

Bewohner:innenparkgebühren¹:

Eine Übersicht der Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität und Verkehr der Grünen sowie Argumentationshilfen für die Arbeit vor Ort

Update 26. März 2023 (neue Infos in Grau hinterlegt)

Zusammenstellung: Monika Zimmermann, Co-Sprecherin AK Mobilität Freiburg & Region und Stellv. Sprecherin der Bundesarbeitsgemeinschaft Verkehr und Mobilität der Grünen

Im Mai 2020 übertrug der Bund das Recht, die Höhe der Bewohnerparkgebühren zu regeln, an die Länder.

Unterschiedlich schnell haben die Bundesländer dieses Recht an ihre Kommunen delegiert, als erste Niedersachsen und Baden-Württemberg im Jahr 2021.

Und entsprechend haben in den Kommunen der bereits „delegierten Bundesländer“ Debatten über eine neue Höhe dieser Gebühren begonnen, bzw. gelten diese schon. Hier steht BW mit mindestens 19 Städten an der Spitze.

In **Freiburg** hat der AK Mobilität der Grünen die Debatte um das Bewohnerparken frühzeitig begonnen und seine „Freiburger Formel“ angeboten. Diese besagt, dass Länge, Breite, Höhe und Gewicht von Fahrzeugen in die Gebühren eingehen (Link, siehe unten). Übrig geblieben ist davon zumindest die Länge. Immerhin hat Freiburg seine neuen Gebühren als eine der ersten deutschen Großstädte im April 2022 eingeführt und zwischenzeitlich vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim erfolgreich verteidigt.



Im Folgenden teilen wir Erkenntnisse zum aktuellen Stand, die nach und nach entsprechend der eingehenden Informationen aus den Ländern und Kommunen ergänzt werden können; und dabei auch das einheitliche Argumentieren vor Ort unterstützen möchten.

Insgesamt ergibt sich bei der Betrachtung des aktuellen Standes ein (föderaler) Flickenteppich: Erst weniger als die Hälfte der Länder ermöglichen ihren Kommunen das Erheben von Bewohner:innenparkgebühren, und wo sie dies tun weisen, die Verordnungen unterschiedliche Qualitäten auf: manche belassen es bei einer

Die folgenden Informationen basieren auf einer informellen Erhebung im Juli 2022 in der BAG, dem sehr empfehlenswerten Blog „Fließbaden“, Länderbriefings der DUH und eigenen Recherchen. Sie bilden die Langfassung eines Beitrags für die AKP in der Ausgabe 9/ 2022.

Seither werden die Angaben aktualisiert und diese neuen Fassungen über die BAG-Webseite verfügbar gemacht.

https://www.gruene-bag-verkehr.de/wp-content/uploads/2022/10/2022-08-08-Bewohnerparkgebuehren_Bundesweite-Uebersicht_M-Zimmermann_update-24-Okt-2022.pdf

Weitere Informationen – auch Korrekturen! - für diese Sammlung von Fakten und Argumenten sind sehr willkommen:

ak-mobilitaet@gruene-freiburg.de

¹ Mehrheitlich wird der Begriff „Bewohnerparken“ genutzt, einige Städte nutzen auch „Anwohnerparken“.

reinen Zuständigkeitsübertragung, andere stellen einen ausführlichen und gut begründeten Rechtsrahmen sowie Begleitmaterialien zur Verfügung.

Die Kommunen wiederum haben sich derart verschiedene Konzepte, Gebührensätze, Ausnahmeregelungen und Verfahrensweisen ausgedacht, dass keine Situation der anderen gleicht. Kein Wunder, dass der Verwaltungsaufwand als ein Grund gegen differenzierte Parkgebühren angeführt wird.

Als Grüne sollten wir diese Debatten vor Ort mit guter Vorbereitung, triftigen Argumenten und sinnvollen Konzepten anführen. Verbunden damit wäre es äußerst sinnvoll, wenn unsere Konzepte ähnlichen Mustern folgen würden, z.B. was die Differenzierung nach Fahrzeuggröße, Ermäßigungen usw. betrifft. Dies ist momentan noch gar nicht erkennbar, wie diese Faktenzusammenstellung zeigt.

Delegation durch die Länder

- Nach unseren Erkenntnissen können Städte und Gemeinden in den folgenden Ländern die Bewohnergebühren selbst festsetzen: Baden-Württemberg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Thüringen, im März 2023 auch Rheinland-Pfalz. Die Texte der Verordnungen sind direkt über die Auflistung von „fliessbaden“ zu finden.

Eine sehr gute Auflistung mit Links findet sich unter:
<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#karte-der-stadte-mit-angehobenen-bewohnerparkgebuehren-474f9cfe-86ec-4050-9a36-88ee51320077>
- In Mecklenburg-Vorpommern hat der Landtag Anfang Oktober 2022 den Antrag der FDP abgelehnt, einen Preisdeckel für das Anwohnerparken zu verordnen².
- Die Stadtstaaten können ohnehin direkt handeln, Hamburg hat dies bereits getan, allerdings sehr geringe Parkgebühren festgelegt.
- Berlin, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Sachsen geben an, dass sie eine neue Parkgebühren-Verordnung planen, aber aktuell noch über die Ausgestaltung diskutieren
- Vier Bundesländer (Bayern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein) haben bislang nicht entschieden, ob sie ihren Kommunen mehr Möglichkeiten geben wollen, so die DUH.

Tipp: In allen Bundesländern sollten die Grünen substantielle Delegationsverordnungen von den Landesregierungen und im Landtag einfordern.
- Die Gestaltung der Verordnungen selbst ist sehr verschieden. Niedersachsen und NRW zum Beispiel weisen nur auf Zuständigkeiten hin („Gemeinden wird die Ermächtigung übertragen... für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“).
- Baden-Württemberg dagegen regelt materiell, bzw. gibt hilfreiche Bezugspunkte für das Agieren vor Ort, z.B. welche Kriterien für die Gebührenbemessung herangezogen werden dürfen.

² <https://www.ostsee-zeitung.de/mecklenburg-vorpommern/mv-schweriner-landtag-lehnt-preisdeckel-fuers-anwohnerparken-ab-73FWZW344H4PLPUVVITYVIT32XQ.html>

- Eine gute Übersicht zum Stand der Regelungen in den Ländern bietet die Deutsche Umwelthilfe (DUH) durch eine Publikation „Länderbriefings“ vom 20.4. 2022.

DUH: Länderbriefings: Gebühren-ordnung für Anwohnerparkausweise.
https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/202421_L%C3%A4nderbriefings_Geb%C3%BChren_Anwohnerparkausweise.pdf

- Die Klarheit der Landes-Delegationsverordnungen entscheidet auch, wie mutig die Kommunen vor Ort sein können und wie gerichtsfest die kommunalen Regelungen sein werden.

- Zusätzlich zu den formal notwendigen Delegations-Verordnungen unterstützen manche Länder ihre Kommunen mit Material, Argumentationshilfen und sachlichen Hinweisen. Die Informationsbündel von Baden-Württemberg und NRW können auch andernorts helfen.

- **Baden-Württemberg:** Zusammen mit seiner Delegationsverordnung hat BW ein Set von Informationen als „Steckbriefe“ seines *Kompetenznetzwerkes Klima mobil* veröffentlicht.

- https://www.klimaschutzbewegt.de/wp-content/uploads/2021/03/Steckbrief_01_04_Bewohnerparken_03_21.pdf
- https://www.klimaschutzbewegt.de/wp-content/uploads/2021/03/Steckbrief_01_05_Parkraumueberwachung_02_21-1.pdf
- <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neue-parkgebuehren-verordnung-wertet-strassenraum-auf-1/>

- Zwischenzeitlich gibt es aus BW auch Handreichungen für die Berücksichtigung sozialer Aspekte (siehe: Kostenhöhe).

- **NRW:** Die Handreichung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW hilft auch bei der Festlegung einer angemessenen Gebührenhöhe. Die Handreichung wurde gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) erarbeitet.

Zukunftsnetzes Mobilität NRW, März 2022: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/9bf175d0c41f830ee035cefb77e40810/znm-hinweispapier-bewohnerparken.pdf>

- Wichtig ist also, dass die Grünen in allen Bundesländern substantielle Delegations-Verordnungen einfordern und darauf achten, dass die Verwaltungsverfahren vor Ort seitens der Länder gut vorbereitet sind. Dies gilt auch für den Zugang zu landesweiten IT-Systemen, die den automatisierten Abruf von Fahrzeugdaten ermöglichen.

