Kompetenznetz
KLIMA MOBIL

Wirksame & angemessene Parkgebühren

Hinweise des Kompetenznetzes Klima Mobil

Einleitung

Die Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr führen bislang nicht ausreichend zu den notwendigen Einsparungen von Treibhausgasen, wie sie gesetzlich verankert sind.[1] Zur effektiven Steuerung der Verkehrsmittelwahl sind wirksame Push- und Pull-Maßnahmen[2] notwendig. Parkgebühren dienen dem Zweck, die Verteilung des öffentlichen Raums zu ordnen und dessen Nutzung zu bepreisen. Zusätzlich können diese Gebühren eine Steuerungswirkung zugunsten des Umweltverbunds entfalten. Doch wie sollten Parkgebühren konkret ausgestaltet sein, um Wirkung zu zeigen? Das vorliegende Papier gibt Hinweise für Kommunen zu konkreten Gebührenhöhen für das Zeit- und Bewohnerparken und legt dar, in welcher Größenordnung hierdurch Verbesserungen in der Mobilität erreicht werden können.

Parkraummanagement trägt im kommunalen Einflussbereich erheblich dazu bei, das Mobilitätsverhalten zu steuern[3]. Es wird jedoch bislang nur in Ausnahmefällen als Bestandteil einer integrierten Verkehrsplanung betrachtet oder als kommunales Klimaschutzinstrument angewendet. Daher ist es wichtig, Parkraum aktiv zu managen und mit wirksamen Gebühren zu bewirtschaften.

Die Kommunen haben einen großen Spielraum bei der Ausgestaltung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, der im Rahmen der StVO-Novelle von 2024 nochmals erweitert wurde. Nun ist das Ausweisen von Bewohnerparkgebieten als Mittel zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung – unabhängig vom Parkdruck - möglich. Weiterhin ist es nun auch möglich, Bewohnerparkgebiete auszuweisen, wenn erheblicher Parkraummangel erst droht, aber noch nicht eingetreten ist.

Darüber hinaus besteht durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes[4] Rechtssicherheit zur Ausgestaltung von Bewohnerparkgebühren. In Freiburg erachtete das Gericht eine jährliche durchschnittliche Gebühr von 360 EUR als angemessen und hat auch keine starre Obergrenze festgelegt. Denkbar sind unter der derzeitigen Rechtslage auch noch höhere Gebühren, sofern diese für die lokalen Gegebenheiten angemessen sind.

INFOBOX

Parkstand: Zum Parken eines Fahrzeuges abgegrenzter Teil einer öffentlichen Verkehrsfläche

Parkplatz: Aus mehreren Parkständen oder Stellplätzen bestehende Fläche

Stellplatz: Abstellfläche für ein Fahrzeug außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen

1 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg vom 07. Februar 2023 [Link]

2 Push-Maßnahmen sollen den Autoverkehr unattraktiver gestalten, während Pull-Maßnahmen einladen zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel. Die größte Wirkung entfalten diese Maßnahmen in Kombination, zum Beispiel durch Umwandlung von Parkplätzen in Radinfrastruktur.

3 UBA 2021: Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen [Link] (09.05.2025; 18:31 Uhr)

4 Bundesverwaltungsgericht Leipzig: Urteil vom 13.06.2023 - BVerwG 9 CN 2.22 [Link] (08.05.2025; 13:33 Uhr)

Notwendigkeit und Wirkung von Parkgebühren

Öffentlicher Raum in Städten ist ein knappes und wertvolles Gut. Daher ist es erforderlich, durch zielführendes Management die Nutzung dieser Ressource zu steuern. Wie bei anderen Ressourcenverwaltungen geschieht das besonders effizient und nachvollziehbar durch Preissignale. Mit verschiedenen Modellen der Parkraumbewirtschaftung ermöglichen Parkgebühren, das Parken zu steuern, bestimmten Gruppen beim Parken Vorrang zu gewähren bzw. unerwünschtes Parken, wie zum Beispiel das Fremdparken durch Einpendeln in städtische Wohngebiete, zu reduzieren. Durch eine passende Gebührenstruktur kann das Parken von öffentlichen Flächen in zentrale Parkierungsanlagen wie ebenerdige Großparkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen bzw. auf private Stellplätze verlagert werden. Zentralisiertes Parken reduziert die Suche nach Parkplätzen und den damit verbundenen Parksuchverkehr. So wird weniger öffentlicher Raum zum Parken benötigt, der für andere Nutzungen frei wird.

