

Bewohner:innenparken

Eine Handreichung der Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität & Verkehr der Grünen

Stand: 31. März 2024

Informationen & Empfehlungen für grüne Gemeinde- und Stadträt:innen

Zusammenfassung

- Das Erheben von Bewohner:innenparkgebühren¹ wird im Straßenverkehrsgesetz (StVG §6a) geregelt. Eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom Juni 2023 präzisiert die Konditionen.
- Die Festsetzung von Gebühren für das Bewohner:innen-Parken müssen Kommunen in ihrer Funktion als untere Straßenverkehrsbehörde als Rechtsverordnung gestalten. Wer diese erlässt (Verwaltungsspitze oder Gemeinderat), regeln Landesrecht und die jeweilige Hauptsatzung der Kommune. Noch nicht alle Länder haben ihren Kommunen diese Möglichkeit eingeräumt; es fehlen neben Bayern auch Brandenburg, das Saarland, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein.
- In der Höhe der Gebühren sind die Kommunen frei, sie sollen die Berechnung der Gebühren jedoch auf Kosten und Nutzungsvorteile beziehen. Bewohnerparkgebühren und auch die Höhe der Freiburger Regeltarife selbst (360 Euro/ Jahr) wurden vom Gericht nicht in Zweifel gezogen, sondern für rechtmäßig erachtet.
- Damit wurden für die Bemessung der Gebühren diejenigen Kostenkategorien, die gemäß StVG (und dann in Länderverordnungen erläutert), einbezogen werden können, z.B. Wert der Fläche, Ausgleich individueller Vorteile..., ausdrücklich bestätigt.
- Nach Fahrzeuggrößen gestaffelte Gebühren sind möglich, sofern die Staffelung der Größen und Gebühren keine zu großen Sprünge aufweist. G-Klassen für Fahrzeuge bieten einen wissenschaftlich untermauerten Ansatz dafür.
- Sozialklauseln sind in den Rechtsverordnungen nicht möglich, da sie nicht aus dem Straßenverkehrsrecht ableitbar sind. Kommunen haben jedoch andere Möglichkeiten, sozial Schwächeren Menschen Gebühren(anteile) zu erstatten. Dafür gibt es bereits Beispiele.
- Die auch von medialer Berichterstattung als notwendig erachtete Lenkungswirkung von Bewohnerparkgebühren für mehr Klimaschutz und die Eindämmung des MIV kann unter neuen Vorzeichen weiterhin erreicht werden.

Impressum:

Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität & Verkehr (BAG MoVe), Bündnis 90/ Die Grünen.

ViSP: Mirja Cordes, Co-Sprecherin BAG MoVe, Berlin, März 2024

Konzeption und Text: Monika Zimmermann, Stellvertretende Sprecherin der BAG MoVe, Co-Sprecherin AK Mobilität Freiburg & Region

Juristische Beratung: Yoann Thiemann, Günther I Schuster Rechtsanwaltskanzlei, Leipzig

Ein großer Dank geht an die Vielen, die Kommentare und Ergänzungen beigesteuert haben. Die BAG kann keine formale Gewähr für die Korrektheit und die Gültigkeit der folgenden Informationen übernehmen.

Dokument in Bearbeitung. Kommentare gerne an: bag.verkehr@gruene.de



¹ Zu den Begriffen: das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Entscheidung von 1998 klargestellt, dass der Begriff des *Anwohners* eine enge räumliche Verbindung zwischen Wohnung und Pkw Abstellort verlangt, der regelmäßig nicht mehr als 2-3 Straßenzüge umfassen dürfte. Der Begriff des *Bewohnerparkens* unterliegt nicht dieser Limitierung und entspricht auch der im StVG verwendeten Terminologie.

Inhalt

Inhalt

Zusammenfassung.....	1
Einführung: Kommunen nutzen ihre Möglichkeiten.....	3
Themenkomplex 1: Satzung versus Rechtsverordnung.....	4
Themenkomplex 2: Sozial differenzierte Gebühren	9
Themenkomplex 3: Faktoren für die Wertberechnung/ Gebührenhöhe eines Parkplatzes	12
Themenkomplex 4: Staffelung der Gebühren nach Fahrzeuggröße	15
Themenkomplex 5: Die Höhe der Bewohner:innen-Parkgebühren	20
Themenkomplex 6: Gebühren für längere Zeit oder stufenweise Erhöhungen?.....	24
Themenkomplex 7: Verbindung zwischen Einnahmen aus dem Bewohnerparken und Ausgaben für die Verkehrswende	25
Themenkomplex 8: Gute Verfahren zur Erstellung einer Rechtsverordnung zum Bewohnerparken.....	25
Themenkomplex 9: Wirken Bewohnerparkgebühren?.....	28
Themenkomplex 10: Quartiersparken als nächster Schritt?	29
Material und weitere Informationen	31

Das Ziel dieser Handreichung

In vielen Orten wird gerätselt, was das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bedeutet und wie es mit den Bewohnerparkgebühren weitergehen kann und wird.

Diese Handreichung soll helfen, die Konsequenzen aus dem Urteil besser zu verstehen und die sich hieraus ergebenden (rechtssicheren) Handlungsspielräume insbesondere für Kommunen auszuloten.

Freiburg dient mehrmals als Beispiel, weil die Stadt sehr früh eigene Bewohner:innen-Parkgebühren eingeführt hat und weil sie vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes hinsichtlich ihrer seinerzeitigen Satzung direkt betroffen ist.

Als Ergänzung zu den folgenden Informationen werden im Anhang verschiedenartige Quellen gelistet. Besonders hilfreich ist ein privater Blog: <https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#liste-der-delegationsverordnungen-6a589bca-b65f-444b-91d1-a4ab2aed0149>.

Das Übersichtsdokument der BAG zum Bewohner:innenparken von 2022 ist durch diese Handreichung ersetzt.

Sehr informative Hilfestellungen zum Bewohner:innen-Parken gibt es auch vom **Kompetenznetz KLIMA MOBIL**, eine Einrichtung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg:

<https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/> und vom

Zukunftsnetzes Mobilität NRW, März 2022:

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

Einführung: Kommunen nutzen ihre Möglichkeiten

Über 100² Städten und Gemeinden Deutschland haben bereits von ihrem Recht Gebrauch gemacht, die Höhe der Parkgebühren für Bewohner:innen selbst festzulegen. Sie können dies, sobald ihre Landesregierung ihnen die Möglichkeit dafür „delegiert“, die entsprechenden Landesverordnungen heißen daher auch „Delegationsverordnung“.

Kommunen nutzen ihre Spielräume in vielfältiger Weise. Nicht nur die Gebührenhöhe an sich variiert. Spezifische Konditionen werden definiert, wie z.B. Fahrzeugmaße oder -gewicht, Lage der Parkzone, stufenweise Anhebung von Gebühren über die Jahre, Ausnahmeregelungen z.B. für Handwerker sowie Berücksichtigung von persönlichen Situationen, z.B. für Behinderte.