Städten mit neuen (erhöhten) Bewohner:innenparkgebühren, bzw. in denen Diskussionen geführt und Entscheidungen erwartet werden

Nach den zur Verfügung stehenden Quellen (siehe erster Kasten oben) ergibt sich im **Januar 2023** folgendes Bild:

Land	Eingeführt	Einführung wird bald erwartet
Baden-Württemberg	Biberach, Bruchsal, Esslingen, Ettlingen, Freiburg, Freudenstadt, Friedrichshafen, Geislingen, Göppingen, Heidelberg, Ludwigsburg, Karlsruhe, Konstanz, Mannheim, Nagold, Neckarsulm, Ravensburg, Reutlingen, Rheinfelden, Rottenburg, Schwäbisch Gmünd, Tübingen, Ulm, Waiblingen, Weil am Rhein, Weinheim	
Berlin	Berlin	
Hamburg	Hamburg	
Hessen	Bensheim, Darmstadt, Frankfurt, Hanau, Offenbach, Wiesbaden	Ankündigungen aus Kassel.
Mecklenburg-Vorpommern	Schwerin	
Niedersachsen	Buxtehude, Stade, Göttingen, Hameln, Osnabrück	Hannover, Lüneburg
NRW	Bonn, Brühl, Euskirchen, Hilden, Iserlohn, Mettmann, Münster, Neuss, Schwerte	Aachen, Bielefeld, Köln, Krefeld haben eine Anpassung der Gebühren angekündigt.
Rheinland-Pfalz	-	Verordnung wird im April 2023 veröffentlicht werden
Thüringen	Eisenach, Gera	Erfurt, Jena

Gebührenhöhe und ihre Differenzierung in den Kommunen³

- Die bisher beschlossenen und momentan gültigen Jahreskosten schwanken zwischen 63,75 Euro in Mannheim und bis zu 480 Euro in Freiburg, wobei in Köln Gebühren für die „Oberklasse“ bis 600 Euro in der Diskussion sind⁴.

Die momentan beste, aber noch nicht vollständige Zusammenstellung findet sich unter:
<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#liste-der-angepassten-bewohnerparkgebuehren-ad3dec97-9f18-44c1-94df-2b213f3b8443>

³ Die folgenden Angaben sind Beispiele und keine vollzähligen Aufzählungen.

⁴ <https://www.rundschau-online.de/region/koeln/anwohnerparken-in-koeln-sollen--600-euro-fuer-den-parkausweis-faellig-werden-39921704?cb=1663264418515&>. Siehe auch unten: „Kommunale Beispiele“.

- Mehrere kleinere Städte, vor allem in BW, haben 120 Euro pro Jahr beschlossen. Mehr „Mut“ zeigen manche, aber lange nicht alle Großstädte.
- Für die Berechnung dieser Gebühren werden sehr unterschiedliche Systeme genutzt. Über unsere „Freiburger Formel“, die vorschlägt, Länge, Breite, Höhe und Gewicht einzubeziehen, hat die AKP bereits im Heft 3/ 2021 berichtet.
- **Freiburg** differenziert in 3 Stufen nach Länge. Die Parkgebühr beträgt grundsätzlich 360 Euro pro Jahr. Abweichend davon gilt: Bei einer **Länge von weniger als 4,21 m** kostet der Bewohner:innenausweis nur 240 Euro/ Jahr. Misst das Fahrzeug, in der Länge **mehr als 4,70 m**, so beträgt die einjährigen Gebühr 480 Euro.
- Im März 2023 hat Freiburg eine Reduzierung für Motorräder (nun: 120 Euro/ Jahr) beschlossen. Siehe Artikel am Ende.
- Die **Satzung** der Stadt Freiburg i. Br. über die Erhebung von Bewohnerparkgebühren (Bewohnerparkgebührensatzung) vom 14. Dezember 2021 ist zu finden unter: https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E-13391950/freiburg/daten/ortsrecht/07%20Verkehr/OrtsR_07_05.pdf.
- In **Köln** wird derzeit ein Vorschlag der Grünen diskutiert, der das Gewicht (unter 1 Tonne, unter 1,8 Tonnen, ab 1,8 Tonnen) zum Maßstab der Gebührenhöhe nehmen soll.
- In **Mannheim** gilt als generelle (und schon länger gültige) Regelung für Bewohnerparken, dass Fahrzeuge nicht schwerer als 3,5 Tonnen und nicht länger als 5,5 Meter sein dürfen.
- In **Tübingen** kostet ein Bewohnerparkausweis für zwölf Kalendermonate 120 Euro im Jahr. Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mit einem Leergewicht von über 1.800 Kilogramm (bei Fahrzeugen mit rein elektrischem Antrieb und einem Leergewicht von über 2.000 Kilogramm) beträgt die jährliche Gebühr 180 Euro.
- Die Stadt **Geislingen** in BW bietet für Fahrzeuge unter einer Gesamtlänge von bis zu 4,50 m eine Gebührenermäßigung von 50%.

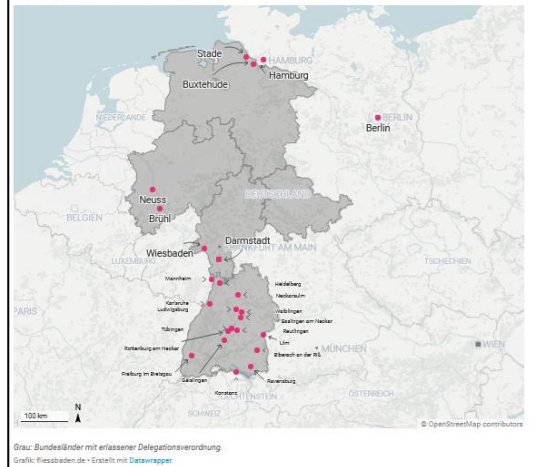
Über die „Freiburger Formel“:
<https://gruen-in-freiburg.de/gebuehren-fuer-bewohnerparken-in-freiburg/>



- Vor-Ort wird oft eine **stufenweise Erhöhung** gefordert mit dem Argument, es gäbe sonst Kostensprünge von mehreren hundert Prozent (da die Basis immer die max. 30,70 Euro pro Jahr der früheren Bundesregelung sind). Faktisch haben sich die meisten Kommunen für eine generelle Erhöhung entschieden, wobei die vielerorts sehr geringen Kostensätze auf eine baldige Anpassung hoffen lassen.
- Stufenweise Erhöhungen über die Zeit sind in z.B. in Mannheim, Neuss, Rottenburg und Ulm geplant.
- **Neuss** gibt seine Gebühren – ebenso wie die geplante Erhöhung in den kommenden Jahren - pro Monat an (unklar, ob man auch monatliche Ausweise bekommen kann): 10 Euro (2022); 20 Euro (2024); 30 Euro (2026).
- **Wiesbaden** hat in seinen Zonen das Bewohner:innenparken in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 9 und 20 Uhr eingeführt. Auch dann dürfen Nicht-Anwohner bis zu 2 Stunden mit Parkscheibe parken.
- Auch in der Ravensburger Innenstadt gilt, dass Anwohnerparkberechtigungen nur **bis 9.00** morgens gelten, danach muss das Auto weggefahren oder ein Parkschein gelöst werden.
- In Wiesbaden gilt die Erhöhung der Parkgebühren nicht für berechtigte **Carsharing-**Fahrzeuge. Für diese bleibt die alte Summe von 12,50 Euro bestehen.
- Einzelne Städte haben mit den neuen Gebühren eine systematische **Evaluation** nach einiger Zeit beschlossen.

Karte der Städte mit angehobenen Bewohnerparkgebühren

Städte mit angepassten Bewohnerparkgebühren



Bundesweite Zusammenstellung der Gebühren, siehe:
<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#liste-der-angepassten-bewohnerparkgebuehren-ad3dec97-9f18-44c1-94df-2b213f3b8443>

Begründungen der Kostenhöhe

- Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat im Frühjahr 2022 seine Ausarbeitung „Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren“ veröffentlicht. Insgesamt wird darin dargelegt, dass dem „Gebührengesetzgeber“ (also der Kommune) ein weiter Ermessens- und Gestaltungsspielraum bezüglich der zu verfolgenden Zwecke eingeräumt.
- In der Handreichung von NRW (siehe oben) heißt es: Die Herleitung der Gebührensätze sollte anhand fachlicher Kriterien erfolgen und entsprechend begründet werden.

<https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a453807cc9c3846520d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>

- Geeignete Ansätze dafür sind der **Kostenansatz**, der die Kosten der Parkflächen am Straßenrand berücksichtigt, der **Marktpreisansatz**, der die Gebühren beziehungsweise Preise für das Parken im Straßenraum oder in öffentlich-zugänglichen Parkierungsanlagen heranzieht oder die Annäherung an den wirtschaftlichen Wert der Fläche über den jeweiligen **Bodenrichtwert**. Auch die Einbeziehung **weiterer Parameter** wie die Lage der Bewohnerparkzone, die Größe der Fahrzeuge, die ÖPNV-Erschließungsqualität oder die Eintragung mehrerer Fahrzeuge in einen Ausweis.
- Wertvolle Anregungen für die Berechnung bieten die o.g. Veröffentlichungen aus BW und NRW.
- Gerade bei der sehr sinnvollen Einbeziehung der Fahrzeuggröße sollten die Grünen versuchen, einheitlich zu argumentieren und in vergleichbaren Stufen (Länge in cm, Gewicht in kg...) zu kategorisieren. Wer hier Unterstützung sucht, kann sich an die BAG wenden.