Soll der Parkraum und seine Nutzung nicht durch eine Bepreisung gesteuert werden, sind unterschiedliche Alternativen denkbar. Zum einen kann eine Parkdauerbegrenzung durch eine Parkscheibenregelung realisiert werden. Das bedeutet jedoch Aufwand für die Beschilderung und die Kontrolle, der keinerlei Einnahmen gegenüberstehen. In Quartiersgaragen können öffentlich zugängliche Stellplätze gebündelt werden. Hier ist es jedoch essenziell, dass im öffentlichen Raum außerhalb dieser Parkbauten möglichst keine oder nur wenige Parkstände vorhanden sind, sodass die Auslastung dieser Parkbauten gesichert ist und so die Finanzierung der erheblichen Kosten sichergestellt wird.

Nach Angaben des Landkreistages in Baden-Württemberg können 60 bis 70 Prozent der Kommunen keinen ausgeglichenen Haushalt vorlegen[5]. Damit stehen in Kommunen freiwillige Aufgaben zur Disposition, wozu oft auch Pull-Maßnahmen des Klimaschutzes im Verkehr zählen. Es bietet sich daher an, das Parken privater Pkw im öffentlichen Raum mit entsprechenden Gebühren zu bewirtschaften. Nach den Grundsätzen von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind Kommunen gehalten, für die Leistungen, die sie erbringen, Einnahmen zu erzielen. Die flächendeckende Errichtung und der Unterhalt von Parkflächen sind eine kommunale Dienstleistung, die jedoch bislang unzureichend durch die Nutzenden abgegolten wird. Im internationalen Vergleich erheben die Kommunen in Baden-Württemberg niedrige Bewohnerparkgebühren, wie die Tabelle zeigt.

Bewohnerparkgebühren im Vergleich (Höchstbetrag pro Jahr)			
Stockholm (S)	1.632 €	Bonn	360 €
London (GB)	1.184 €	Tübingen	300 €
Winterthur (CH)	673 €	Münster	260 €
Amsterdam (NL)	630 €	Lahr	210 €
Strasbourg (FR)	480 €	Freiburg	200 €
Basel (CH)	466 €	Ulm	200 €
Bern (CH)	250 €	Karlsruhe	180 €
Wels (AT)	256 €	Biberach a. d. Riß	165 €
Mailand (IT)	250 €	Nagold	160 €
Turin (IT)	250 €	Esslingen	150 €
Graz (AT)	222 €	Mannheim	127,50 €
Wien (AT)	170 €	Reutlingen	120 €
St. Pölten (AT)	170 €	Ettlingen	60 €
Innsbruck (AT)	151 €	Stuttgart	30,70 €

5 Landkreistag Baden-Württemberg: Gemeinsame Pressemitteilung der Kommunalen Landesverbände vom 30.10.2024: Kommunalfinanzen auch für 2025 im freien Fall – kommunale Gestaltungskraft, Zukunftsinvestitionen und der gesellschaftliche Zusammenhalt geraten in Gefahr [Link] (07.04.2025; 16:44 Uhr)

In Baden-Württemberg können Kommunen seit 2021 von der Möglichkeit Gebrauch machen, die Gebühren für das Bewohnerparken durch Rechtsverordnungen selbst festzulegen. Von den Kommunen, die Gebühren für das Bewohnerparken selbst festlegten, entschied sich ein großer Teil für Gebühren von 90 bis 120 Euro im Jahr. Es zeigt sich aber, dass diese Gebühren kaum eine Reduzierung der angemeldeten Pkw bewirken.

Modellrechnungen ergeben, dass sich durch sinnvoll gestaltete Parkgebühren (siehe Tabelle "Klimaschutzwirkung von Parkgebühren") der Pkw-Besitz um bis zu 7,8 Prozent und der Kurzstreckenverkehr in den Städten um bis zu 44 Prozent reduziert wird. Im wirksamsten Szenario nimmt die Abschätzung Bewohnerparkgebühren von 1.000 Euro im Jahr an und beim Kurzzeitparken eine Tagesparkgebühr von 30 Euro. Abhängig von der Elektrifizierung der Pkw-Flotte können angepasste Parkgebühren zu Treibhausgasminderungen in Höhe von bis zu 0,94 Mt $CO_{2äq}$ führen (siehe Fußnote 6).

