

Maßnahme:

Steckbrief 1.2

Parkgebührenerhöhungen und Abschaffung von kostenlosem Parken

Parkraum hat seinen Wert

Clever umgesetzt generieren Parkgebührenerhöhungen Mehreinnahmen für die Kommune, reduzieren den Parksuchverkehr und fördern den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität. Dafür braucht es ein abgestimmtes Planungskonzept, eine einheitliche Vorgehensweise und eine langfristige Berechnungsgrundlage der Parkgebühren. So kann der CO₂-Ausstoß im Verkehr deutlich gesenkt und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr geleistet werden.

Die jährlichen Bereitstellungskosten für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand in Berlin belaufen sich auf 220 €.⁵

1. Warum Parkgebühren erhöhen?

- Die Kosten für die Errichtung und Instandhaltung eines Parkplatzes sollten nicht von der Allgemeinheit getragen, sondern auf die Nutzerinnen und Nutzer umgelegt werden. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs geht davon aus, dass Nutzergebühren für Parkplätze im ländlichen Raum in Baden-Württemberg ab 70 € und in Städten ab 150 € pro Monat als kostendeckend anzusehen sind;⁶
- Jeder Parkplatz verbraucht mindestens 15 m² Fläche des öffentlichen Raumes, einem begrenzten Gut mit vielfältigen anderen, der Allgemeinheit zugutekommen, Nutzungsmöglichkeiten;³
- Höhere Parkgebühren fördern den Umstieg auf Umweltverbund, umweltfreundliche Verkehrsmittel und umweltfreundliche Mobilität und verbessern damit die CO₂-Bilanz im Verkehr. Das ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz;³
- Zusätzliche Einnahmen aus erhöhten Parkgebühren können direkt in den Ausbau nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur fließen. Dies kann einen Umstieg vom privaten Auto auf das Fahrrad oder den ÖPNV weiter begünstigen.³

2. Wie lassen sich Parkgebührenerhöhungen umsetzen?

Bestenfalls ganzheitlich, mithilfe eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts:

- Leichte Verständlichkeit: Gebührenvereinheitlichung auf allen Parkplätzen in der Gesamtstadt oder zonenbasierte Tarifierung nach Zentralität;
- Parkende Autos möglichst auf Parkhäuser verlagern: entlang der Straße durchweg höhere Parkgebühren als im Parkhaus;
- Verdrängungseffekte mitdenken: teuerste Bewirtschaftungszone über engsten Innenstadtbereich hinaus planen;²
- Nutzergruppenspezifisch vorgehen: die Bewirtschaftungsart, -zeit und -dauer sollte bewirken, dass Parkflächen die vorgesehene Nutzergruppe anziehen und andere Nutzergruppen fernhalten;
- Gegebenenfalls können Fahrzeuge mit alternativen Antrieben von Gebührenerhöhungen ausgenommen werden.

Anwohner	Pendler	Besucher
Wohngebiete	Einzelhandels- u. Industriegebiete	Innenstadt
lange Parkdauer	lange Parkdauer	kurze Parkdauer
Nachts	Vor- u. Nachmittags	Nachmittags

Ort, Dauer und Zeit der Parkraumnutzung durch verschiedene Nutzergruppen. Quelle: Agora Verkehrswende, 2019.

3. Good-Practice: Freiburg im Breisgau

Im November 2019 verschärfte der Freiburger Gemeinderat die ursprünglich von der Stadtverwaltung geplante Erhöhung der Parkgebühren um 12 % in allen drei Gebührenzonen. Die am 01.02.2020 in Kraft getretenen Gebührenerhöhungen belaufen sich in Zone 1 und 2 auf über 20 %. In Zone 3 wurden die Parkticketkosten um fast 40 % erhöht.⁵

Die im Gemeinderat verabschiedete Erhöhung der Parkgebühren beinhaltet zudem eine im Zweijahres-Rhythmus stattfindende, fortlaufende Erhöhung um 10 %. Dies bedeutet hochgerechnet im Jahr 2030 in allen Zonen eine Verdopplung der Gebühren gegenüber den alten Preisen des Jahres 2019.⁵

Diese langfristig angelegte Steuerung der Preisentwicklung sichert auch in Zukunft eine einheitliche, vorhersehbare und nachvollziehbar geregelte Gebührenerhöhung. Um Verdrängungseffekte zu vermeiden, wurden die Parkzonen vergrößert, sodass das Gebiet der Zone 1 sich jetzt auch über den Innenstadtring hinaus erstreckt.