Tipp: Eine Begründung von Gebührenhöhen entsprechend verschiedener Kriterien ist fachlich, politisch und juristisch sinnvoll.

Achtung, allerdings: Je hergeleiteter die Begründung ist/ erscheint, desto schwerer werden spätere Erhöhungen, wenn sich zeigt, dass aus politischen Gründen geringe Gebührensätze zu niedrig sind und geändert werden müssen. In solchen Fällen kann ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass (vorerst) auf die volle Höhe der ermittelten Kosten verzichtet wird.

Sollte eine Herleitung von Kostensätzen bezüglich spezifischer Kriterien schwierig sein, z.B. weil Studien zum Marktwert fehlen, dann sollte dies transparent ausgedrückt werden, um eine spätere, volle Handlungsmöglichkeit zu erhalten.

- Verschiedene Organisationen, darunter der VCD und die Stadtplanervereinigung SRL, arbeiten derzeit an einer Staffelung von Fahrzeugen nach GGG: Größe, Gewicht und (bauartbedingter Höchst-) Geschwindigkeit. Damit soll die je nach Fahrzeugtyp höchst unterschiedliche Stadtrauminanspruchnahme und Infrastrukturabnutzung erfasst werden.
- Relevant ist dabei auch die Einbeziehung der Merkmale "Höhe" (Blockierung von Sichtbeziehungen im Straßenraum) und Gewicht (Aufprallmasse, Fahrbahnabnutzung, Reifen- und Straßenabrieb). Eine neue Kategorisierung entsprechend Kleidergrößen XXS bis XXL soll eine einfache Handhabung erlauben, sobald jedes Fahrzeugmodell einmal eingestuft ist. An diesen neuen GGG-Kategorien könnten dann die Bemessung und Bepreisung von öffentlichen Stellflächen orientiert werden⁵.



⁵ Im Rahmen eines von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) geförderten Vorhabens "Mobilität mit menschlichem Maß – Feinmobilität für Umwelt- und Klimaschutz, Stadt- und Lebensqualität" arbeitet der Fachbereich "Verkehrsplanung und Verkehrssysteme" der Universität Kassel (Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer) mit Unterstützung durch das Freiburger Kreativbüro "The Urban Idea" an einem Grundlagenwerk der Feinmobilität. (https://www.dbu.de/projekt_38162/01_db_2848.html / <https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/institut-fuer-verkehrswesen-ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung/forschungsprojekte/laufende-projekte>)

- Warum auch die „**Höhe**“ berücksichtigen? Anstatt nur die öffentliche Straßenfläche und damit Länge und Breite von Fahrzeugen zu betrachten, gilt es auch, den Stadtraum im Blick haben. Haben wir einen Überblick über den Straßenraum? Fühlen wir uns sicher, können wir uns orientieren? Können wir als Fußgänger oder Erdgeschossbewohner Menschen, Fassaden, Geschäfte und Eingänge auf der anderen Straßenseite sehen? Nicht umsonst sprechen wir von Parkraum- und nicht nur Parkflächenmanagement. Das heißt, es ist notwendig, den Faktor Fahrzeughöhe und Seitenprofil in die Betrachtung einzubeziehen.
- Eine Ermäßigung für **E- Fahrzeuge** ist, so die Expert:innen, weder durch das Straßenverkehrsgesetz noch durch das Elektromobilitätsgesetz gedeckt. Trotzdem findet sich ein Nachlass von 50% für E-Fahrzeuge z.B. in der Satzung von Geislingen.
- Vielerorts gilt allerdings die Regel, dass das Parken für den Vorgang des Ladens kostenfrei bleibt. Gut begründet wurde dies z.B. für Landau.
- Bundes- und Landesgesetze lassen generell nicht zu, dass Parkgebühren nach **sozialer Situation**, z.B. dem Einkommen von Halter:in gestaffelt werden.
- Da ein „**Sozialbonus**“ allerdings vielerorts als notwendig und sehr hilfreich für die Durchsetzung von Bewohnerparkgebühren gesehen wird (auch als Möglichkeit, mit SPD und Linken an einem Strang zu ziehen, wobei dies nicht immer gelingt), gibt es Regelungen, dass nicht formal, aber faktisch durch einen Zuschuss der Stadt z.B. Sozialhilfeempfängern und/oder Menschen mit einer Behinderung geringere Gebühren abverlangt werden.
- In Freiburg gibt es Ermäßigung für Wohngeldempfänger:innen und behinderte Menschen bis zu 75%. Härtefälle können individuell geregelt werden.
- Reutlingen gewährt eine deutliche Ermäßigung (30 Euro statt 120 Euro pro Jahr) wegen Gehbehinderung.
- In Karlsruhe beträgt die Gebühr 90 Euro (statt 180) für schwerbehinderte Personen, mit einer außergewöhnlichen Gehbehinderung oder Blinde, die im Besitz einer Ausnahmegenehmigung sind.
- In Mannheim wird für Inhaber eines Schwerbehinderten-Parkausweises und Härtefälle nach Einzelfallprüfung eine um 20% reduzierte Gebühr erhoben.
- In Ludwigsburg beträgt seit 01.04.2022 die Gebühr grundsätzlich 120 Euro, für Inhaber der Ludwigsburg Card 60 Euro und für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen mit einem blauen oder orangenen Ausweis 30 Euro.
- Neuss: Inhaberinnen und Inhaber eines Neuss-Passes (Menschen mit geringem Einkommen) erhalten eine Gebührenermäßigung von 25 Prozent auf die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises.



- Der Heidelberg-Pass ermäßigt die Gebühren aus sozialen/wirtschaftlichen Gründen auf 36 Euro, statt 120 Euro.

Verwaltungsaufwand und Verfahrensweisen

- Ein immer wiederkehrendes Argument gegen die differenzierte Erhöhung von Bewohner:innenparkgebühren ist der Aufwand innerhalb der Verwaltung für die Feststellung von Fahrzeuggrößen, der Lage zum ÖPNV u.ä. Hilfreich ist es sicherlich, dafür als Gemeinderat Verständnis zu zeigen, aber auch Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, inkl. Personalaufstockung.

- In Freiburg argumentierte die Verwaltung mit einem fehlenden Zugang zum KOMM.one System, einem IT Dienstleister für BW, der alle Fahrzeugdaten gespeichert hat. Dieser Mangel erlaube der Verwaltung nicht, die Fahrzeugdaten automatisiert abzurufen. Das Land will hier unterstützen. Komm.ONE arbeitet an einer Lösung, die dann allen BW Kommunen zur Verfügung gestellt werden kann, was aber noch dauert. Alternativ kann die Stadt ein eigenes System programmieren lassen, was kostenintensiv wäre.

Tipp: Solange auf automatisierte Verfahren gewartet wird, könnten Kfz-Halter:innen gebeten werden, die für die Berechnung relevanten Masse ihres Kfz aus dem Kfz-Schein in den Antrag zu übertragen.

Die Kommune würde die Richtigkeit nur bei Zweifeln sowie stichprobenhaft überprüfen.

In **Freiburg** arbeitet die Verwaltung momentan händisch und auf Vertrauensbasis mit stichprobenartigen Kontrollen.

- Die **Kosten für die Bearbeitung** werden in der Beschlussvorlage für Biberach so aufgelistet:
„Die zusätzlichen Verwaltungskosten basieren auf der Grundlage der VwV Kostenfeststellung vom 02.11.2018. Die Personalkosten für den mittleren Dienst sind bei 51,00 € pro Stunde festgelegt. Hinzu kommen Sachkosten in Höhe 5,00 € pro Stunde, sodass der Kostensatz bei 56,00 € pro Stunde für den mittleren Dienst liegt. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit eines Bewohner-parkausweises liegt bei 12 Minuten, was dementsprechend Verwaltungskosten in Höhe von 11,20 € pro Ausstellung eines Bewohnerparkausweises verursacht.“ (Link siehe unten)
- Die Möglichkeit, Bewohnerparkausweise **online** zu beantragen und zu bezahlen sind noch unterschiedlich ausgeprägt. Nur für Hamburg fand sich die Regelung, dass online beantragte Ausweise 65 Euro statt 70 Euro kosten.
- Manche Städte erlauben eine **monatliche Kostenberechnung**, z.B. Reutlingen.
- Einige Städte definieren die Laufzeit entsprechend des Kalenderjahres, die meisten stellen die Bewohnerparkausweise allerdings **rollierend** für immer ein Jahr aus.
- In Karlsruhe sind drei Kennzeichen auf einem Ausweis möglich. Somit kann der Ausweis wahlweise in einem der Fahrzeuge ausgelegt werden.
- Die Kosten für einen Zonen- oder Fahrzeugwechsel betragen in den untersuchten Städten zwischen 5,00 und 36,50 Euro.
- Ein Beispiel für die Satzung einer kleineren Stadt bietet Geislingen: „Satzung der Stadt Geislingen an der Steige über die Erhebung von Gebühren in Bewohnerparkbereichen“. (Link siehe unten).