Klimaschutzwirkung von Parkgebühren[6]		
Parkgebühr pro Stunde/Tag/Jahr	Reduktion Pkw-Verkehr (Stadt) 0-2 km / >10 km	Reduktion Pkw-Besitz
1 € / 10 € /120 €	-4 % / -3 %	-0,7 %
2 € /15 € / 500 €	-19 % / -14 %	-3,8 %
4 € / 30 € / 1.000 €	-44 % / -36 %	-7,8 %

Hinweise zu Gebührenhöhen

Gebühren beim Kurzzeitparken

Gebühren für das Kurzzeitparken betreffen hauptsächlich das Abstellen von Fahrzeugen für kurze Besorgungen wie Arzttermine, Einkäufe oder Restaurantbesuche. Durch passende Gebühren lässt sich der ruhende Verkehr in Parkhäuser oder auf zentrale Parkplätze lenken. Gleichzeitig stärkt es den Anreiz, auf kurzen Strecken zu Fuß zu gehen oder das Rad bzw. den ÖPNV zu nutzen. Beim Kurzzeitparken erheben einzelne Kommunen in Baden-Württemberg Gebühren, die sich dem internationalen Preisniveau annähern. In der Breite sind die Gebühren eher unter dem internationalen Niveau, wie die Beispiele in der unten stehenden Tabelle zeigen.

Innerstädtische Parkgebühren im Europäischen Vergleich (Für eine Stunde in der Innenstadt)			
Amsterdam (NL)	7,80 €	Pforzheim	2,00€
Utrecht (NL)	7,80 €	Nagold	2,00 €
Kopenhagen (DK)	5,50 €	Offenburg	1,60 €
Stuttgart	5,50 €	Aalen	1,50 €
Karlsruhe	4,00 €	Biberach	1,50 €
Freiburg	3,80€	Heidenheim	1,00 €
Mannheim	3,60 €	Sindelfingen	0,80 €

6 Schade W., Haug I., Berthold D., Waßmuth V., Köllermeier N. (2023): Abschätzung der Klimawirkung von Parkraum-Management in Baden-Württemberg. Arbeitspapier im Auftrag der NVBW Nahverkehrsgesellschaft, Stuttgart. [Link]

Für das Kurzzeitparken rät das Kompetenznetz Klima Mobil je nach Kommunengröße zu verschiedenen Gebührenhöhen, die nach Ambitionsniveau, wie sehr der Klimaschutz berücksichtigt werden soll, ausgestaltet werden können. Hier kann noch unterschieden werden in Gebiete, die unmittelbar an Innenstädten und Stadtteilzentren liegen, und weniger nachgefragte Gebiete mit geringerem Parkdruck. Beim Kurzzeitparken kann nicht nur der Stundensatz festgelegt werden, sondern auch ein Tagessatz, wenn die Parkdauer nicht begrenzt werden soll. Dabei ist ein Tagessatz von mindestens 10 bis 20 Euro pro Tag ratsam – in besonders belasteten Lagen auch höher.

Kommunengröße	Kurzzeitparken	Kurzzeitparken mit Klimaschutzwirkung
Unter 50.000 EW	1 - 2 € /Stunde, Tageshöchstsatz mind. 10 €/Tag	3 €/Stunde, Tageshöchstsatz 15 €/Tag
Ab 50.000 EW	Mind. 4 €/Stunde, Tageshöchstsatz mind. 15 €/Tag	6 €/Stunde, Tageshöchstsatz bis 20€/Tag in besonders belasteten Lagen auch höher

Gebühren beim Bewohnerparken

Der Begriff Bewohnerparken wird in diesem Papier etwas weiter gefasst, als er in der StVO verwendet wird: Er beschreibt sowohl das bekannte Bewohnerparken nach StVO sowie Dauerparkscheine nach dem *Landauer Modell*. Beide Instrumente werden oftmals angewendet, um Bewohner:innen bzw. Dauerparker:innen das Abstellen ihres privaten Pkw im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen. Das Bewohnerparken nach StVO bevorrechtigt Bewohner:innen in Gebieten mit hohem Parkdruck und Mangel an eigenen Stellplätzen beim Parken im öffentlichen Raum. Das Landauer Modell ermöglicht das Parken für alle, die eine Berechtigung erworben haben.