Zudem wurde die Zeitspanne der Gebührenpflicht, abgestimmt auf die Fahrtzeiten des ÖPNV, um vier Stunden bis 23:00 Uhr verlängert.⁵

	2019	2020	2022	2030
Zone 1 (pro h)	2,50 €	3,20 €	3,52 €	5,15 €
Zone 2 (pro h)	2,00 €	2,60 €	2,86 €	4,19 €
Zone 3 (pro h)	0,80 €	1,30 €	1,43 €	2,09 €

Datenquelle: Stadt Freiburg, 2019

Temporäre Stellplatzreduzierungen:

Gesetzlicher Rahmen:

- Nach derzeitiger Rechtslage ist Parken im öffentlichen Straßenraum im Umkehrschluss zu § 12 StVO grundsätzlich zulässig, es besteht jedoch kein Anspruch auf kostenlosen Parkraum.⁶
- Gemäß der Landesgemeindeordnung §2 des Kommunalabgabengesetzes KAG und § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes StVG können Kommunen eine Satzung über Parkgebühren beschließen.
- Laut § 6 Abs. 6a StVG können Kommunen für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Ortsdurchfahrten sowie an Gemeindestraßen Gebühren erheben. In Baden-Württemberg gibt es hierfür keinen durch eine Landesgebührenordnung festgelegten Höchstsatz.

4. Weitere Tipps zur Umsetzung von Parkgebührenerhöhungen

- Einnahmen aus Parkgebühren separat auflisten und zweckgebunden der Förderung des Umweltverbundes in Form eines Mobilitätsbudgets zukommen lassen (dies erhöht die Akzeptanz der Gebühren).³
- Durch gebührenfreies Parken für Carsharing können die Bürgerinnen und Bürger auf nachhaltige Mobilitätsformen aufmerksam gemacht werden.
- Gleichzeitig in Kontrollen intensivieren, vor allem in Zonen mit besonders hohen Parkgebühren.¹
- Durchführen von temporären Umgestaltungen, um den Wert des Parkraumes, den die Gesellschaft

entbehrt, hervorzuheben. Dies erleichtert es, einen angemessenen Preis für das zur Verfügung stellen dieser Fläche zu rechtfertigen.²

- Installieren von Parkleitsystemen, die bereits an der Ortseinfahrt freie Parkflächen, E-Parkflächen und Parkflächen mit Ladeinfrastruktur dynamisch anzeigen und einfahrende Autos dorthin leiten.² Damit reduziert man den Parksuchverkehr und wirkt einem Umgehen der bewirtschafteten Parkflächen entgegen.

Quellen und Literatur:

1. Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. [Link](#). (08.05.2020)
2. Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Vorteile. [Link](#). (08.05.2020)
3. FGM & AMOR (2015): Push & Pull – 16 gute Gründe für Parkraummanagement. [Link](#). (05.05.2020)
4. Stadt Freiburg (2019): Fortschreibung der Parkgebührensatzung (Drucksache G-19/228). Interfraktioneller Antrag zu TOP 15 der Gemeinderatssitzung am 12.11.2019. [Link](#). (05.05.2020)
5. Agora Verkehrswende (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. [Link](#). (08.05.2020)
6. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg.
7. Bildnachweis Headerbild: Adrian Messe, NVBW

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.klimaschutz-bewegt.de

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Sandra Kristensen-Seethaler
Das Kompetenznetz wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.



KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