Nutzung der gewonnenen Finanzmittel

- Faktisch und politisch ist es außerordentlich sinnvoll, wenn die zusätzlichen Einnahmen einer Stadt durch höhere Parkgebühren unmittelbar der **Mobilitätswende** vor Ort zu Gute kommen, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr sowie der Förderung des ÖPNV und kleiner, leichter, emissionsarmen Fahrzeuge.
- Zu den möglichen **Einsatzgebieten** können z.B. auch gehören: Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, Umwidmung und Einrichtung von Flächen für Fußgänger:innen, Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. die Reservierung von Stellplätzen in bestehenden Bestandsbauten, die Entwicklung von Mobilstationen zur stärkeren Verknüpfung von Verkehrsmitteln, Förderung des Car-, Lastenrad- und/oder Bike-Sharings, Verbesserung des ÖPNV-Angebots.
- Einige Städte nehmen die Einnahmen aus Bewohner:innenparkgebühren bereits in ihren nächsten **Haushalt**, bevor ein Beschluss über deren Höhe endgültig im Gemeinderat gefällt wurde, so war es beispielsweise in Freiburg. Dort diente ein angepeilter Durchschnittswert von 360 Euro als Richtschnur für die Einnahmenplanung.
- In Wiesbaden sollen die Mehreinnahmen durch höhere Parkgebühren das vergünstigte ÖPNV-Ticket für Kinder und Jugendliche („15-Euro-Ticket“) finanzieren.
- In Freiburg dienen die Mehreinnahmen explizit verschiedenen Haushaltspositionen für den Fuß- und Radverkehr. <https://www.freiburg.de/pb/1727379.html>

Tipp: Die Nutzung der Einnahmen sollte in einem kommunalen Haushalt sehr transparent ausgewiesen werden, auch um zu verhindern, dass die Mittel im Stadtsäckel verschwinden.

Achtung: Um vorsichtig zu kalkulieren, darf nicht die Menge der aktuellen Anwohnerparkausweise mit neuen Zahlen hochgerechnet werden. Das explizite Ziel, einen Beitrag zur Verringerung der Autos (von den Straßenrändern) zu erreichen, kann schnell gelingen, denn ein Teil „verschwindet“ durchaus, z.B. in Garagen, Tiefgaragen und auf Privatgrundstücken.

Debatten vor Ort

- Politisch wird nahezu überall heftig gestritten. Vielerorts bilden sich Koalitionen gegen eine relevante Erhöhung zwischen FDP, CDU und SPD, ja sogar Linke. Und immer wird Bezug genommen auf sozial Schwache und Familien.
- Die eher **konservativen** Fraktionen machen sich vielerorts zum Anwalt einer Bevölkerungsgruppe, für die sie sonst wenig tun. Womöglich wollen sie in Wahrheit ihr eigenes Klientel (SUVs, Zweitwagen ...) schützen. Die CDU Brühl lehnt die mit grün-roter Mehrheit beschlossene Erhöhung auf 141 Euro pro Jahr ab und schreibt: „Hiermit werden vornehmlich Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen belastet“, ohne dies zu belegen. <https://cdubruehl.de/das-neue-parkraumkonzept-der-stadt-bruehl/>.

- Die **linkeren** Teile einer Gemeinderatsfraktion negieren mit ihrer Ablehnung, dass nach Fahrzeugtypen gestaffelte Gebühren bereits einen Sozialfaktor per se enthalten: Für kleinere, Fahrzeug bezahlen die Bewohner:innen geringere Gebühren. Große, schwere, energieintensive Autos dagegen werden teurer.



- Die häufig beschworene „alleinerziehenden Krankenschwester“ fährt idR. kein sehr aufwendiges Auto. Tatsächlich steigen die Zulassungszahlen der großen, schweren und teuren Fahrzeuge (SUVs, Geländewagen, Wohnmobile ...) beträchtlich. Warum sollten sich deren Besitzer:innen nicht auch marktgerechte Parkgebühren leisten können?



- Tatsächlich treffen gestaffelte Gebühren vor allem die großen (langen, breiten, schweren) Fahrzeuge.
- In Freiburg haben die bürgerlichen Fraktionen gegen die deutliche Gebühren-Erhöhung gestimmt (<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/suedbaden/anwohnerparkausweise-zehn-mal-so-teuer-in-freiburg-100.html>).
- Besonders die SPD argumentiert öffentlich gegen die neuen Gebühren, während durch ein FDP-Gemeinderatsmitglieds ein Eilantrag gegen die neue Gebührenordnung beim VGH Mannheim eingereicht wurde.
- Das **Verwaltungsgerichtshof Mannheim** hatte diesen im Juni 2022 abgelehnt und Anfang August seine Entscheidung in der Sache bestätigt: Die neue Gebührensatzung der Stadt ist legitim – und verhältnismäßig. Die Stadtverwaltung darf zwischen 240 und 480 Euro jährlich für Bewohnerparkausweise verlangen. Siehe Anlage.
- Dieses erste höchstrichterliche Urteil festigt die Rechtssicherheit für Kommunen. Insofern kann dieses Urteil nun bundesweit beim Argumentieren helfen. Der VGH führte u.a. aus, dass die Kosten eines Parkplatzes außerhalb des öffentlichen Raums durchaus als Maßstab herangezogen werden können. Allerdings, der Freiburger Kläger hat im September 2022 angekündigt, Revision gegen das Urteil einzulegen. Damit wird die Gebührensatzung nun vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geprüft.

Mehr über das Urteil:

https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Suedbaden/Pressemitteilungen/2207_Pressemitteilung_Bewohnerparken.pdf

<https://www.badische-zeitung.de/freiburger-klagt-erfolglos-gegen-parkgebuehren--214439375.html> und

<https://www.badische-zeitung.de/gericht-weist-klage-gegen-erhoehte-gebuehren-fuers-anwohnerparken-in-freiburg-ab>

- Trotz dieses Urteils erscheint die Diskussion in Freiburg nicht beendet. Mehrere Fraktionen wollen die entsprechende Satzung Freiburgs kippen und haben eine neuerliche Befassung des Gemeinderats damit beantragt. Sie wollten 2023 eine Reduzierung der Gebühren erreichen, bisher nicht erfolgreich (siehe jedoch oben: Reduzierung für Motorräder).
- Der örtliche VCD dazu: „Es ist also ziemlich widersinnig schon jetzt wieder an dem Beschluss zu drehen obwohl man weiß, dass es in 1,5 Jahren ohnehin wieder umgestellt werden soll, (Grund: weil bis dahin die technischen Systeme der automatisierten Daten zu den Fahrzeuggrößen bereitstehen sollen).

Mehr zum VGH-Urteil 2022:

<https://verwaltungsgerichtshof-baden-wuerttemberg.justiz-bw.de/pb/,Lde/10169131/?LISTPAGE=1213200> und https://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/lug/page/bsbawueprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=1&fromdoctodoc=yes&doc.id=MWRE220006377&doc.part=K&doc.price=0.0#focuspoint

<https://verwaltungsgerichtshof-baden-wuerttemberg.justiz-bw.de/pb/,Lde/Startseite/Medien/Freiburg+Normenkontrollantrag+gegen+Bewohnerparkgebuehrensatzung+auch+im+Hauptsacheverfahren+erfolglos/?LISTPAGE=1212860>

https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Suedbaden/Pressemitteilungen/2207_Pressemitteilung_Bewohnerparken.pdf

- Ein weiteres Urteil zum Bewohnerparken kommt vom Sächsischen Obergerverwaltungsgericht: <https://www.justiz.sachsen.de/ovgentschweb/documents/20B189.B01.pdf>
- In einigen Städten wurden die ursprünglich durch die Verwaltung vorgeschlagenen Gebühren durch Beschlüsse von Ausschüssen oder gar des Gemeinderats selbst **reduziert**, z.B. in Tübingen und Konstanz.
- Es gibt auch einstimmige Beschlüsse, z.B. in Ravensburg.
- Die Bedeutung höherer Bewohnerparkgebühren richtet sich natürlich auch nach der Größe der Gebiete, für die Parkgebühren erhoben werden. So mancher Ort hat zwar die Kosten erhöht, die Gültigkeitszonen bleiben jedoch klein. Ein politischer Kompromiss?