Gebühren für das Bewohnerparken haben Einfluss auf die Nutzung des Parkraums und den Pkw-Besitz, denn es setzt knappen Parkraum in Wert und führt durch preisliche Anreize dazu, dass sich vor allem die Anzahl der Fahrzeuge im Straßenraum reduziert, die nicht regelmäßig gebraucht werden. Dadurch steht denjenigen Parkraum zur Verfügung, die berechtigt sind und regelmäßig ein Fahrzeug benötigen. Dabei kann es sinnvoll sein, die Gebühren räumlich zu staffeln und in Gebieten mit höherem Parkdruck höhere Gebühren anzusetzen.

	Bewohnerparken	Landauer Modell
Rechtsgrundlage	§ 6a Abs. 5a StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a, S. 2 StVO	§ 6a Abs. 6 S. 1 StVG
Eignung	Geeignet in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraummangel oder drohendem erheblichem Parkraummangel sowie Konkurrenz zwischen Fremdparkern und Bewohner:innen	Geeignet in Gebieten auch ohne erheblichen Parkraummangel, in denen keine Personengruppen vom Parken ausgeschlossen werden sollen
Berechtigte	Bewohner:innen ohne eigene Parkmöglichkeiten	Alle, die einen Dauerparkschein erworben haben: Bewohner:innen, Gewerbetreibende, auswärtige Pendler:innen

Der erste Schritt: Basismodell Bewohnerparkgebühren

Als Gebührenzielwert rät das Kompetenznetz Klima Mobil zu einem Euro am Tag, um dieses Privileg adäquat abzubilden. Dieser Preis sorgt dafür, dass eine Lenkung stattfindet, die sich einerseits auf den Autobesitz auswirkt, andererseits auch dazu führt, dass private Parkgelegenheiten attraktiver werden und Personengruppen, die auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum angewiesen sind, leichter einen Parkplatz finden. Zusätzlich können Kommunen auf diese Weise neue Einnahmepotenziale erschließen, die sinnvollerweise für Investitionen in den Umweltverbund verwendet werden können.

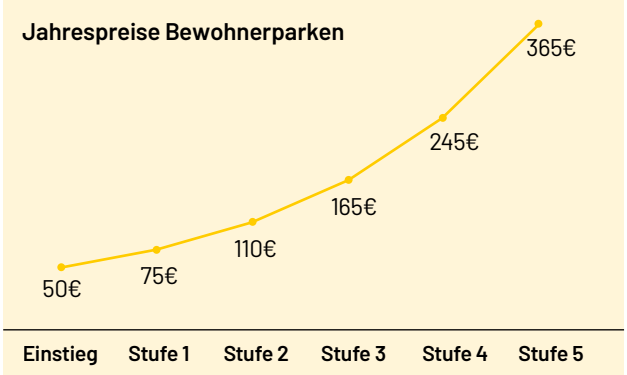

Abbildung 1: Abgestufte Einführung höherer Dauerparkgebühren

Hebt man die Gebühren aufwachsend in kalkulierbaren Erhöhungsstufen an, lassen sich soziale Härten abmildern und die Betroffenen haben Zeit, ihr Verhalten anzupassen. So wird in Kommunen die Hürde zur Einführung gesenkt, Diskussionen werden entzerrt und es lassen sich in der Anpassungszeit Verbesserungen für den Umweltverbund umsetzen, um eine zielführende Mischung aus Push- und Pullmaßnahmen anzubieten. Abbildung 1 zeigt einen zeitlichen Verlauf der Gebührenstaffelung, der mit 50 Euro im Jahr beginnt und nach fünf Stufen die angestrebte Höhe erreicht, was einem Euro pro Tag entspricht, auf das Jahr gerechnet ist man hier beim „365-Euro-Ticket für Bewohnerparken".

Ausweise, die das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum erlauben, stellen noch keine Gewissheit dar, stets einen Platz zu finden, wie es ein gemieteter Stellplatz garantiert. In Wohngebieten ist mit Stellplatzmieten im Bereich von 60 bis 100 Euro, teilweise bis 120 Euro im Monat zu rechnen, was eine Jahresmiete von über 700 bis weit über 1.400 Euro bedeutet. Gebührenhöhen von 365 Euro im Jahr für das Bewohnerparken nach StVO stehen daher nicht in einem Missverhältnis zu den Zwecken, die mit der Erhebung der Gebühren verfolgt werden. Das wurde auch durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Bewohnerparken in Freiburg im Breisgau[7] bestätigt.