Die Stadt Freiburg war im Jahr 2022 eine der Ersten, die ihre Bewohnerparkgebühren selbst festgesetzt hat und dabei neue Wege ging: Ausgehend von einem Regeltarif wurden die Preise entsprechend der Fahrzeuggröße gestaffelt, ein Sozialtarif hat die erhöhten Gebühren für einkommensschwächere Menschen abgepuffert. Ein Mitglied des Gemeinderats von Freiburg hat daraufhin die Stadt verklagt^{3 4}.

Während die Freiburger Satzung 2022 durch den Verwaltungsgerichtshof Mannheim bestätigt wurde, hat das Bundesverwaltungsgericht Leipzig (BVerwG) im Juni 2023 dem Kläger Recht gegeben⁵. Sein eigentliches Anliegen, die Gebührenhöhe für größere Fahrzeuge zu verhindern, ist gescheitert. Wohl aber hat das BVerwG entschieden, dass die Rechtsform einer Satzung (so in Baden-Württemberg den Kommunen vom Land vorgegeben) nicht dem Bundesrecht entspricht und dass Sozialklauseln nicht durch das Straßenverkehrsrecht gedeckt sind.

Dieses Urteil hat nicht nur Kommunen in Baden-Württemberg überrascht, sondern im ganzen Bundesgebiet zu einer Verunsicherung geführt. In der Folge wurden Gemeinderats-Initiativen für höhere Bewohnergebühren abgelehnt oder erst gar nicht gestellt, Entscheidungen verzögert oder Gebühren nur symbolhaft aber nicht wirksam erhöht. Grüne Kommunal-Fraktionen sind von dieser Situation besonders betroffen, da häufig die Initiativen von ihnen ausgingen. Gleichzeitig sind sie i.d.R. auf die Stellungnahmen ihrer Rechtsämter angewiesen.

§ 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz (StVG) zum Bewohnerparken:

Für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.



² Siehe auch: <https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#karte-der-stadte-mit-angehobenen-bewohnerparkgebuehren-474f9cfe-86ec-4050-9a36-88ee51320077>

³ Siehe auch: <https://www.badische-zeitung.de/freiburger-anwohnerparkgebuehren-klieger-sascha-fiek-bleibt-auf-teil-der-kosten-sitzen>

⁴ Es war der grüne AK Mobilität Freiburg &Region, welcher sehr früh gestaffelte Gebühren vorgeschlagen hatte, siehe auch: <https://gruen-in-freiburg.de/gebuehren-fuer-bewohnerparken-in-freiburg/>

⁵ Pressemitteilung des BVerwG vom 13.6. 2023: <https://www.bverwg.de/pm/2023/47>; Link zur Entscheidung: <https://www.bverwg.de/130623U9CN2.22.0>

Themenkomplex 1: Satzung versus Rechtsverordnung

1.1. Was sind die Voraussetzungen, damit eine Kommune die Höhe der Bewohnergebühren festsetzen kann?

Verschiedene Voraussetzungen müssen vorliegen.

- Für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen muss für das jeweilige abgrenzbare Quartier ein erheblicher Parkraumangel nachgewiesen werden (§ 6a Abs. 5a S.1 StVG). Die Kommunen müssen prüfen, ob diese Voraussetzungen vorliegen. Hierbei verbietet sich jede schematische Betrachtung, d.h. dass die tatsächlichen Gegebenheiten zu ermitteln sind. Hierfür ist eine über einen längeren Zeitpunkt andauernde Datenerhebung bezüglich der tatsächlichen Situation notwendig. Ein Abgleich von Melderegisterdaten mit den vorhandenen Parkplätzen reicht nicht. Parkdruck ist bei regelmäßiger Belegung von 80% der vorhandenen Parkplätze gegeben.
- Diese Bedarfsprüfung wird unabhängig von der Gebührenhöhe verlangt, galt also immer schon. Manche Kommunen setzen mehrere Jahre an, um diesen Bedarf für alle in Frage kommenden Stadtgebiete zu prüfen, andere stellen den Bedarf recht zügig fest. Es wird die Meinung vertreten, dass hier eine mehrwöchige Auswertung außerhalb der Schulferien und gesetzlichen Feiertage genügen dürfte.
- Damit die Kommunen über die allgemein gültigen Verwaltungskosten von 30,70 Euro/ Jahr für einen Bewohnerparkschein hinausgehen können, muss das entsprechende Bundesland bereits eine Delegationsverordnung erlassen haben (siehe Kasten).

Folgende Bundesländer haben bisher eine Delegationsverordnung erlassen (Stand: Febr.2024)

- **Baden-Württemberg:** Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (14.07.2021)
- Bayern (fehlt)
- Brandenburg (fehlt)
- **Hessen:** Fünfte Verordnung zur Änderung der Delegationsverordnung (10.01.2022)
- **Mecklenburg-Vorpommern:** Bewohnerparkgebühr-Ermächtigungslandesverordnung (29.09.2022)
- **Niedersachsen:** Verordnung zur Änderung von Zuständigkeitsregelungen im Bereich Verkehr (11.03.2021)
- **Nordrhein-Westfalen:** Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung (19.02.2022)
- **Rheinland-Pfalz:** Landesverordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen für die Festsetzung der Parkgebühren (28. März 2023)
- Saarland (fehlt)
- **Sachsen:** <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/19597#x1>
- Sachsen-Anhalt (fehlt)
- Schleswig-Holstein (fehlt)
- **Thüringen:** Vierte Änderung zur Thüringer Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen und über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts (11.09.2021)

- In den 16 Bundesländern sind drei verschiedenartige Herangehensweisen zu beobachten:
 - a) es gibt (noch) keine Landesdelegationsverordnung (weiterhin gilt also eine Anwohnerparkgebühr von nur maximal 30,70 Euro;
 - b) es gibt eine Landesdelegationsverordnung, die materielle Aussagen macht und damit einen Rahmen für die Kommunen vorgibt;
 - c) es wird schlicht verfügt, dass *die Ermächtigung zur Festsetzung von Parkgebühren für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen durch Gebührenverordnung (Parkgebührenverordnung) auf die Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich übertragen wird* (so bspw. in Mecklenburg-Vorpommern). Hier müssen die Gemeindeverordnungen „nur“ den Anforderungen an das Bundesgesetz genügen, ohne dass das Land selbst Vorgaben macht.

- Die Klarheit der Landes-Delegationsverordnungen entscheidet auch, wie mutig die Kommunen vor Ort sein können und wie gerichtsfest die kommunalen Regelungen sein werden
- Das Bundesrecht sieht vor, dass die Länder Parkgebührenordnungen auch selbst erlassen können, ohne dieses Recht an die Kommunen weiterzugeben. Die Stadtstaaten Bremen, Berlin und Hamburg sind insofern unmittelbar handlungsfähig.