Verbundene Strategien

- Grundsätzlich sollten Bewohner:innenpark-gebühren in eine stadtweite Strategie für das Parken, noch besser für eine **gerechte Nutzung öffentlicher Flächen** eingebettet sein. Nicht gut ist allerdings, auf solche Strategien zu warten, weil sie auf absehbare Zeit politisch nicht durchsetzbar sind.
- Einige, insbesondere kleinere Städte, haben ein neues **Parkmanagement** mit neuen Zonen und Parkgebühren eingeführt, und in diesem Zuge auch das Bewohner:innen-Parken neu geregelt, z.B. Neckarsulm, Ulm.
- Aus **Hamburg** wird berichtet, dass zunächst geringe Gebühren erhoben werden, da die Parkgebühren flächendeckend erhoben werden sollen. Später soll es verschiedene Tarifzonen geben (mündliche Angabe, zu überprüfen).
- Zu den Elementen umfassender Parkraumordnungen können auch **Besucherkarten** gehören, die Bewohner:innen in bestimmter Menge kostenlos bekommen (z.B. in Heidelberg gibt es eine Wochenkarte und 9 Tageskarten pro volljähriger Einwohner:in mit Bewohnerparkplatz)

Tipp: Besser als Warten ist es, neue Parkgebühren „bis auf weiteres“ beschließen und damit Zeit für grundsätzliche Debatten gewinnen.

oder kaufen müssen. In Freiburg können Bewohner:innen, die über einen längeren Zeitraum Besuch erwarten, eine gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung (bis zu max. 4 Wochen im Jahr/15 Euro pro angefangene Woche) beantragen.

- In Hamburg können pro Person und Jahr 20 Besucherparkausweise beantragt werden. Die Gebühren richten sich nach der Gebührenzone, in der das Bewohnerparkgebiet liegt und betragen 2,50 oder 3,00 Euro pro Tag.
- **Handwerkerparkausweise** gibt es in verschiedenen Städten, wobei jede Kommune eigene Normen für die damit verbundenen Rechte bestimmt. In manchen Städten, z.B. Ravensburg, gelten solche Handwerkerparkausweise auch in Zonen mit Bewohner:innen-Parken.
- Bei Wechsel des Kennzeichens bzw. der Bewohnerparkzone, kann der Parkausweis umgeschrieben werden. Manche Kommunen verlangen dafür eine Gebühr, deren Höhe sehr unterschiedlich hoch ist.

- Die **Ausweisung von Zonen** für Bewohner:innen-parkgebühren ist eine notwendige Voraussetzung für das Erheben von Gebühren. Für eine solche Ausweisung muss nach Bundesrecht (StVO) ein **Parkdruck** oder Parkraumangel nachgewiesen werden. (<https://www.stvo2go.de/bewohnerparken-einrichten/>). Dies kann vor Ort sehr mühsam sein oder zumindest so erscheinen.

Tipp: Immer die Ausweisung von Zonen und die Bestimmung der Gebührenhöhe gleichzeitig im Blick behalten und ausreichend Personal für die Ausweisung/Ausweitung der Zonen bereitstellen.

- Werden Gebühren in einer Bewohnerpark-Zone spürbar höher, verursacht dies zunächst einen deutlichen **Parkdruck** auf (ggf. noch unbepreiste) Nachbarzonen. „Ungerechtigkeit“ wird dann zum Argument der Gegner von höheren Gebühren. Dem kann man durch ein Konzept der schrittweisen Ausweitung von Gebührenzonen begegnen und die Anwohner dieser Nachbargebiete damit mit ins Boot holen, auch wenn dies Kosten für sie selbst bedeutet.
- **Gute und ausführliche Informationen** über die Bewohnerparkgebühren sind besonders wichtig, um Verständnis bei den Anwohner:innen zu sichern. Ausführliche Fragen&Antworten bietet z.B. Freiburg: <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/1863933.html>. Tübingen verteilt ein Faltblatt: https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/Flyer_Info_Bewohnerparkausweis_hoch_99x210mm_3S_2erNutzen_315x440mm_mit_Bild_FARBE_v5_F4.pdf

Abschaffung von Bewohner:innenparken

- Landau ging einen speziellen Weg und will sein Ziel, das Parken übersichtlicher, gerechter und flexibler zu machen, ab 1. Oktober 2021 durch die Abschaffung von Bewohnerparken zugunsten einer allgemeinen Parkraumbewirtschaftung erreichen: <https://mitredeninld.de/page/parken>

- Landau begründet seine Gebühren für Dauerparktickets auf seiner Webseite sehr anschaulich. Deutlich wird aber auch, dass die Gebührenhöhe sehr (zu?) moderat ausfällt.

Wirkungen höherer Anwohnerparkgebühren

- Begleit-Untersuchungen über die Wirkungen höherer Anwohnerparkgebühren sind bisher nicht bekannt.

- Im Zuge neuerlicher Debatten im Gemeinderat Freiburg hat die Verwaltung erste Zahlen nach einem knappen Jahr der neuen Gebühren veröffentlicht. Überraschenderweise ging 2022 die Zahl der gemeldeten PKWs nach Jahren der Steigerung erstmalig leicht zurück, besonders in den Gebieten mit Anwohnerpark-Kosten. Ob/welchen Stellenwert die Parkgebühren dabei ausmachen ist noch nicht bekannt. Deutlich in den Stadtquartieren wird allerdings, dass die Zahl der parkenden PKWs zurück gegangen ist. Mancherorts findet man wieder zu allen Tageszeiten einen Parkplatz. Nun stellt sich die Frage, wie diesen öffentlichen Raum nutzen, damit das Parken nicht wieder einfach und damit attraktiv wird. Einzelne Vorgärten wurden zum Parkplatz umgewandelt.

Kommunale Spitzenverbände und andere Akteure

- Die kommunalen Spitzenverbände engagieren sich aktiv, überraschend und sehr hilfreich zu Gunsten höherer Bewohnerparkgebühren.
- Der Deutsche Städtetag weist auf ein Grundproblem hin und spricht sich für Preise beim Bewohnerparken von mehr als 300 Euro/Jahr aus. "Der Platz für Autos in den Städten kann nicht mitwachsen", so z.B. Städtetags-Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy im April 2022.

DST am 26.4. 2022:
<https://www.staedtetag.de/presse/presse-meldungen/2022/gebuehren-bewohnerparken-platz-fuer-autos-in-den-staedten-kann-nicht-mitwachsen>.
- Im Januar 2023 hat der Deutsche Städtetag eine Position bekannt gemacht, demnach das Fahren mit großen Autos teurer werden muss. (z.B. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.staus-und-parkplatznot-staedtetag-fahren-mit-grossen-autos-muss-teurer-werden.71bf6111-5d9c-4f6a-87e9-9b1214874577.html>). Der DST sieht dabei nach Fahrzeuggrößen gestaffelten Parkgebühren als mögliches Instrument. Siehe auch Artikel am Ende dieses Textes.
- Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) plädierte schon Mitte 2020 für eine bundeseinheitliche Regelung, um allen Kommunen mehr Spielraum bei der Bepreisung von Parkraum zu ermöglichen. <https://www.dstgb.de/aktuelles/archiv/archiv-2020/laender-koennen-gebuehrenrahmen-fuer-bewohnerparkausweise-anpassen/>.
- Der Städtetag Baden-Württemberg hat im Juli 2022 den Verkehrsminister des Landes, Winfried Hermann, unterstützt, als er sich gegen kostenlose Parkplätze in den baden-württembergischen Städten aussprach.

Städtetag Baden-Württemberg im Juli 2022: <https://www.landtag-bw.de/home/aktuelles/dpa-nachrichten/2022/Juli/KW27/Sonntag/76987a18-be73-489e-9066-6375bb43.html>.

Aus Sicht des Städtetages Baden-Württemberg sollen Parkgebühren weiter steigen - auch für das Anwohnerparken
- Die **Deutsche Umwelthilfe** hat im April 2022 höhere Gebühren für Anwohnerparken gefordert: Einen Euro pro Tag.

DUH im April 2022:
<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-fordert-mindestens-360-euro-jahresgebuehr-fuer-anwohnerparken/>.

- Die **Agora Verkehrswende** hat sich am 1.6. 2022 an die Öffentlichkeit gewandt mit der Botschaft: Bewohnerparkausweise: Höhere Gebühren sind überfällig und im Interesse der Allgemeinheit. Sie drückt aus, dass Gebühren lange zu niedrig waren und weit unter Mieten für private Stellplätze liegen.

Agora Verkehrswende im Juni 2022:

https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=1999&cHash=a510e0425ef856b2d3e426d7f26cd291

- Der Verband der Automobilindustrie (**VDA**) hat schon im Januar 2020 als Kernpunkte einer grundlegenden Reform des deutschen Parksystems vorgeschlagen, Anwohnerparken nach Einkommen staffeln. (<https://www.sueddeutsche.de/service/jahreswechsel-autoverband-vda-anwohnerparken-nach-einkommen-staffeln-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200102-99-320396>).

Argumente pro Bewohner:innenparken

- Eine erste Reihe von Argumenten für das Bewohner:innenparken hat der AK Mobilität Freiburg im April 2021 zusammengestellt. Wir freuen uns über eine Anreicherung aus anderen Städten.
- Ausführliche Argumente finden sich auch in Veröffentlichungen aus Baden-Württemberg und NRW, siehe die Hinweise dazu in den Kästen oben.