Ferner zeigt ein Vergleich in die bundesweite und internationale Praxis, dass ein „365-Euro-Ticket für Bewohnerparken" keinesfalls außerhalb eines bereits praktizierten und damit erprobten Rahmens läge. (Vgl. Tabelle S. 3)

Noch einen Schritt weiter: Bewohnerparkgebühren im Klimaschutzmodell

Die Steuerungswirkung zugunsten des Klimaschutzes und des Umweltverbundes durch Gebührenhöhen von einem Euro pro Tag sind dennoch gering. Ambitionierte Preise sind in der Lage, den Autobesitz zu beeinflussen, da für die langfristige Entscheidung, ein Fahrzeug anzuschaffen oder zu halten, die Gesamtkosten relevant sind. Abschätzungen der Klimawirkungen von Parkraummanagement ergeben, dass mit Gebührenhöhen von beispielsweise 1.000 Euro jährlich bzw. 85 Euro monatlich für das Dauerparken der Pkw-Besitz um bis zu 7,8 Prozent zurückgehen kann[8]. Unter den nunmehr höchstrichterlich durch das Bundesverwaltungsgerichtsurteil zu Bewohnerparkregelungen der Stadt Freiburg vom 13. Juni 2023 dargelegten Voraussetzungen kommt den Kommunen ein weiter Spielraum bei der Gestaltung der Gebührenhöhe zu. Das Kompetenznetz Klima Mobil schlägt besonders ambitionierten Kommunen vor, die Bewohnerparken als Klimaschutzinstrument nutzen möchten, die Gebührenhöhe in Relation zu anderen Preisen im Verkehrssektor zu setzen. Eine konkrete Möglichkeit lautet: Bewohnerparken kostet so viel wie das Deutschlandticket – also derzeit 58 Euro im Monat bzw. rund 1,90 Euro am Tag. Hierdurch ergibt sich mit dem Jahrespreis von 696 Euro eine preisliche Parität zwischen den Kosten für das Dauerparken im öffentlichen Raum, den Kosten zur Anmietung von Stellplätzen und den Kosten für flexible Mobilität im Nahverkehr. So wird eine Lenkungswirkung für den Klimaschutz erreicht, die zu weniger Parken im öffentlichen Raum sowie zu weniger Autobesitz führt. Auch hierbei bliebe die Relation zu internationalen Beispielen gewahrt.

Schritt für Schritt im Kombinationsmodell

Kommunen, die das Basismodell mit einer Bewohnerparkgebühr von einem Euro pro Tag bzw. 365 Euro im Jahr realisiert haben, können dieses stufenweise zum Klimaschutzmodell weiterentwickeln.

7 BVerwG, Urteil vom 13.06.2023 - 9 CN 2.22

8 Schade W. et al. (2023)

Kostendeckungspotenziale des Parkens

Die diskutierten Parkgebühren sind kein Selbstzweck, sondern notwendig, um in den Kommunen die Aufwendungen für Errichtung, Instandhaltung, Kontrolle oder Abschreibungen gerecht auf die Nutzenden zu verteilen. Untersuchungen zeigen, dass für die Kommunen jährliche Kosten von mindestens 1.000 Euro je Parkstand anfallen. In Metropolen können die Kosten bis 4.000 Euro betragen.[9] Darüber hinaus ist es in Kommunen durchaus üblich, die Nutzung öffentlicher Flächen entsprechend zu bepreisen. Auch wenn es sich in den folgenden Beispielen um die Gebühren für Sondernutzungen handelt, zeigen diese dennoch, dass es in Kommunen bereits ein Kostenbewusstsein für den Wert öffentlicher Flächen gibt. So müssen Anbieter von Carsharing für ihre Stellplätze Gebühren entrichten, in Tübingen beispielsweise 54 Euro im Monat[10]. Auch andere Sondernutzungen mit dem Platzbedarf eines Parkstandes sind entsprechend bepreist: In Lahr kostet das Aufstellen eines Verkaufscontainers monatlich 52 Euro[11], und in Bad Friedrichshall wird für das Aufstellen von Baucontainern oder das Lagern von Baumaterial eine Gebühr von mindestens 39 Euro im Monat[12] erhoben.