In allen Bundesländern sollten die Grünen substantielle Delegationsverordnungen von den Landesregierungen und im Landtag einfordern.
- In keinem Flächenstaaten ist eine Bemühung erkennbar, selbst eine Verordnung zum Bewohnerparken zu erlassen. Diese würde nicht automatisch für alle Kommunen (flächendeckend) gelten können, denn die Nachweispflicht für einen Handlungsbedarf (hoher Parkdruck in ausgewiesenen Gebieten) bleibt bestehen. Eine landesweit geltende Regelung könnte jedoch Bedingungen nennen, unter denen dann einheitliche Kostensätze gelten könnten. Die folgenden Informationen gelten (nur) für diejenigen Kommunen, deren Land die Erhebung der Gebühren bereits ermöglicht.
- Für Baden-Württemberg gilt: Für eine Umwandlung bestehender (kommunaler) Satzungen in Rechtsverordnungen, bzw. den Erlass von RVO müssen Kommunen in BW keine Änderung der DelegationsVO des Landes abwarten. Diese ist nur insoweit rechtswidrig, als sie die Gemeinden anweist, Gebührenordnungen als Satzung auszugestalten. Seinen Delegationswillen hat derer Landesgesetzgeber hinreichend zum Ausdruck gebracht.
- Die Stadt Heidelberg⁶ hat die Hintergründe und ihr Vorgehen im Herbst 2023 beim Erlass einer Rechtsverordnung auf ihrer Webseite sehr klar und leicht verständlich beschrieben.

1.2. Durch welche Rechtsgrundlage kann eine Kommune die Höhe der Bewohnerparkgebühren festsetzen

- **Rechtlich:** Das Straßenverkehrsgesetz § 6a Absatz 5a StVG ermächtigt die Bundesländer, in angespannten Lagen Gebührenordnungen für das Bewohnerparken zu erlassen. Die Bundesländer können das Recht selbst und direkt ausüben, so geschieht es in den Stadtstaaten.
- **Politisch:** Vor Ort bedarf es einer Initiative, eigene Bewohnerparkgebühren einzuführen. Diese Initiative kann aus dem Rat, der Verwaltung oder der Bürgerschaft kommen; sie muss in jedem Fall einen gewissen Handlungsdruck erzeugen.
- Baden-Württemberg hat recht früh in 2021 in seiner „Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren vom 14.07.2021“ seinen Kommunen dieses Recht eingeräumt. Damit haben das Land und in Folge die Städte in Baden-Württemberg Neuland betreten. Die Frage, ob eine **Satzung** oder eine **Rechtsverordnung** die richtige Rechtsform sei, war damals in BW Gegenstand intensiver Beratungen, insbesondere weil die zeitbezogenen Parkgebühren einer Stadt im Rahmen des § 6a Abs. 6 StVG per Satzung geregelt werden (können).
- Laut Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts kann die Weitergabe des Rechts allerdings nur im Wege einer Rechtsverordnung erfolgen. Das folgt aus verfassungsrechtlichen Erwägungen. Die Rechtsform der Weitergabe von Ländern auf Kommunen muss hiernach der Rechtsform zwischen Bund und Ländern - also einer Verordnung - entsprechen.
- Eine als Satzung erlassene Bewohnerpark-Regelung ist also alleine aufgrund der gewählten Rechtsform ungültig.

⁶

https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/service/16_11_2023+bewohnerparken_+gebuehr+fuer+anwohnerausweise+soll+ab+1_+januar+wieder+120+euro+pro+jahr+betragen.html

1.3. Vom Unterschied zwischen Satzung und Rechtsverordnungen

- Satzungen und Rechtsverordnungen sind wie Gesetze abstrakt-generelle Regelungen. Während Erstere das klassische Rechtsinstrument der Städte und Gemeinden im Bereich der kommunalen Selbstverwaltung (also für weisungsfreie Aufgaben) darstellen, gestalten Rechtsverordnungen formelle Gesetze (die von einem demokratisch legitimierten Gesetzgeber herrühren) näher aus und regeln gewissermaßen „von oben“ (Weisungsaufgaben). Um eine demokratische Rückkopplung sicherzustellen, werden an Rechtsverordnungen (als Verwaltungsvorschriften) hohe Anforderungen gestellt. Auch den jeweils unteren Verwaltungsebenen (Land / Kommune) muss bei der Vollziehung dieser Regelungen klar sein, welches Gesetz zu der Weisung ermächtigt hat.
- Im Fall der Gebührenordnungen für Bewohnerparken konkretisieren die Rechtsverordnungen der Länder das Bundesrecht. Hierbei müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten gesetzlichen Ermächtigung angegeben sein. So wird vermieden, dass die vollziehende Gewalt „gesetzgeberisch tätig wird“.
- Im Fall der Freiburger Bewohnerparkgebührensatzung hat das BVerwG diese Grenze als überschritten angesehen, da das StVG nicht zum Erlass einer Satzung ermächtigt.
- Rechtssetzungstechnisch wäre die Satzung für die Erhebung von Bewohnerparkgebühren in mehrfacher Hinsicht das passendere Instrument, da es sich hierbei klassischerweise um die Regelung von Belangen der örtlichen Gemeinschaft handelt. Das gibt die aktuelle Rechtslage jedoch nicht her. Hieran hätte auch die im November 2023 im Bundesrat gescheiterte Novellierung des Straßenverkehrsrechts nichts geändert.



Wie stellt sich der rechtliche Unterschied zwischen Gebührenordnungen für das zeitbezogene Parken (allgemeine Parkgebühren) und das Bewohnerparken dar?

Gemeinsam ist beiden Ermächtigungen im StVG, dass es sich nicht um Gegenstände der kommunalen Selbstverwaltung handelt.

§ 6a Abs. 6 StVG (allgemeine Parkgebühren) ermächtigt die Gemeinden, in Ortsdurchfahrten** direkt Gebührenordnungen zu erlassen. Hierzu kann sich diese auch der Satzung bedienen (sog. Durchgriffsermächtigung).

§ 6a Abs. 5a (Bewohnerparkgebühren) delegiert das Recht zunächst an die Länder, die es weitergeben können, unter Beachtung der vom Bund gesetzten Regeln.

Anders als beim Parken auf Zeit (Besucherparken) werden die Gemeinden im Bereich des Bewohnerparkens also nicht direkt vom Bundesgesetzgeber legitimiert. Beim Bewohnerparken ist die sog. Ermächtigungsgrundlage, also das demokratisch legitimierte Gesetz, das die Verwaltung dazu berechtigt Dinge exekutiv zu regeln, nicht das Bundesgesetz selbst. Somit „gibt der Bund hier mehr aus der Hand“. Das führt laut BVerwG dazu, dass das strengere Regiment aus Art. 80 Abs. 1 GG anzuwenden ist. Hiernach müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung im Gesetz bestimmt werden. Die Rechtsgrundlage ist in der Verordnung anzugeben.