<https://gruen-in-freiburg.de/argumente-fuer-eine-erhebung-der-bewohnerparkgebuehren/>

Wichtig Vorbereitungen für Anträge zum Bewohnerparken

- Eine Liste von Argumenten pro höheren Bewohnerpark-Gebühren zusammenstellen und diese durch lokale Fakten und Zahlen ergänzen. Dazu gehören z.B. auch die Steigerung der zugelassenen PKW/1000 Einwohner, was viele Gemeinden zum Handeln durch erhöhten Parkdruck zwingt. Das Dokumentieren von Kosten privater Stellplätze (Parkhäuser, Einzelvermietungen usw.) in der Kommunen hilft auch, wobei diese anders als das Bewohnerparken einen festen Parkplatz garantieren.
- Frühzeitig überlegen, ob man eine Steuerungsmöglichkeit durch die Gebührenhöhe ausdrücklich (als Teil der größeren Mobilitätsdebatte) will, oder diese ablehnt.
- Angesichts der Übersicht von bisher gültigen Gebühren nicht zu tief „einsteigen“. Die Faustregel von 1 Euro pro Tag (30 Euro pro Monat) ist ein guter Start.
- Eine Gebühren-Staffelungen nach Fahrzeugart (Länge, Gewicht, gerne auch Höhe und Breite!) ist sehr sinnvoll und verträgt sich gut mit angestrebten Durchschnittswerten, siehe Freiburg. Wenn Kosten für kleine Fahrzeuge unter dem „Durchschnitt“ liegen, kann man die Steuerungswirkung und soziale Aspekte gleichermaßen gut begründen.
- Ein gesamtstädtisches Parkraum-Management als Rahmen anbieten oder (wenn dessen Erarbeitung zu lange dauert), zumindest bei der Verwaltung in Auftrag geben.
- Parallel zu den Gebühren die Diskussion vorantreiben, dass Anwohnerparkzonen ausgeweitet werden. Klar ist, dass sich der Parkdruck nach Gebührenerhöhung auf Nachbargebiete ausweitet.

- Frühzeitig Regelungen für sozial Schwache und mobilitätseingeschränkte Menschen vorschlagen und rechtlich gut absichern.

Macht es eigentlich Sinn, Bewohnerparkgebühren lokal zu regeln?

- Triftige Gründe sprechen dafür, wie auch dagegen.
- **Positiv** ist, dass durch die Delegation an die Kommunen endlich Bewegung in die Gebührenhöhe kam, denn es war den Kommunen vorher verboten, ihre wertvolle öffentliche Fläche selbst zu bepreisen und dabei örtliche Gegebenheiten zu berücksichtigen. Da wir alle wissen, wie relevant das Parkraum-Management als Pull-Faktor ist, sind die nun an vielen Orten aufpoppenden Debatten ein guter Anlass, im Rat, in Medien und mit der Bevölkerung die Wertigkeit des öffentlichen Raums zu diskutieren, gewissermaßen als Einstieg in eine größere Diskussion zur Mobilitätswende vor Ort.
- **Andererseits** erscheint der Aufwand für unzählige parallele Debatten, Auseinandersetzungen, juristische Verfahren usw. enorm, könnte man dieses Streit-Potential für andere Themen nutzen? Vom 9-Euro-Ticket wissen wir, dass sich Menschen einfache und einheitliche Regelungen wünschen. Den Sinn örtlicher Einzelregelungen, die unterschiedlichen Logiken, Gebührenhöhen, Sozialtarifen usw. folgen und an so vielen Orten kontrovers diskutiert werden kann man stark bezweifeln. Wie auch Tempo-30 wäre eine klare, bundesweite – oder zumindest landesweite - Regelung der Bewohnerparkgebühren viel sinnvoller.
- Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Delegation nach unten auch eine politische Drückebergerei ausdrückt, als Land oder Bund zu gewünschten Steuerungsmöglichkeiten zu stehen. Warum könnte es nicht zumindest einzelne Länder geben, die zusammen mit ihren kommunalen Spitzenverbände Regelungen vorschlagen, die für alle Kommunen gelten sollten und diese ggf. in Landesrecht überführen? Der rechtliche Rahmen des Bundes müsste dies hergeben.

Literatur

- Difu, September 2020: Bewohnerparken in den Städten – wie teuer darf es sein?
<https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>
- Statista: Vergleich der Gebühren für Bewohnerparken in ausgewählten europäischen Städten im Jahr 2019. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1065545/umfrage/gebuehren-fuer-bewohnerparken-in-ausgewaehlten-europaeischen-staedten/>
- Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages: Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren, 2022.
<https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a453807cc9c38465200d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>
- Privater Blog, Juli 2022 mit Karte:
<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/>

Karte und Liste der Kommunen mit Gebührenhöhe:

<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#karte-der-stadte-mit-angehobenen-bewohnerparkgebuehren-474f9cfe-86ec-4050-9a36-88ee51320077>

- Deutsche Umwelthilfe, April 2022: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/220421_L%C3%A4nderbriefings_Geb%C3%BChren_Anwohnerparkausweise.pdf
- Mobilitätsmagazin, Mai 2022: <https://www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/bewohnerparkausweis/>
- DUHwelt magazin 2/2022: Statistiken zum Parken im öffentlichen Abstellraum (siehe Anlage 2)
- AK Mobilität der Grünen Freiburg: ppt-Präsentation zu Bewohner:innenparkgebühren gemäß Fahrzeuggrößen.

Kommunale Beispiele

- **Biberach:** <https://service.biberach-riss.de/ratsinfo/getfile.php?id=95395&type=do>
- **Bonn:** <https://gruene-bonn.de/fraktion/2022/10/11/anpassung-der-parkgebuehren-fuer-anwohnerinnen-gerechte-kostenumverteilung-fuer-mehr-klimaschutz/>
- **Bruchsal:** <https://bnn.de/kraichgau/bruchsal/anwohnerparken-kostet-ab-januar-90-euro-im-jahr-saftige-erhoehung>
- **Brühl:** <https://www.bruehl.de/parkausweise-fuer-bewohnerinnen-und-bewohner.aspx> (neue Preise erst ab 1.1. 2023)
- **Buxtehude:** <https://portal.buxtehude.de/dienstleistungen/-/egov-bis-detail/dienstleistung/7575/show#>
- **Esslingen:** <https://www.esslinger-zeitung.de/inhalt.parkgebuehren-in-esslingen-anwohnerparken-soll-bald-150-euro-jaehrlich-kosten.b6a0c93b-3474-486d-8a3d-71883aa66068.html>
- **Freiburg:** https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E-13391950/freiburg/daten/ortsrecht/07%20Verkehr/OrtsR_07_05.pdf und <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/907354.html>, <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/1863933.html>
- **Geislingen:** https://www.geislingen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/PDF-Dateien/Oeffentliche_Bekanntmachungen/Satzung_ueber_die_Erhebung_von_Gebuehren_in_Bewohnerparkbereichen_v1.pdf
- **Hamburg:** <https://www.hamburg.de/lbv-parken/5887158/bewohnerparkausweis/>
- **Hameln:** https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/In-Hameln-zahlen-Anwohner-jetzt-200-Euro-fuers-Parken,hameln918.html (2.1.2023; 200 Euro)
- **Heidelberg:** https://formulare.virtuelles-rathaus.de/metaform/Form-Solutions/?2&releaseUserId=08221000-01-0000&releaseID=5a254ac7e4b0e105bea494ef&releaseOrganizationID=08221000-01&assistant=KFAS_122820Patras_HD&translation=false&storable=false&consentComplete=true&fileUrl=https%253A%252F%252Fformulare.virtuelles-rathaus.de%252Fmetaform%252FForm-

[Solutions%252Fsid%252Fassistant%252F5a254ac7e4b0e105bea494ef%253FconsentComple
e%253Dtrue&oid=08221000-01&kdnr=08221000-01](https://www.solutions.com/consent/complete?sid=252f5a254ac7e4b0e105bea494ef%253fconsentcomplete%253dtrue&oid=08221000-01&kdnr=08221000-01)

