

Bewohnerparken

Im Juni 2020 hat der Bund mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) die Obergrenze für das Anwohnerparken in Höhe von 30,70 Euro bundesweit aufgehoben. Seitdem können Länder und Kommunen die Gebührenhöhe eigenständig regeln. Entweder legen Länder die Höhe durch eine Gebührenordnung fest oder sie berechtigen Kommunen, sie selbst festzulegen. Bisher machen das aber nur folgende Bundesländer: Baden-Württemberg, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, NRW, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen und Thüringen.

Die lange Zeit geltende Obergrenze von 30,70 Euro hat den Verwaltungsaufwand und die Baukosten für die Parkzonen in den Kommunen (Ausweisung mit entsprechenden Verkehrsschildern etc.) kaum gedeckt. Auch die Kosten für die Errichtung und Instandhaltung der Parkplätze konnte damit nicht finanziert werden. Von einer fehlenden Lenkungswirkung ganz zu schweigen.

Mit der Abschaffung der nicht mehr zeitgemäßen Obergrenze können die Länder und damit auch viele Kommunen die oben genannten Kosten sowie die externen Kosten des Pkw-Verkehrs, wie Luft- und Lärmemissionen etc., in die Gebührenordnung mit einfließen lassen.

Doch laut dem neusten OECD-Umweltprüfbericht für Deutschland wird von der Anhebung der Parkgebühren bisher kaum Gebrauch gemacht. Und im Vergleich zum europäischen Ausland zeigt sich, dass die Parkgebühren in Deutschland immer noch deutlich niedriger sind.

Die Stadt Tübingen geht hier mit gutem Beispiel voran, indem sie die Gebühren für das Bewohnerparken von 30,70 Euro auf 120 Euro pro Jahr anheb. Für Autos über 1,8 Tonnen (bei Verbrennern) bzw. über 2 Tonnen (bei Elektroantrieb) kostet der Anwohnerparkausweis sogar 180 Euro pro Jahr. Freiburg im Breisgau geht noch einen Schritt weiter: Dort sind die Gebühren nach der Fahrzeuglänge gestaffelt – bis 4209 mm betragen die Kosten bei Neuausstellung 240 Euro, von 4210 mm bis einschließlich 4700 mm 360 Euro und ab 4701 mm 480 Euro jährlich. Das Bundesverwaltungsgericht hat zwar am 13.06.2023 die Gebührensatzung in Freiburg für unwirksam erklärt – allerdings nicht wegen zu hoher Parkgebühren. Drei Gründe waren für das Urteil ausschlaggebend: die Gebührensprünge sind im Verhältnis zu den unterschiedlichen Fahrzeuglängen zu groß, was in Ausnahmefällen zu doppelt so hohen Gebühren führen kann und damit gegen den Gleichstellungsgrundsatz verstößt. Das lässt sich jedoch leicht beheben, indem die Kommune die Staffelung nachträglich so anpasst, dass die Verhältnismäßigkeit gegeben ist. Außerdem sind Kommunen nicht befugt, ermäßigte Parkgebühren z.B. für Sozialhilfeempfänger*innen oder Menschen mit Behinderung zu erlassen. Hierfür braucht es eine gesetzliche Regelung auf Bundesebene. Der dritte und letzte Grund ist ebenfalls nur ein Formfehler und lässt sich rasch beheben: Die Stadt Freiburg hätte eine Rechtsverordnung statt einer Satzung erlassen müssen – nur dies ermögliche das Straßenverkehrsgesetz des Bundes.

Unsere Forderungen auf Bundesebene:

Die Einführung von Anwohnerparken, zeitlich beschränktem Halten von Berechtigten (z. B. Anlieferzonen/-bereiche) und Parkraumbewirtschaftung muss durch eine Änderung der StVO § 45 erleichtert werden, wie es in der neuen StVO-Reform vorgesehen ist. Denn die

Einrichtung von Anwohnerparkplätzen und Parkraumbewirtschaftung ist für die Kommunen bisher sehr aufwändig. Derzeit müssen Kommunen vorher einen erheblichen Parkraumangel nachweisen. Die Einführung von Kennzahlen durch den Bund als Gesetzgeber (z.B. Verhältnis Bevölkerungsdichte/Anzahl verfügbare Stellplätze) könnte die Umsetzung für die Straßenverkehrsbehörden vereinfachen, damit sie nicht mehr für jede Straße den Parkdruck durch aufwendige Gutachten nachweisen müssen.