*** Kraft Selbstverwaltungshoheit können die Kommunen Parkgebühren für die kommunalen Straßen und Plätze erheben. § 6a Abs. 6 StVG weitet dieses Recht auf Bundesstraßen aus, welche sich grundsätzlich in Trägerschaft des Bundes (Straßenbaulast) befinden. Dies dient der Vereinheitlichung. Also wichtig: innerhalb der Kommune können überall Parkautomaten aufgestellt werden.*

1.4. Wie kann und muss eine rechtssichere Gestaltung der kommunalen Bewohnerpark-Regelungen aussehen?

- Eindeutig ist nach dem Urteil, dass eine Bewohnerparkregelung vor Ort als Rechtsverordnung erlassen werden muss.
- Wer vor Ort eine solche Rechtsverordnung erlassen kann, ergibt sich zunächst aus den Delegationsverordnungen der Länder. Hiernach werden z.B. die unteren Straßenbehörden ermächtigt, die Gebührenordnungen zu erlassen. Oftmals bestimmt wiederum ein spezifisches Fach- bzw. Zuständigkeitsgesetz des Landes, wer untere Straßenbehörde ist.
- Beispiel Freiburg (i.B.): § 1 ParkgebVO (Land) delegiert Zuständigkeit auf die unteren Straßenverkehrsbehörden (Kommune). Diese sind nach § 1 StVOZustG BW die unteren Verwaltungsbehörden, d.h. in Freiburg als Stadtkreis gem. § 15 Abs. 1 Nr. 2 LandesverwaltungsG die Gemeinde. In den Stadtkreisen werden die Aufgaben der unteren Verwaltungsbehörden vom Bürgermeister als Pflichtaufgaben nach Weisung erfüllt (§ 15 Abs. 2 LandesverwaltungsG). Zwar kann laut GemO BW (§ 44 Abs. 3 2.Halbsatz) grundsätzlich auch der Gemeinderat Rechtsverordnungen erlassen. Die Hauptsatzung der Stadt Freiburg bestätigt aber in § 3 Abs. 1 Nr. 1, dass der Oberbürgermeister und nicht der Gemeinderat für die Aufgaben der unteren Verwaltungsbehörden zuständig ist.
- Ggf. können sich aus den Gemeindeordnungen der Länder bzw. aus den Hauptsatzungen der Gemeinden nochmals Besonderheiten ergeben. Insgesamt dürfte die einzig mögliche Regelung per Rechtsverordnung jedoch tendenziell dazu führen, dass primär der/die Bürgermeister:in und nicht die Gemeindevertretungen mit dem Erlass von Parkgebührenordnungen betraut sind.
- Das führt kommunalpolitisch zu der Frage, wie hier der notwendige Druck auf Bürgermeister:innen aufgebaut werden kann, dass diese die Rechtsverordnung auch tatsächlich (und mit den gewünschten Weichenstellungen) erlassen. Hier sollten die den Gemeinderäten zur Verfügung stehenden Mittel, wie Anfrage- und Informationsrechte (insbesondere auch der Fraktionen) ausgeschöpft werden.
- Ob sich Gemeinderäte mit dem Anwohnerparken befassen (können), solange keine Rechtsverordnung besteht oder um eine solche im Vorfeld zu diskutieren, muss vor Ort entschieden werden.
- Andere Städte, darunter auch Freiburg im November 2023, haben ohne Gemeinderatsbeschluss durch eine vom Oberbürgermeister gezeichnete Verordnung die Kosten für das Bewohnerparken festgesetzt.
- Es gibt also pro Land/ Kommune einen rechtlich vorgezeichnete Verfahrensweg für die rechtssichere Festsetzung von Bewohnerparkgebühren. Ein verallgemeinerbarer, überörtlicher Handlungsleitfaden ist leider nicht möglich.
- Man kann sich auch folgende Strategie vorstellen: Was, wenn sich alle Oberbürgermeister:innen eines Landes zu einer einheitlichen Gebührenhöhe oder zumindest zu einem einheitlichen/ vergleichbaren Ansatz verständigten? Was, wenn damit Kommunen als untere Straßenbehörden die Vereinheitlichung schaffen würden, die sich weder Bund noch Länder zutrauen?

Aus der Praxis in Baden-Württemberg: Nach dem BVerwG-Urteil wurden die bestehenden Bewohnerparksatzungen aufgehoben. Freiburg beispielsweise ging auf die ursprünglichen 30 Euro/Jahr zurück. Kurz nach dieser Entscheidung lagen dem zuständigen Amt über tausend Neuanträge vor. Bei über der Hälfte handelt es sich um Anträge von Bürger:innen, die zwar schon einmal einen Bewohnerparkausweis für 30 Euro hatten, seit Erhöhung der Gebühren aber keinen mehr beantragt hatten. Wo hatten sie ihre Fahrzeuge zwischenzeitlich abgestellt?

- Freiburg bot seinen Bürger:innen die Rückzahlung der geleisteten Gebühren an. Faktisch hat die Stadt damit etwa 1,4 Millionen Euro, die für Investitionen in die Verkehrswende gedacht waren, verloren⁷.
- Es bleiben politische Fragen, darunter:
 - Was bedeutet es, wenn vor Ort das Parken an sich und das Bewohnerparken in unterschiedlichen Rechtskonstrukten geregelt sind (§ 6a Abs. 5a und Abs. 6 StVG)? Macht dies rechtlich und politisch Sinn⁸?
 - Was lässt sich aus der Frage nach der „richtigen“ Rechtsnorm für andere kommunale Handlungsfelder, z.B. für eine Tempo 30-Regelung, lernen? In welcher Rechtsform wünschen wir uns hier Handlungsmöglichkeiten der Kommunen?
 - Sollten wir nicht die Länder auffordern, von ihrem Recht, landesweite Verordnungen zu erlassen, stärker Gebrauch zu machen? Damit gäbe es einheitliche Regeln für alle Kommunen oder nur für solche, die sich dem Anwohnerparken anschließen möchten. Könnten damit die oft mühsamen Debatten vor Ort damit abgekürzt werden?
 - Sollten die Länder nicht zumindest eine Mindest-Höhe der Gebühren für das Bewohnerparken für alle Kommunen ohne eigene Verordnung festsetzen und gleichzeitig höhere kommunal festgesetzte Gebühren ermutigen?
- Zu den Voraussetzungen für rechtssichere Anwohnerparkgebühren gehört auch, dass die Anwohnerparkzonen korrekt ausgewiesen sind. Noch ist dieses Verfahren umständlich und kostet die örtlichen Verwaltungen viel Zeit- und Personalressourcen. Parkvorrechte für Bewohnerinnen und Bewohner können nur bei Vorliegen enger Voraussetzungen angeordnet werden. Sie sind nur zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen Parkdrucks (insbesondere durch Fremdparkende) die Bewohnenden in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung zu ihrer Wohnung keinen Stellplatz finden (VwV-StVO zu §45 Abs. 1b S.1 Nr. 2a Rn 29 ff).

1.5. Flächendeckende Parkgebühren statt spezielle Bewohner:innen-Parkzonen ?

- Es gibt bereits Städte, die sich entschieden haben, nur mit dem Instrument der flächendeckenden Parkgebühren zu arbeiten⁹. Basis dafür ist § 6a Abs. 6 StVG. Damit würden alle Autonutzer:innen gleichbehandelt, die Bewohner also nicht bevorzugt.
- Da auch hier Monats- und Jahreskarten vergeben werden können, sind die Ziele des Bewohnerparkens (keine Wegnahme von Parkmöglichkeiten durch zufällige oder regelmäßige Pendler:innen, Einkaufende usw.) durchaus erreichbar.