- **Karlsruhe:** <https://web1.karlsruhe.de/service/Buergerdienste/leistung.php?id=6002521>
- **Konstanz:** <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/friedrichshafen/bewohner-parkgebuehren-in-konstanz-sollen-steigen-100.html>
- **Köln:** Antrag der BV-Nippes: <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=879372&type=do>.
Masterplan Parken: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?__ktonr=338480
- **Nagold:** <https://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.gebuehrenerhoehung-in-nagold-kuenftig-parken-anwohner-fuenfmal-teurer.57287c12-d2b6-4a8d-b2ce-3a608f1869ce.html>
- **Landau:** <https://mitredeninld.de/page/parken>
- **Ludwigsburg:** https://www.ludwigsburg.de/,Lde/start/stadt_buerger/bewohnerparken.html
- **Mannheim:** <https://www.mrn-news.de/2022/06/01/mannheim-bewohnerparken-neue-gebuehren-ab-2023-476455/>
- **Neckarsulm:** https://www.neckarsulm.de/online-rathaus/aktuelles/einzelsicht-news?tx_ttnews%5Btt_news%5D=6165
- **Neuss:** <https://serviceportal-neuss.de/suche/-/egov-bis-detail/dienstleistung/1271/show>
und <https://www.neuss.de/parken>
- **Ravensburg:** <https://www.ravensburg.de/rv/aktuelles/2021/anwohnerparken-bis-9-uhr.php>
und <https://www.ravensburg.de/rv/buergerservice-verwaltung/stadtverwaltung/dienstleistungen/bewohnerparkausweis.php>
- **Reutlingen:** <https://www.reutlingen.de/de/Rathaus/Buergerservice/Dienstleistungen-A-Z/Dienstleistung?id=142>
- **Stade:** <https://www.stadt-stade.info/buergerservice/dienstleistungen/anwohnerparkberechtigung-905000499-20390.html?myMedium=1>
- **Tübingen:**
https://www.tuebingen.de/verwaltung/uploads/Flyer_Info_Bewohnerparkausweis_hoch_99x210mm_3S_2erNutzen_315x440mm_mit_Bild_FARBE_v5_F4.pdf
- **Ulm:** https://www.ulm-news.de/weblog/ulm-news/view/dt/3/article/85272/Ab_August_2022%3A_Neue_Geb-uuml-hren_f-uuml-r_Bewohnerparken_und_Neuregelung_der_Parkzonen.html
- **Wiesbaden:** <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/bewohnerparken.php> und https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/bewohnerparken-in-wiesbaden-kostet-nun-jahrlich-120-euro_25622933

Fotos:

- Die Rechte liegen überwiegend bei Monika Zimmermann und können dort erfragt werden (ak-mobilitaet@gruene-freiburg.de). Fotos bitte nicht ohne Rücksprache nutzen.

Anlage 1: Gerichtsurteil des VGH Mannheim

Erhöhte Parkgebühren für Anwohner sind rechtens

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim bleibt seiner Linie treu: Die neue Gebühr ist legitim und verhältnismäßig

Von Uwe Mauch

FREIBURG. Die umstrittenen neuen Parkgebühren für Anwohner sind rechtmäßig. Mit diesem Urteil hat der Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VGH) seine Entscheidung im Eilverfahren vor gut einem Monat bestätigt. Statt wie früher 30 Euro im Jahr darf die Stadtverwaltung nun zwischen 240 und 480 Euro jährlich für Bewohnerparkausweise verlangen – je nach Autolänge. Die Revision zum Bundesverwaltungsgericht ist zugelassen, teilte der VGH am Dienstag mit.

Damit hat das Mannheimer Gericht die Normenkontrollklage von FDP-Stadtrat Sascha Fiek abgewiesen. Dieses Urteil hatte sein Anwalt Patrick Heinemann nach der Eilentscheidung des VGH Ende Juni nicht anders erwartet (die BZ berichtete).

Tatsächlich ist die Argumentation die gleiche: Die um das Acht- bis Sechzehnfache erhöhte Gebühr verfolge „erkennbar den legitimen Zweck, den Vorteil auszugleichen“, den Bewohner im Vergleich zu jenen hätten, die fürs Parken im öffentli-



Schild in der Luisenstraße

chen Raum ganz normal am Automaten bezahlen müssen.

Der VGH nimmt bei seiner rechtlichen Bewertung auch das staatliche Klimaschutzziel im Grundgesetz in den Blick. Diesbezüglich sei die Lenkungswirkung der neuen Gebühr zulässig, den Kfz-Verkehr im innerstädtischen Bereich und da-

mit auch die Treibhausgase zu reduzieren.

Die Satzung verstoße auch nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Es komme nicht darauf an, wie stark die Gebühr steige, sondern auf den Vorteil, den sie bietet. Und da nimmt das Gericht wie schon im Eilverfahren Bezug auf einen Stellplatz im Parkhaus, der in Freiburg bis 2800 Euro koste und somit mindestens das Doppelte der Bewohnerparkgebühr. Dass ein Platz im Parkhaus überdacht und zudem – anders als für Anwohner – garantiert sei, reiche nicht aus, um ein Missverhältnis zwischen Preis und Leistung zu sehen.

Die Gebühr nach Fahrzeuglänge zu staffeln sei nicht willkürlich, sondern methodisch-systematisch. Und die Ermäßigung aus sozialen Gründen falle in den Gestaltungsspielraum von Verwaltung und Gemeinderat.

Rechtsanwalt Patrick Heinemann hebt hervor, dass der VGH die Revision zugelassen hat. „Das zeigt, dass er auch eine andere Sicht für möglich hält“, sagte er am Abend der BZ. Ob Kläger Sascha Fiek den Gang nach Leipzig zum Bundesver-

waltungsgericht wagt, ließ er am Dienstag noch offen. Er müsse sich mit Familie und Anwalt besprechen. „Ich würde es gerne machen, auch um bundesweit Rechtssicherheit zu schaffen.“

Die Revision kann binnen eines Monats nach Zustellung des Urteils eingelegt werden (2 S 808/22). „Münstereck“

INFO

ANWOHNERPARKEN

Im Großteil der Stadtteile Innenstadt, Neuburg, Herdern, Stühlinger, Oberau und Wiehre benötigen Anwohner einen Ausweis zum Parken am Straßenrand. Dieser kostete früher deutschlandweit 30 Euro im Jahr. Nach einer Neuregelung durch die Landesregierung können Städte die Gebührenhöhe selbst festlegen. Der Gemeinderat verabschiedete im Dezember folgende Gebühren pro Monat: Autos mit weniger als 4,21 Metern Länge kosten 20 Euro, von 4,21-4,70 Meter Länge 30 Euro und ab 4,70 Metern Länge 40 Euro im Monat. **mft**

MITTWOCH, 3. AUGUST 2022

BADISCHE ZEITUNG

In Zahlen

PARKEN – öffentlicher Abstellraum

In Deutschlands dicht besiedelten Innenstädten nehmen parkende Autos wertvollen Raum ein, der auch anders genutzt werden könnte. Zum Beispiel, um für Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Fußgänger und ÖPNV-Nutzer die Teilnahme am Verkehr attraktiver zu machen. Parkraumstrategien können die Mobilitätswende und das Erreichen der Klimaziele beschleunigen.*



Parkraum

Stellplätze



Auslastung

Selbst in Spitzenzeiten ist der Parkraum inklusive der Parkhäuser Schätzungen zufolge durchschnittlich nur zu **70 %** ausgelastet.

(Quellen: KBA, 2021; ADAC, 2020)



Stillstand

Im Durchschnitt steht ein Auto pro Tag etwa **23** Stunden.

(Quelle: UBA, 2022)



Platzhalter

Ein Parkplatz ist ca. **12 m²** groß. Das entspricht der Größe eines durchschnittlichen deutschen Kinderzimmers.



Wo ein Auto steht, könnten **10** Fahrräder stehen.



In Berlin gibt es **10 Mal** so viel Fläche für Parkplätze wie für Spielplätze.



In Berlin ist **6 Mal** mehr Verkehrsfläche (19%) für parkende Autos als für den Radverkehr vorgesehen.



(Quellen: VCD, 2019; Agora Verkehrswende, 2022; zfb, 2022)

Bußgelder im Vergleich

Knöllchen versus Knast

Parken ohne Parkschein



Verbotswidrig Gehweg befahren (ohne Behinderung, Gefährdung, Unfallfolge)



Schwarzfahren



(Quelle: bußgeldkatalog.org, 2022)

Internationaler Vergleich

Parken auf einem Geh- oder Radweg mit Behinderung kostet in



(Quellen: AutoClub Race, 2020; Agora Verkehrswende, 2022)

Dicke Autos

Das Durchschnittsauto ist seit 1990 um **12,3 cm** in die Breite gegangen. Das entspricht **7,3 %** – Außenspiegel kommen hinzu. Die durchschnittliche Autolänge stieg um **14,5 cm**, das entspricht **3,4 %**.

SUV und Geländewagen

Der Gesamtbestand an **SUV** stieg von 2020 auf 2021 um **14,1 %**, der an **Geländewagen** um **6,9 %**.

(Quellen: Center Automotive Research (CAR), 2018; KBA, 2021)



*Alle Zahlen beziehen sich auf Deutschland, wenn nicht anders vermerkt

Anwohnerparken

Seit 2020 ist die Gebühr für Anwohnerparkausweise nicht mehr auf **30,70 Euro** gedeckelt. Die meisten Städte nutzen ihren Gestaltungsspielraum noch nicht.