Die Potenziale zur Kostendeckung liegen in der Fläche, die bislang nicht ausreichend bewirtschaftet wird. In Kommunen liegen in der Regel keinerlei Informationen über die Zahl der unbewirtschafteten Parkstände im öffentlichen Raum vor. Somit ist auch unbekannt, welche Kosten entstehen und wie hoch mögliche Einnahmen sein können, um diese Kosten zu decken. Dennoch lässt sich aus vorliegenden Erhebungen das Potenzial abschätzen. Aus zwei exemplarischen Kommunen sind genaue Zahlen der Parkstände im öffentlichen Raum bekannt. Etwa 25 bis 28 legale Parkstände wurden durchschnittlich je Hektar Siedlungsfläche in Wohn- und Mischgebieten außerhalb der zentralen Innenstadt erfasst. Im Folgenden werden die Einnahmen aus dem Parken für einen Hektar beispielhaft aufgezeigt. Dazu wurden verschiedene Annahmen getroffen und Berechnungen mit den oben diskutierten Gebühren für Kurzzeitparken und Bewohnerparken durchgeführt. Die Einnahmepotenziale verschiedener Parkgebühren lassen sich der nebenstehenden Tabelle entnehmen.

Einnahmevergleich Parkgebühren		
Parkgebühr Kurzzeitparken	1,50 €/Stunde	4,00 €/Stunde
Bewohnerparkgebühr	365 €/Jahr	365 €/Jahr
Jährliche Einnahmen		
Kurzzeitparken	21.060 €	56.160 €
Bewohnerparken	9.125 €	9.125 €
Summe	**30.185 €**	**65.285 €**
Annahmen: 25 Parkstände je Hektar, Mischprinzip: Bewohnerparken und Kurzzeitparken sind im gesamten Gebiet möglich, Bewirtschaftung Kurzzeitparken von Mo.-Fr. und jeweils 9 – 18 Uhr, Anzahl ausgegebener Bewohnerparkausweise wie Anzahl Parkstände, 80 % Auslastung der Kurzzeitparkstände. Im Gebiet sind 30 Prozent der Parkstände zum Kurzzeitparken ausgewiesen.		

Die Berechnungsbeispiele zeigen, dass die flächenhafte Bewirtschaftung erhebliche Potenziale zur Kostendeckung erschließt. Dabei sind die Kurzzeitparkgebühren der entscheidende Hebel. Zur Vereinfachung wurden gleiche Bewirtschaftungszeiten und -tage angenommen. In der Realität sind in größeren Kommunen oder Gebieten mit höherem Parkdruck längere tägliche Bewirtschaftungszeiten und weitere Bewirtschaftungstage notwendig, die zur weiteren Kostendeckung beitragen und eine Kostenunterdeckung reduzieren bei Flächen, auf denen geringere Einnahmen zu erwarten sind.

In der vorherigen Version dieses Dokumentes wurde von einem höheren Anteil des Kurzzeitparkens ausgegangen und daher lagen die angenommen Einnahmen höher.

9 Bergk F., Schreiner L. (2023): Kostendeckende Parkgebühren - Ad-hoc-Beratung für das Verkehrsministerium Baden-Württemberg [Link] (07.11.2025; 15:35 Uhr)

10 Universitätsstadt Tübingen: Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Fassung vom 25. Juli 2017 [Link] (abgerufen am 09.04.2025; 16:27 Uhr)

11 Stadt Lahr: Satzung über die Erhebung von Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Lahr/Schwarzwald (Sondernutzungsgebührensatzung) [Link] (abgerufen am 09.04.2025; 16:34 Uhr)

12 Stadt Bad Friedrichshall: Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen in der Fassung vom 07. Juli 2009 [LINK] (abgerufen am 09.04.2025; 17:11 Uhr)

Diese Berechnungen stellen eine grobe Annäherung dar, die helfen sollen, in der eigenen Kommune ein Kostenbewusstsein und ein Kostendeckungspotenzial für ein Gebiet abzuschätzen. Eine genaue Kalkulation und Betrachtung für den Einzelfall kann das nicht ersetzen. Diese muss auch, neben der genauen Erhebung der tatsächlich nutzbaren Parkstände darlegen, wo sich Kurzzeitparken realistisch umsetzen lässt. Ebenso muss die Beschaffung und Betrieb von Parkscheinautomaten und zusätzlichem Kontrollpersonal berücksichtigt werden. Hier kann die digitale Parkraumkontrolle helfen, eine effektive Kontrolle der ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung sicherzustellen.