Flächendeckende Parkgebühren sollten vor Ort intensiv geprüft werden. Gute Gründe sprechen für eine einheitliche Regelung des gesamten Parkens in der Kommune, z.B. die Verhinderung paralleler Regelungen (allgemeines Parken und Bewohnerrrparken) und die Vereinfachung, wenn keine Bewohnerparkgebiete ausgewiesen werden müssen.

Allerdings: Sozialregelungen sind dann wohl noch schwerer einzuführen und die Fahrzeuggröße könnte nur über verschieden große Parkplätze mit dann unterschiedlichen Tarifen einfließen. Siehe unten.

⁷ Badische Zeitung, 21. Februar 2024

⁸ Mit einer Satzung (wäre nur möglich nach Änderung des StVG) wären die Erhebung von Parkgebühren an sich und die Anwohnerparkgebühren im gleichen Rechtsverständnis geregelt.

⁹ Zeitbezogene Parkgebühren neben Anwohnerparkgebühren oder als einziges Instrument,

- Die Stadt Landau war eine der ersten Kommunen, die schon 2020 flächendeckende Parkgebühren statt Anwohnerparken eingeführt hat¹⁰. Landau erläutert auf seiner Webseite¹¹: *In der Stadt Landau gibt **kein Anwohnerparken, sondern nur Dauerparktickets für die verschiedenen Park-Quartiere**. Die Aufteilung zwischen Stellplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner und anderen Stellplätzen entfällt.*

Themenkomplex 2: Sozial differenzierte Gebühren

2.1. Bestehendes Recht

- In mehreren Bundesländern haben die Kommunen ihre Anwohnerparkgebühren so festgesetzt, dass Menschen mit Sozialhilfe und/oder andere Gruppen geringere Gebühren bezahlen. In Freiburg gab es eine Ermäßigung um bis zu 75% (faktisch haben dort allerdings nur unter 10% der Antragsteller:innen diese Ermäßigung in Anspruch genommen). Weitere Städte hatten den Inhabern ihrer Stadt-Card eine Ermäßigung zugesprochen.
- Aussagen wie „Sozialklausel geht nicht“ sind per se nicht korrekt. Es gilt immer zwischen dem Ziel eines sozialen Ausgleichs und den rechtlich korrekten Instrumenten zu differenzieren. Eine „Gleichbehandlung aller“, also der ärmeren und der wohlhabenderen wird nicht (!) vom Grundgesetz vorgeschrieben. Rechtlich ist es also grundsätzlich möglich, soziale Aspekte in Gebührenordnungen zu reflektieren.
- Das StVG sieht allerdings eine soziale Staffelung nicht vor, erlaubt es also nicht – so das BVerwG, in Umsetzung dieses Gesetzes eine Sozialklausel anzuwenden.
- Da das Gerichtsurteil zu diesem Punkt so eindeutig ist, tun sich die Kommunen nun besonders schwer, einen rechtskonformen sozialen Ausgleich herzustellen.
- Die Folge dieser Unsicherheit ist ein Trend zu generell geringeren Gebühren, als sie sonst möglich gewesen wären, da sich die Kommunen nun insgesamt an den einkommensschwächeren Personen orientieren. Die Profiteure dieser Situation sind landauf, landab die einkommensstärkeren Bevölkerungsteile, die nun auch weniger bezahlen.

Beispiel der Sozialklausel aus der inzwischen nicht mehr gültigen Freiburger Satzung. Für folgende Personen wurde die Gebühr auf 25 % der jeweiligen Stufe ermäßigt:

- Personen, die Leistungen nach SGB II, SGB XII, Kriegsopferfürsorge (Bundesversorgungsgesetz) und AsylbLG erhalten
- Personen, die Wohngeld beziehen
- Personen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 (dabei sind die Merkzeichen unerheblich)
- Inhaber:innen einer Parkerleichterung für besondere Gruppen schwerbehinderter Menschen („orangefarbener Parkausweis“) gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO
- Ab Juli 2023 wären noch Inhaber:innen einer FamilienCard in den Genuss einer geringeren Ermäßigung gekommen.

¹⁰

<https://www.landau.de/index.php?La=1&NavID=2644.743&object=med,2644.5997.1.PDF&kuo=1&call=0&sub=0>

¹¹ <https://landau.de/Verwaltung-Politik/%C3%96ffentliche-Informationen/%C3%84mter-und-Abteilungen/index.php?object=tx%7C2644.2&FID=288.1191.1>

- Ist also eine soziale Abpufferung die Voraussetzung für die Festsetzung angemessener Gebührenhöhen für die Einkommensstärkeren stellt sich die Frage, wie ein sozialer Ausgleich aussehen könnte, der dem Gerichtsurteil nicht widerspricht? Ein direkter Erlass von Gebühren in einer Rechtsverordnung zum Bewohnerparken scheidet aus.

Als Grundsatz für zu entwickelnde Modelle könnte gelten: Die Gebühren für das Bewohnerparken sollen für sozial schwächere Menschen ca. ½ oder 2/3 der Regelgebühren betragen, wobei dies für alle fahrzeuggößenbezogenen Stufen gelten soll.

- Die „einfachste“ Möglichkeit wäre gewesen, wenn das Bundesrecht den Ländern bzw. Kommunen eine Sozialklausel ausdrücklich gestattet hätte, wie dies auch in anderen Rechtsfeldern möglich ist, z.B. bei Tarifen für öffentliche Bäder oder Museen. Eine politische Einigung oder Mehrheit für eine solche Regelung ist allerdings nicht in Sicht. Trotzdem sollte die Forderung nach einer Änderung des StVG aufrechterhalten werden.
- Das Kompetenznetz „KLIMA MOBIL“ aus Baden-Württemberg schreibt¹²: *Eine soziale Staffelung der Gebühren ist unter der derzeitigen Rechtslage nicht zulässig. Denkbar erscheint allerdings, dass Kommunen ein kommunales Zuschussmodell mit entsprechendem sozialen Ausgleich außerhalb des straßenverkehrsrechtlichen Gebührenrechts einführen. In diesem Modell würde für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises die reguläre Gebühr erhoben werden, wie sie die jeweilige Gebührensatzung der Kommune vorsieht. Im Nachgang können Personen, zum Beispiel solche, die Wohngeld erhalten, auf Antrag einen städtischen Zuschuss zu den Bewohnerparkgebühren erhalten. Eine gerichtliche Überprüfung dieser Konstellation hat jedoch noch nicht stattgefunden.*
- Rückerstattungsmodelle, bei denen eine Kommune ihre Kompetenzen zum sozialen Ausgleich aus anderen Rechtsfeldern als dem Straßenrecht einsetzt, erscheinen derzeit am ehesten Erfolg versprechend; siehe unten.
- Hilft eine **Härtefallklausel**? Zur Härtefallklausel hat sich das Gericht in seinem Urteil nicht geäußert, das Thema klang nur in der mündlichen Verhandlung an. Härtefallregelungen sind oftmals wichtig, um die Rechtmäßigkeit von Regelungen aufrecht zu erhalten. Denn: in begründeten Einzelfällen muss von einem Grundsatz abgewichen können, ansonsten kann eine Regelung schnell dazu führen, dass etwas für unverhältnismäßig (verfassungsrechtlicher Grundsatz) erachtet wird. Härtefälle sind aber Ausnahmeregelungen und können nicht eine allgemein geltende Regelung ersetzen.
- Überlegt man eine Härtefallklausel wie hier im Kasten simuliert, wird schnell klar, dass eine solche Klausel der politischen Forderung nach einer sozialgerechten Ausgestaltung von Bewohnerparkgebühren nicht gerecht werden kann. Auch der damit erzeugte Bürokratieaufwand und das Einfallstor für weitere Klagen muss bedacht werden.
- Es bleiben politische Fragen, darunter
 - Warum sind Sozialklauseln hilfreich?
 - Wie können wir alternative Ansätze für einen sozialen Ausgleich möglichst schnell in die Diskussion vor Ort zu bringen, bevor sich festsetzt: „Sozialklausel geht nicht“, oder: „muss für alle billiger werden, damit die sozial schwächeren nicht überfordert werden“?