National (Kosten pro Jahr in Euro):

Berlin	10,20	geplant bis 2023: 120
Düsseldorf	30	
Hamburg	65	(Online-Preis)
Heidelberg	120	
Tübingen	120 bis 180	(nach Fahrzeuggewicht)
Freiburg	240 bis 480	(nach Fahrzeuglänge)

(Quelle: Webseiten der Städte, Stand Juni 2022)

International (Kosten pro Jahr in Euro):

Wien	bis 120
London	bis 236
Paris	bis 522
Amsterdam	bis 567
Riga	bis 1.020
Stockholm	bis 1.309

(Quelle: Picodi, 2021)

„Anziehende“ Preise

Während der Preis im ÖPNV 2022 im Vergleich zum Vorjahr um bis zu **5,5 %** anzieht, bleiben die Parkgebühren seit **20 Jahren** stabil und machen das Parken in Innenstädten anziehender. **

Preisentwicklung München von 2004 bis 2018

Parkgebühren pro Stunde: **0 %**

Einzelticket ÖPNV: **+ 45 %**

Monatskarte ÖPNV: **+ 74 %**

(Quellen: Agora Verkehrswende, 2022; dpa, 2021)

Privilegien für Parkende

Anwohnerparkausweis

8 ct pro Tag (bei 30 Euro pro Jahr)

Stellplatz Carsharing-Unternehmen

49 ct bis 2,30 Euro pro Tag

Stand auf dem Wochenmarkt

18 Euro pro Tag (Größe Parkplatz)

Freischankfläche einer Gaststätte

1,50 Euro pro Tag (Größe Parkplatz)

(Quelle: Agora Verkehrswende, 2022)

Unfallgefahr

Innerorts stehen **25 %** der Fußverkehrsunfälle und



(Quelle: Agora Verkehrswende, 2022)

15 % der Radverkehrsunfälle in Zusammenhang mit dem Parken.



Parksuchverkehr

Der Parksuchverkehr allein macht **30 bis 40 %** des innerstädtischen Gesamtverkehrs aus. Ein Autofahrer braucht durchschnittlich **10 Minuten** für die Parkplatzsuche und legt dabei **4,5 km** zurück.

Zeitverlust

Autofahrer verbringen rund **41 Stunden** pro Jahr mit der Suche nach einem Parkplatz – obwohl in Parkhäusern viele Plätze frei sind – Spitzenreiter Frankfurt mit **65 Stunden**, in Berlin **62 Stunden**.

Geldverlust

Die verschwendete Zeit, der zusätzliche Kraftstoff und die zusätzliche Abgasbelastung durch die Parkplatzsuche kosten die Deutschen im Jahr mehr als **40 Milliarden Euro**, **896 Euro** pro Fahrer jährlich.

(Quellen: ADAC NRW, 2020; Inrix, 2017)

** ohne Betrachtung des 9-Euro-Tickets

Städtetag: Fahren mit großen Autos muss teurer werden

Die Zahl neuer Geländewagen stieg im vergangenen Jahr um 14 Prozent, die der Kleinwagen ist dagegen stark gesunken. Der Deutsche Städtetag hält die Modellpolitik der Autoindustrie für verfehlt.

VON KLAUS KÖSTER

BERLIN. Der Deutsche Städtetag kritisiert die Modellstrategie der Autoindustrie, die mit einer Abkehr von kleinen und kompakten Fahrzeugen einhergeht. „Der Trend bei den Autos kennt offenbar nur eine Richtung: immer größer, immer schwerer“, sagte Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy unserer Zeitung. „Das passt nicht in eine Zeit, in der wir über Energie- und Flächensparen, Klima- und Ressourcenschutz diskutieren.“

Für einen besseren Klimaschutz und mehr Lebensqualität in den Städten „brauchen wir weniger und nicht noch größere Autos. Ohne ein deutliches Herunterfahren des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor werden wir unsere Klimaziele nicht erreichen.“

Die Aussage von Autoherstellern, man folge mit der Verlagerung hin zu schweren Fahrzeugen dem Willen der Kunden, hält Dedy für wenig stichhaltig. „Mehr als die Hälfte der Neuzulassungen sind gewerbliche Anmeldungen. Ein großer Teil sind also Dienstwagen.“ Dedy sieht auch in nach Fahrzeuggrößen gestaffelten Parkgebühren und

„Es hat etwas Absurdes, für die wachsende Zahl von Geländewagen Parkplätze zu vergrößern oder Parkhäuser umzubauen.“

Helmut Dedy,
Chef des
Deutschen Städtetags



Foto: Fabian Strauch/opa

einer vom Fahrzeug abhängigen Citymaut mögliche Instrumente.

Nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamts überschritt der Anteil der Geländewagen und der ihnen ähnlichen Sports Utility Vehicles (SUVs) im vergangenen Jahr die Marke von einer Million Neuzulassungen. Die Zahl stieg damit gegenüber dem Vorjahr um 13,6 Prozent, der Marktanteil überschritt die Marke von 40 Prozent. Die Zahl neuer Minis und Kleinwagen sank dagegen um 12,9 Prozent; ihr Marktanteil ist mit 17,8 Prozent nicht einmal halb so groß wie die der Geländewagen und SUVs.

Um den Automatismus in Richtung immer größerer Fahrzeuge zu durchbrechen, sei es „naheliegender, den großen Fahrzeugen auch die tatsächlichen Kosten für Parken und Fahren zuzuordnen“. Dagegen habe der Gedanke, für die wachsende Zahl der Geländewagen Parkplätze zu vergrößern oder Parkhäuser umzubauen, „etwas Absurdes“.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Erhöhungen unter anderem auch für Stuttgart. Die Stadt nahm zur Frage nach entsprechenden Überlegungen zunächst nicht Stellung.

Freiburg, Februar 2023

Neue Parkgebühren-Kategorie für Motorräder

Die Anwohnerparkgebühren kommen erneut in den Gemeinderat. Verbesserungen sollen es für Zweiräder geben. Ansonsten ändert sich wohl vorerst nichts. Und: Die Zahl der Pkw ist erstmals gesunken.

Von Manuel Fritsch

FREIBURG Auf Antrag von SPD/Kulturliste, CDU, FDP/BfF und Freie Wähler werden die Gebühren fürs Anwohnerparken erneut im Gemeinderat verhandelt. Dabei soll eine Extra-Regelung für motorisierte Zweiräder beschlossen werden. Ein Anwohner-Parkausweis für diese könnte, wenn der Gemeinderat dem zustimmt, ab Juni dann 120 Euro im Jahr kosten – was deren geringerem Platzverbrauch Rechnung tragen soll. Bei der bisherigen Regelung waren Zweiräder nicht extra beachtet worden und damit überproportional teuer.

Darüber hinaus wird es wohl keine Änderungen bei der Gebührenhöhe geben.

Die Stadtverwaltung plädiert dafür, weiterhin bei den durchschnittlich 30 Euro im Monat zu bleiben, und verweist darauf, dass diese auch vom Verwaltungsgericht bestätigt wurden. Noch steht eine Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig aus. Die mündliche Verhandlung wird im Juni stattfinden, die Entscheidung wohl kurz darauf verkündet.

In den letzten Monaten hatten die Fraktionen dem Vernehmen nach zähe Verhandlungen geführt, um doch noch einen für alle tragbaren Kompromiss bei der Gebührenhöhe zu finden. Diese verliefen trotz Annäherungen allerdings bislang ergebnislos, die verschiedenen Vorstellungen liegen zu weit auseinander. Daher wird es hinsichtlich der Gebührenhöhe wohl Änderungsanträge der Fraktionen geben, ob allerdings einer davon mehrheitsfähig sein wird, ist offen.

In der Druckvorlage, die am heutigen Montag im Haupt- und Finanzausschuss diskutiert wird, zieht die Verwaltung ein



Anwohnerparken bleibt ein viel diskutiertes Thema in Freiburg.
FOTO: MICHAEL BAMBERGER

vortläufiges Fazit der neuen Gebühren, die nun seit fast einem Jahr gültig sind. Wie berichtet, ist die Zahl der beantragten Anwohnerparkausweise seitdem drastisch zurückgegangen. Im Zeitraum von April 2022 bis Januar 2023 – also mit den neuen Gebühren – wurden 5541 Anwohnerparkausweise ausgestellt, im Vergleichszeitraum ein Jahr zuvor waren es

nach 10.515 gewesen. Rund 40 Prozent des Rückgangs sei auf Parkausweise zurückzuführen, die für Menschen ausgestellt worden waren, die gar nicht in dem entsprechenden Gebiet wohnen – wenn etwa die Eltern für das außerhalb wohnende Kind, das ab und an zu Besuch kommt, einen Ausweis beantragt hatten.

Eine weitere interessante Beobachtung macht die Verwaltung: Erstmals seit 2004 ist die Zahl der Privat-Pkw in der Stadt zurückgegangen. Waren im Jahr 2021 noch 80.441 Pkw von Privatleuten in Freiburg zugelassen, waren es 2022 nur noch 79.796. Dabei ist der Rückgang in Gebieten, in denen die Bewohnerparkregelung gilt, besonders stark. Dort ging die Zahl der Pkw um 2,2 Prozent zurück, außerhalb der Bewohnerpark-Gebiete ging sie nur um 0,5 Prozent zurück. Allerdings sei der Rückgang nicht allein auf die Gebühren zurückzuführen, schreibt die Verwaltung. Es müsse noch andere Gründe geben – welche allerdings, ist nicht klar.