Unsere Forderungen auf Landesebene:

Auch die Bundesländer Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein müssen den Kommunen mehr Spielraum bei den Anwohnerparkgebühren ermöglichen, denn nur so stünde ihnen der gesamte Werkzeugkasten des Parkraummanagements zur Verfügung.

Unsere Forderungen auf kommunaler Ebene:

In der Praxis setzen Kommunen noch viel zu selten aktives Straßenraum- und Parkraummanagement um. Und nur ein geringer Teil des öffentlichen Straßenraums wird in deutschen Kommunen überhaupt bewirtschaftet, mit Anwohnerparken ausgewiesen und entsprechend kontrolliert. Kommunen müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen auch für ein erfolgreiches städtisches Mobilitätskonzept ausschöpfen.

Die Parkgebühren sollen dabei die Kosten für Bau, Instandhaltung und Verwaltungsaufwand ebenso widerspiegeln wie die externen Kosten des Pkw-Verkehrs durch den Ausstoß von Treibhausgasen, Luftschadstoffen, Lärmemissionen und Flächenverbrauch.

Eine Staffelung der Anwohnerparkgebühren nach der Größe oder des Gewichts der Fahrzeuge, wie es bereits einige Kommunen umsetzen, ist dafür ein wichtiges Instrument. Mit der [Größenklassifizierung](#) hat der VCD gemeinsam mit der Universität Kassel einen einheitlichen Ansatz, auch für Kommunen, geschaffen, in der Fahrzeuge in verschiedene Größen eingestuft werden.

Die erhobenen Parkgebühren sollten in den Kommunen für die Förderung von Bus-, Bahn-, Fuß- und Radverkehr eingesetzt werden.

Warum sollten Bewohnerparkzonen eingerichtet werden:

Kostenlose Parkplätze führen oftmals zu Wohnquartieren, die mit langzeit- und dauerparkenden Autos zugestellt werden. Darunter leidet die Lebensqualität in den Quartieren und es fehlen Flächen für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Bewohnerparkzonen sind ein gutes Steuerungsinstrument, um das zu verhindern und Anwohnenden das Parken in ihrem Wohnquartier bei Bedarf zu ermöglichen. Autos von Menschen, die außerhalb leben, können hier nicht mehr parken. Bewohner*innen, die über private Stellplatzflächen auf ihren Grundstücken verfügen, werden diese wieder nutzen und die freiwerdenden Flächen können z.B. zu Fahrradwegen oder Lieferzonen werden. Angemessenen Bewohnerparkgebühren unterstützen die Lenkungswirkung, die durch die frühere Deckelung von 30,70 Euro nicht erzielt werden konnte.

Parkraummanagement fördert den Umstieg auf Alternativen zum eigenen Auto und verringert das lokale Überangebot von Stellplätzen. Dies kommt dem Umweltverbund zu Gute und hilft damit das Klima durch einen geringeren CO2-Ausstoß zu schützen.

Zusammengefasst hat Bewohnerparken als ein Instrument des Parkraummanagements folgende positive Effekte:

- mehr Platz in den Straßen,
- eine gerechtere Flächenverteilung,
- schafft Anreize zu Fuß zu gehen oder auf den ÖPNV und das Rad umzusteigen,
- den Ausbau des Umweltverbunds durch finanzielle Spielräume,
- die Umlenkung von Parkenden zu ungenutzten Parkplätzen wie z.B. Parkhäuser,
- reduziert den Parksuchverkehr,
- mehr Verkehrssicherheit.

Erobere dir
die Straße zurück

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Fon 030 / 280351-0 | Fax 030 / 280351-10 | mail@vcd.org | www.vcd.org

Bei Rückfragen: Tanja.Terruli@vcd.org

© VCD e. V. 07/2023