Stellt die Gebühr für Wohnende eine besondere Härte dar, so soll die zuständige Behörde auf schriftlichen oder elektronischen Antrag des Betroffenen die Gebühr angemessen herabsenken, wenn nachweisbar ist, dass die antragstellende Person auf einen PkW angewiesen ist. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn es die berufliche Situation erfordert, sich Kinder im Haushalt befinden, ein Grad der Behinderung nach SGB vorliegt. Eine besondere Härte ist insbesondere dann gegeben, wenn

¹² <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/>

2.2. Lösungsansatz Sozial-Mobilitätsgeld

- Ein Mobilitätsgeld für sozial schwächere Menschen lässt zunächst offen, für welche Mobilitätsform sie es einsetzen möchten. Diese Option entspricht am meisten dem grünen Selbstverständnis: Menschen werden in ihrer Mobilität gefördert und nicht das Autofahren/ das Autobesitzen an sich. Eine ökologisch-politische Lenkungswirkung wäre mit einem Mobilitätsgeld erreichbar.
- Berechtigte Transferleistungsempfänger:innen bekommen von der Stadt ein Mobilitätsgeld in Form von Gutscheinen, die frei für eine Mobilitätsart eingesetzt werden können. Ein solches Mobilitätsgeld lehnt sich an die schon heute geltenden kommunalen Zuschüsse zu ÖPNV-Tickets im Gutschein-System an. Einsetzbar wären die Gutscheine alternativ für:
 - eine Reduzierung der Bewohnerparkgebühren,
 - Monats- oder Jahreskarten des ÖPNV oder für das 49-Euro-Ticket,
 - Gutscheine für den Grundtarif eines Carsharing Fahrzeugs bzw. Fahrten bis zu einem gewissen Wert.
- Der Kreis der Anspruchsberechtigten würde sich nicht erhöhen. Welche Form des Gutscheins gewählt wird, kann bei der Antragstellung entschieden werden, damit gibt es auch keinen höheren Verwaltungsaufwand. Die Doppelförderung von ÖPNV-Ticket und Bewohnerparken wäre automatisch vermieden. Zusätzliche Kosten können allerdings für die Nutzung von Car-Sharing entstehen. Sie würden sich aber in Grenzen halten und möglicherweise die Anschaffung eines Autos verhindern.
- In jedem Fall würde dieses Mobilitätsgeld Transferleistungsempfänger:innen entlasten, ohne den Autobesitz oder die Autobenutzung direkt zu fördern. Dies entspricht dem Ziel ihrer freien Entscheidung für ihre Mobilitätsart. Gleichzeitig liegt die Entscheidung in kommunaler Kompetenz und ist damit nicht von Bundesgesetzen oder Verordnungen abhängig.

Mögliche Höhe des Mobilitätsgeldes:

Ein Mobilitätsgeld könnte 20-23 Euro pro Monat, bzw. 240-270 Euro pro Jahr betragen. Solange dieses nur für ÖPNV oder Bewohnerparken einsetzbar ist, hat die Stadt Einsparoptionen.

2.3. Lösungsansatz Kommunale Zuschüsse/ Rückerstattung

- Die soziale Staffelung wird in diesem Modell nicht durch unterschiedliche Gebühren erreicht, sondern durch eine Rückerstattung von Gebührenanteilen an sozial definierte Personengruppen. Die Rückerstattung erfolgt dann nicht auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts, sondern des Kommunalrechts. Abwickeln lässt sich das formal in zwei getrennten Schritten: Gebührenerhebung/ Gebührenteilrückerstattung.
- Günstig wäre es, wenn beide Schritte faktisch in einem abgewickelt werden könnten, so dass die Bürgerin und der Bürger nichts von dem Unterschied merken. Allerdings muss eine solche Regelung so klug gestaltet werden, dass sie vor Gericht Bestand haben kann; die Koppelung zwischen Gebühr und Zuschuss darf also nicht zu eng sein.
- KLIMA MOBIL schreibt¹³: ... Denkbar erscheint (allerdings), dass Kommunen ein kommunales Zuschussmodell mit entsprechendem sozialem Ausgleich außerhalb des straßenverkehrsrechtlichen Gebührenrechts einführen. In diesem Modell würde für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises die reguläre Gebühr erhoben werden, wie sie die jeweilige Gebührensatzung der Kommune vorsieht. Im Nachgang können Personen –z.B. solche die Wohngeld erhalten – auf Antrag einen städtischen Zuschuss zu den Bewohnerparkgebühren

¹³ <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/>

erhalten. Eine gerichtliche Überprüfung dieser Konstellation hat jedoch noch nicht stattgefunden.

- Es bleiben politische Fragen; darunter könnte die Frage auftauchen, warum ein solches System nicht auch für zeitbezogene Parkgebühren anwendbar wäre. Es ist anzunehmen, dass die Kommunen derzeit kein Interesse an einer solchen Diskussion haben.

Beispiele:

- **Karlsruhe** schreibt auf seiner Webseite¹⁴: Inhaber und Inhaberinnen des Karlsruher Passes/Kinderpasses erhalten bei Vorlage des Gebührenbescheids für den Bewohnerparkausweis und der Vorlage ihres Kontoauszugs zur Überprüfung der Abbuchung beim Jugendfreizeit- und Bildungswerk die Gebühren zu 50 Prozent erstattet.
- **Heidelberg** beschreibt auf seiner Webseite, dass soziale Kriterien bei der Gebührenhöhe nicht mehr einfließen können und ergänzt: *...Die Stadt Heidelberg wird daher einen anderen Vorschlag machen, um Inhabende von Heidelberg-Pass(+)-Pässen, die auf einen Bewohnerparkausweise angewiesen sind, finanziell zu entlasten*¹⁵.
- **Tübingen**: Für Angehörige von Haushalten, die Anspruch auf die BonusCard haben, werden die Gebühren jeweils um 50 Prozent ermäßigt¹⁶.