Tipps zur erfolgreichen Argumentation und Einführung

- Änderungen im Parken sollten stets kommuniziert werden und die Vorteile herausgestellt werden (siehe Kommunikations-Set Platzgewinn fürs Klima).
- Es ist sinnvoll, Kurzzeitparkgebühren und Bewohnerparkgebühren zu kombinieren: Kurzzeitparken bedeutet große Einnahmeposten in der Gesamtrechnung des Parkens.
- Änderungen der Gebühren beim Bewohnerparken sollten aufwachsend, in kalkulierbaren Erhöhungsstufen erfolgen. So können sich Betroffene darauf einstellen und es gibt Planungssicherheit für alle Beteiligten. Die Diskussion muss nur einmal geführt werden und nicht an jeder Stufe von Neuem, was zu einem Scheitern der nächsten Erhöhung führen kann.
- Menschen mit geringem Einkommen können einen Mobilitätszuschuss durch die Kommune erhalten, um erhöhte Bewohnerparkgebühren zu kompensieren. Es ist sinnvoll, Menschen mit z. B. Sozialpass, Bürgergeld-, oder Wohngeldbescheid als berechtigt anzuerkennen.
- Bewohnerparkgebiete sollten im Trennprinzip ausgewiesen werden, um durch guten Zuschnitt von Kurzzeitparkbereichen eine geringe Anzahl von Parkscheinautomaten aufstellen zu müssen.
- Der Endpreis beim Bewohnerparken muss für die Zukunft dynamisiert werden, um Lock-in-Effekte zu vermeiden. Sinnvoll kann es sein, als Index die Preisentwicklung des lokalen ÖPNV oder des Deutschlandtickets heranzuziehen.
- Bewohnerparkausweise nach § 45 Abs.1b S. 1 Nr. 2a, S. 2 StVO sollten nur unter Bedingungen ausgegeben werden:
    - Antragstellende müssen versichern, dass sie keine eigenen Parkmöglichkeiten haben;
    - Ausgabe nur an Personen mit Hauptwohnsitz;
    - die Laufzeit des Bewohnerparkausweises darf sich nicht automatisch verlängern;
    - die Zahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise muss zur Zahl der tatsächlichen Parkstände passen, ggf. sind Wartelisten zu führen
    - es sollte grundsätzlich nur ein Parkausweis je Haushalt ausgegeben werden.
- Die Kontrolle der Regelungen ist notwendig, bei größeren Gebieten bzw. mehreren Stadtteilen sollte für hohe Effizienz die digitale Parkraumkontrolle umgesetzt werden.

Fazit

Gehen Kommunen Parkraummanagement an, nutzen sie ein wirksames Mittel, um Klimaschutz umzusetzen, nachhaltige Verkehre zu fördern und Lebensqualität zu steigern. Mit passenden Gebühren lässt sich eine Lenkungswirkung erzielen und das Parken so ordnen, dass einerseits Parkplätze von Personen, die auf das Auto angewiesen sind, leicht aufzufinden sind, aber auch die Dienstleistung des Parkens im öffentlichen Raum durch die Nutzenden vergütet wird. Die aufgezeigten Abschätzungen helfen dabei, eine Vorstellung zu bekommen, in welchen Größenordnungen sich die Potenziale zur Deckung der Kosten des Parkens bewegen.

Eine wirkliche Lenkungswirkung ist nur mit ambitionierten Gebührenniveaus zu realisieren. Hierfür ist ein stufenweises Vorgehen sinnvoll, um Härten zu vermeiden und Widerstände zu reduzieren. Die Kommunen haben umfassende Möglichkeiten, lokal die passenden Instrumente anzuwenden und zum globalen Erreichen der Klimaschutzziele beizutragen. Dafür gilt es, Parkraummanagement mit angemessenen Gebühren in den Werkzeugkasten einer integrierten Verkehrsplanung aufzunehmen.

Impressum

Wirksame & angemessene Parkgebühren

Hinweise des Kompetenznetzes Klima Mobil

Herausgeber
Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 Stuttgart
https://www.klimaschutz-bewegt.de

Auftraggeber
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
https://vm.baden-wuerttemberg.de

Autorenschaft des Dokuments:
Bastian Wetzke, NVBW

Haftungsausschluss
Die Inhalte dieser Handreichung für wirksame & angemessene Parkgebühren wurden mit größter Sorgfalt erstellt.
Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Urheberrecht
Die durch den Herausgeber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht.
Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt.

Fotos
Kompetenznetz Klima Mobil

Stand
25.11.2025

nvbw Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Kompetenznetz KLIMA MOBIL

Eine Initiative von Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr