuttgart, 16. Februar 2026 (Az. VM4-3850-1/12/12).

Ermittlung der Einwohnerdichte

1. Untersuchungsgebiet festlegen

- **Identifikation:** Eindeutige Bezeichnung für das Quartier wählen, in dem ein erheblicher Parkraumangel erwartet wird (z. B. „Quartier West“), um eine präzise Zuordnung aller Daten sicherzustellen.
- **Digitale Abgrenzung (GIS):** Die Gebietsgrenze im GIS als geschlossene Fläche (Polygon) erfassen. Dies ist die technische Voraussetzung, um die exakte Gebietsgröße in Hektar als Basis für die Berechnung der Einwohnerdichte zu erhalten.
- **Plangrundlage:** Eine Übersichtskarte mit den üblichen Standards (Maßstab, Nordpfeil, Datum) als offiziellen Nachweis für die Akte speichern.

2. Fläche ermitteln

- **Flächenausgabe:** Die im GIS erfasste Fläche in Quadratmetern (m^2) ausgeben lassen.
- **Umrechnung:** Den Wert in Hektar (ha) umrechnen (Formel: $m^2 / 10.000$). Dies ist der notwendige Nenner, um die Einwohnerdichte später mit dem Orientierungswert (50 Ew/ha) vergleichen zu können.
- **Genauigkeit:** Das Ergebnis auf zwei Nachkommastellen runden (z. B. 15,34 ha), um eine präzise Berechnungsgrundlage für die Prognose sicherzustellen.

3. Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner erheben

- **Datenerhebung:** Die Einwohnerzahl (Personen mit Hauptwohnsitz im Untersuchungsgebiet) für das exakt abgegrenzte Gebiet beim örtlichen Melderegister oder der Statistikstelle anfordern (inkl. exakt definiertem Stichtag). Bei Bedarf kann der Statistikstelle hierfür im Vorfeld eine Liste mit allen Adressen im Untersuchungsgebiet zugeschickt werden.
- **Alternatives Vorgehen:** Falls keine kleinräumigen Melderegisterdaten vorliegen, kann die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner über die Gitternetzzellen des Zensus-Atlas 2022 hergeleitet werden. Das Untersuchungsgebiet im GIS kann dafür räumlich mit dem Zensus-Raster verglichen und die Einwohnerzahlen der im Untersuchungsgebiet liegenden Gitternetzzellen aufsummiert werden. Da der Stichtag des Zensus der 15. Mai 2022 ist, muss das Ergebnis mit aktuellen kommunalen Kennzahlen (z. B. aus der gesamtstädtischen Einwohnerstatistik) abgeglichen und im Bericht transparent als Zensus-Schätzung (Stand: 15.05.2022) ausgewiesen werden.

4. Einwohnerdichte berechnen

- **Kalkulation:** Ermittlung der Einwohnerdichte (Ew/ha) aus Fläche (ha) und Einwohnerzahl des Gebiets, zum Abgleich mit dem Orientierungswert von 50 Ew/ha.

5. Ergebnis dokumentieren

- **Kurzprotokoll:** Das Ergebnis sollte übersichtlich dokumentiert werden, sodass alle notwendigen Angaben für die Akten enthalten sind – insbesondere Gebiet, Stichtag, Fläche in ha, Einwohnerdichte in Ew/ha und Quellen.

Ziel

Belastbare Ermittlung der Einwohnerdichte (Ew/ha) zur Überprüfung des Orientierungswerts (mind. 50 Ew/ha) für einen drohenden Parkraumangel

Datenquellen & Hilfsmittel

Raumbezug: GIS-Anwendung mit amtlichen Kartenwerken (ALKIS) zur exakten Polygon-Abgrenzung der Untersuchungsfläche

Einwohnerdaten: Aktueller Auszug aus dem örtlichen Melderegister oder – bei Bedarf für das alternative Vorgehen – das 100-m-Raster (eine Gitternetzzone entspricht genau 1 Hektar) des [Zensus-atlas 2022](#)

Ermittlung der Pkw-Dichte

1. Bezugsraum festlegen

- **Identifikation:** Auswahl des Bezugsraums basierend auf der Datenverfügbarkeit (kann mit dem Untersuchungsgebiet der Einwohnerdichte identisch sein oder – je nach Verfügbarkeit von Pkw-Daten – davon abweichen). Idealerweise Nutzung des exakt abgegrenzten Untersuchungsgebiets, sofern kleinräumige Pkw-Daten vorliegen.
- **Alternativer Bezugsraum:** Festlegung der gesamten Kommune als Bezugsraum, falls Pkw-Bestandsdaten nur auf dieser Ebene (z. B. via Kraftfahrt-Bundesamt KBA) verfügbar sind.
- **Dokumentation:** Eindeutige Benennung des gewählten Raums und des Stichtags zur Sicherstellung der Datenkonsistenz.