Themenkomplex 3: Faktoren für die Wertberechnung/ Gebührenhöhe eines Parkplatzes

Welche Faktoren können nun in die Wertberechnung eines Parkplatzes und damit in die Gebührenhöhe eingehen?

- Gebühren werden nur bei der tatsächlichen Nutzung einer genau abrechenbaren Leistung fällig. Gebühren können (müssen aber nicht) kostendeckend erhoben werden. Beim Parken besteht kein Überdeckungsverbot^{17, 18, 19, 20} d.h. die Gebühren können die eigentlichen Kosten übersteigen.
- Der Bundesgesetzgeber hat in § 6a Abs. 5a Satz 2 StVG festgesetzt: „In den Gebührenordnungen können auch die **Bedeutung** der Parkmöglichkeiten, deren **wirtschaftlicher Wert** oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden“.

Wichtig ist hier zu verstehen, dass die Kommunen nur den Spielraum, die der Landesgesetzgeber ihnen i.R. der jeweiligen Delegations-Verordnung vorgibt, ausschöpfen können.

¹⁴ <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/bewohnerparkausweis>

¹⁵ https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/service/16_11_2023+bewohnerparken_+gebuehr+fuer+anwohnerausweise+soll+ab+1_+januar+wieder+120+euro+pro+jahr+betragen.html

¹⁶ https://www.tuebingen.de/amtliche_bekanntmachungen/2023-08-10_rechtsverordnung_erhebung_bewohnerparkgebuehren.pdf

¹⁷ Siehe: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/01_Kosten_Parkraum_ifeu.pdf

¹⁸ Überdeckungsverbot: Gebührenaufkommen soll den gesamten Aufwand für die öffentlichen Einrichtungen decken und nicht mehr. Das gilt für die kommunaleigenen Gebühren (Selbstverwaltungsaufgaben, wie öffentliches Schwimmbad o.Ä.), nicht für das Gebührenerhebungsrecht kraft Bundesrecht.

¹⁹ Siehe: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/01_Kosten_Parkraum_ifeu.pdf

²⁰ Überdeckungsverbot: Gebührenaufkommen soll den gesamten Aufwand für die öffentlichen Einrichtungen decken und nicht mehr. Das gilt aber wiederum für die kommunaleigenen Gebühren (Selbstverwaltungsaufgaben, wie öffentliches Schwimmbad o.Ä.) nicht für das Gebührenerhebungsrecht kraft Bundesrecht.

Der von einem Land gesetzte Rahmen muss seinerseits mit der zitierten bundesrechtlichen Vorgabe in Einklang stehen. Als Beispiel: Die Größe eines parkenden Fahrzeugs und die Lage der Parkmöglichkeit (z.B. Innenstadtnähe) sind Kriterien, die eine Kommune ohne weiteres einbeziehen kann. Die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalte als Kriterium für die Gebührenhöhe ist nicht durch das Bundesgesetz gedeckt.

- Als Maßstab für den wirtschaftlichen Wert können laut dem BVerwG²¹ verschiedene Kriterien herangezogen werden, darunter: Kosten für die Herstellung und Unterhaltung eines eigenen privaten Stellplatzes; Mietkosten für private Dauerparkplätze; oder jährliche Parkgebühren für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen, von denen die Inhaber eines Bewohnerparkausweises befreit sind. Das BVerwG bezieht sich dabei auf den sogenannten **Vorteilsausgleich**: dem Parkenden entsteht ein Vorteil, wenn ihm/ihr nicht auf anderem Wege Kosten entstünden, z.B. durch das Mieten von Parkfläche.
- Sehr sinnvoll für die Diskussion vor Ort ist es also, die Gebührenhöhe aus einer Berechnung des Wertes der Parkplätze abzuleiten.
- Das Bundesverwaltungsgericht hält eine *wertende Beurteilung des Verhältnisses zwischen den Kosten des Verwaltungsaufwands und der Gebührenhöhe im jeweiligen Einzelfall* für erforderlich. Dabei sei die vom Äquivalenzprinzip (Verhältnis zwischen Verwaltungsaufwand und Gebührenhöhe) gezogene Obergrenze jedenfalls dann überschritten, wenn die Kosten der öffentlichen Leistung ohne jegliche Auswirkungen auf die Höhe der Gebühren bleiben. Die im jeweiligen Einzelfall zu beurteilende Konnexität zwischen öffentlicher Leistung und Gebührenhöhe macht pauschalierende Antworten schwierig.
- Da für die Vorteilsberechnung auch die sonstigen Parkgebühren auf öffentlichen Wegen und Plätzen herangezogen werden können, kann man sich weiterhin an den hierfür entwickelten Berechnungsmöglichkeiten orientieren:
- Mögliche Herleitung von Gebührensätze für öffentliche Parkplätze: 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 Parkieranlagen heranzieht oder die Annäherung an den wirtschaftlichen Wert der Fläche über den jeweiligen **Bodenrichtwert**. Auch möglich ist die Einbeziehung **weiterer Parameter** wie die Lage der Bewohnerparkzone, die Größe der Fahrzeuge, die ÖPNV-Erschließungsqualität.
- Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat im Frühjahr 2022 seine Ausarbeitung „Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren“²² veröffentlicht. Insgesamt wird darin dargelegt, dass dem „Gebührengesetzgeber“ (also der Kommune) ein weiter Ermessens- und Gestaltungsspielraum bezüglich der zu verfolgenden Zwecke eingeräumt.
- Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) veröffentlichte schon 2020²³: *Ein neuer Preis für das Parken vor der Haustür im öffentlichen Straßenraum kann über verschiedene Zugänge ermittelt werden. Orientierung für eine angemessene Höhe von Bewohnerparkausweisen bieten z.B. , das Preisniveau benachbarter Parkhäuser, kommunale Herstellungs- und Unterhaltungskosten oder der Nutzen und Marktwert der Fläche (Bodenrichtwert).*



²¹ BVerwG 9 CN 2.22 – Urteil vom 13. Juni 2023, Rn. 56, 59, 66

²² <https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a453807cc9c38465200d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>