2. Pkw-Bestand erheben

- **Datenerhebung:** Abruf des Pkw-Bestands im Untersuchungsgebiet bei der örtlichen Zulassungsbehörde bzw. der Statistikstelle.
- **Alternatives Vorgehen:** Entspricht der Bezugsraum der ganzen Kommune (siehe oben bei 1. Alternativer Bezugsraum) kann die Bestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamts mit Pkw-Zulassungszahlen auf kommunaler Ebene zur Berechnung der Pkw-Dichte herangezogen werden.
- **Datengrundlage harmonisieren:** Die Einwohnerzahl und der Pkw-Bestand sollten idealerweise denselben Stichtag aufweisen. Um die methodische Konsistenz und Datenvalidität der Berechnung zu wahren, ist bei abweichenden Erhebungszeitpunkten eine größtmögliche zeitliche Übereinstimmung der Datensätze sicherzustellen. Sollte eine Übereinstimmung der Stichtage technisch nicht möglich sein, müssen die Werte unter Verwendung möglichst aktueller Kennzahlen abgeglichen werden. Eine verbleibende zeitliche Diskrepanz ist im Kurzprotokoll transparent auszuweisen.

3. Pkw-Dichte berechnen

- **Kalkulation:** Ermittlung der Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner nach der Formel: $(\text{Anzahl Pkw} / \text{Einwohnerzahl}) \times 1.000$
- **Abgleich mit den Schwellenwerten:** Ermittelte Pkw-Dichte mit den Schwellenwerten abgleichen: mindestens 300 Pkw/1.000 Ew (Großstädte > 200.000 Ew) bzw. 400 Pkw/1.000 Ew (kleinere Kommunen)

4. Ergebnis dokumentieren

- **Kurzprotokoll:** Das Ergebnis sollte übersichtlich dokumentiert werden, sodass alle notwendigen Angaben für die Akten enthalten sind – insbesondere Bezugsraum, Pkw-Bestand, Pkw-Dichte und Quellen.
- **Ablage:** Direkte Übernahme des Dokuments als Beleg in die Verfahrensakte zur Begründung des drohenden Parkraum Mangels.

Fazit

Die StVO-Novelle 2024 ermöglicht Bewohnerparken bereits bei drohendem Parkraum-mangel. Das Verkehrsministerium schlägt hierzu als Variante vor, den Nachweis effizient über die zwei Kenngrößen Einwohnerdichte und Pkw-Dichte zu führen.

Dieser Steckbrief zeigt eine Möglichkeit auf, sich diesen Werten unter Nutzung vorhandener Datenquellen wie GIS oder Melderegister zuverlässig anzunähern.

Fachliche Unterstützung bietet das Kompetenznetz Klima Mobil.

Ziel

Ermittlung der Pkw-Bestandsdichte (Pkw/1.000 Ew) zum Abgleich mit den Orientierungswerten (300 bzw. 400 Pkw/1.000 Ew)

Datenquellen & Hilfsmittel

Pkw-Bestand: Registerdaten der örtlichen Zulassungsbehörde bzw. Statistikstelle, [Datensätze des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg](#) oder die [Bestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamts \(KBA\)](#)

Einwohnerdaten: Kommunale Statistikdaten (möglichst zum Pkw-Bestandsstichtag) zur Sicherstellung der Datenkonsistenz oder [Bevölkerungsdaten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg](#), falls die Pkw-Dichte auf der alternativen Ebene der ganzen Kommune ermittelt wird.

Foto
Kompetenznetz Klima Mobil

**NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH**
Rosentsteinstraße 37 b
D-70191 Stuttgart
www.nvbw.de

Autorenschaft:
Daniel Voith, Kompetenznetz Klima Mobil
klimamobil@nvbw.de
Datum: 30.07.2026