²³ <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>

- Für die Kommunen in NRW hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Handreichung „Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ veröffentlicht²⁴.
- Das Land Baden-Württemberg hat seinen Kommunen durch eine Handreichung erläutert, welche Kostenarten ansetzbar sind. Auf der Webseite des Kompetenznetz Mobil²⁵ (gefördert durch das Verkehrsministeriums BW) heißt es: *Die Kosten eines einzelnen bewirtschafteten Parkplatzes belaufen sich nach einer Studie des IFEU-Instituts²⁶ auf mindestens 1.000 Euro jährlich, in Metropolen kann dieser Betrag in Einzelfällen auf bis zu 4.000 Euro ansteigen.*
- Die detaillierte Berechnung dieser Studie von ifeu kommt auf monatliche Errichtungs- und Unterhaltskosten für einen Straßenparkstand von 53 Euro. Dazuhin kommen Opportunitätskosten (entgangenen Gewinn oder entgangenen Nutzen für die Allgemeinheit) von 15-34 Euro/ Monat.
- Neben dem unmittelbaren Wert einer städtischen Fläche können auch übergeordnete Ziele einfließend. Auf der Webseite des Landes Baden-Württemberg²⁷ (Juli 2021) heißt es: *Gebühren sollen umweltfreundliche Alternativen mitfinanzieren. Gebühren für das Parken können so zum Erreichen der kommunalen Klimaschutz- und Verkehrsziele beitragen. Die Gebühren können dazu beitragen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu finanzieren. Dies ist nicht zuletzt aus sozialen Gesichtspunkten wichtig, da 37 Prozent der Haushalte mit niedrigem Einkommen und 53 Prozent der Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen über keinen eigenen Pkw verfügen.*
- Dies ist allerdings ein politisches, kein rechtliches Argument. Auch wenn die genannten Hinweise zur Berechnung von Parkgebühren hilfreich sind, muss rechtlich immer das Prinzip des oben geschilderten *Vorteilsausgleichs* berücksichtigt werden.
- Es ist also zu unterscheiden: die Höhe der Gebühren darf sich nicht direkt auf die Umwelt- und Klimawirkung eines Fahrzeugs beziehen (unmittelbares Lenkungsziel), z.B. sich nicht an Schadstoffnormen orientieren, die Einnahmen und deren Nutzung allerdings kann lenkende Wirkung erzeugen (mittelbare Lenkungsziele). Eine Ausnahme bildet die Bevorzugung von E-Mobilität, weil diese eine gesetzliche Grundlage hat, siehe in Teil 5.
- Zu bedenken: Eine explizite Begründung von Gebührenhöhen entsprechend verschiedener Kriterien ist fachlich, politisch und juristisch sinnvoll. Achtung, allerdings: Je klarer hergeleiteter die Begründung ist/ erscheint, desto schwerer werden spätere Erhöhungen. Ist eine stufenweise Erhöhen geplant, 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.
- Kann man die Gebührenhöhe begründen, hilft das auch dem Argument zu begegnen, die Autobesitzer würden „abgezockt“. Parkgebühren bepreisen ein öffentliches Gut, die Nutzung von öffentlichem Raum („Raumnahme“), und sind insofern Teil eines gerechten Ausgleichs zur Nutzung dieses öffentlichen Guts.
- Zu den versteckten Subventionen des Autoverkehrs gibt es diverse Studien²⁸.

²⁴ https://www.staedtetag-nrw.de/files/nrw/docs/Publikationen/Weitere_Publikationen/Hinweispapier-Festlegung-Gebuehren-Bewohnerparken-2022.pdf

²⁵ <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/>

²⁶ <https://www.klimaschutz-bewegt.de/download/ifeu-kosten-von-parkraum-ergebnisse-der-ad-hoc-beratung/>

²⁷ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neue-parkgebuehren-verordnung-wertet-strassenraum-auf-1/>

²⁸ Siehe auch: <https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr/page>

Themenkomplex 4: Staffelung der Gebühren nach Fahrzeuggröße

4.1. Bestehende Situation

Eine besondere Bedeutung in der Debatte um die Gebühren-Kriterien kommt der Fahrzeuggröße zu.

- Die Staffelung von Gebühren nach Fahrzeuggröße (z.B. Freiburgs ursprüngliche Regelung) oder Fahrzeuggewicht (z.B. Tübingen) erscheint als Ausdruck von verursachungsbezogener Gebührengerechtigkeit und als Steuerungsinstrument sehr sinnvoll. Damit stellen sich Kommunen der Tatsache, dass eine wachsende Anzahl von Autos, die selbst immer raumgreifender werden, nicht in Übereinstimmung mit dem vorhandenen Stadtraum zu bringen ist. Die Umwandlung von Fußverkehrsraum oder verbliebenem Freiraum (Grünflächen einschl. Straßenbegleitgrün zu Kfz-Parkraum kann keine Lösung sein.
- Ausgangspunkt ist das Verständnis von öffentlichem Raum (Straßen, Plätze) als Gemeingut mit hohem Wert. **Raum** ist dreidimensional und außer durch Fläche auch durch Höhe bestimmt. Menschen orientieren sich im Straßenraum, nehmen andere Menschen, Tiere, Fahrzeuge, Fassaden, Schaufenster, Firmenschilder und Straßenschilder wahr – dafür sind ungehinderte Sichtbeziehungen unabdingbar. Im Straßenraum halten Menschen sich auf, bewegen sich, treffen sich, kommunizieren, spielen. Menschen fühlen sich zwischen Objekten mit menschlichem Maß wohl und fühlen sich gegenüber übergroßen und bulligen Objekten unwohl, bedrängt und eingeschüchtert.
- Es herrscht Raumkonkurrenz im Straßenraum. Nimmt jemand einen Teil des Raumes durch Abstellen eines ungenutzten Fahrzeugs für sich in Anspruch, dann zieht er individuellen Nutzen/Vorteil daraus und entzieht den Raum anderen Nutzungen anderer Menschen.
- Formal kann das Kriterium der Größe deshalb herangezogen werden, weil dadurch an den Wert von Parkraum in angespannten Lagen anknüpft wird. Je höher die Raumnahme eines geparkten Fahrzeugs, desto größer der erlangte Vorteilswert. Bewohnerparken für Autos mit größerer Raumnahme sollte deshalb grundsätzlich mit höheren Gebühren belegt werden können.
- Eine Gebührenstaffelung nach Größe kann implizit als sozialpolitisch sinnvoll betrachtet werden, denn einkommensschwächere Menschen dürften seltener besonders große und damit teurere Fahrzeuge besitzen. Diese werden eher von einkommensstarken Personen gewählt. Alleinerziehende Krankenschwestern, die oft als Beispiel genannt werden, besitzen in Städten nur in Ausnahmefällen SUVs, Geländewagen oder Pickups. Ein Verzicht auf Größenstaffelung bevorteilt in den meisten Fällen also die besser gestellten Menschen; dies sollte in der politischen Debatte über das Parken von Autos einkommensschwächerer Menschen berücksichtigt werden.
- Während manche Städte den Weg der Staffelung gehen oder diesen prüfen, haben sich andere dazu entschlossen, diese Debatte nicht zu führen, sondern direkt auf Einheitsgebühren zuzusteuern. Sie gehen dadurch kontroversen Debatten vor Ort aus dem Weg – unter bewusster Nicht-Nutzung eines möglichen Steuerungsinstrumentes.
- Inwiefern die Bewohnerparkgebühren in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße berechnet werden, leitet sich nicht aus dem StVG oder den Landesverordnungen ab, sondern obliegt der kommunalen Entscheidung. Diese kann, wie oben dargelegt, allerdings nur im Rahmen des Bundesgesetzes und einer Länderregelung fallen.



Der Wohnwert des unteren Stockwerks ist durch dieses private Großmobil (zu Wohnmobil umgebautes Feuerwehrfahrzeug) deutlich gemindert.

- Das BVerwG erkennt in seinem Urteil ausdrücklich eine Staffelung der Gebühren nach Fahrzeuggröße als möglich. Es störte sich bezüglich der beklagten Freiburger Bewohnerpark-Satzung insbesondere an dem geringen Längenunterschied, der bereits einen großen Gebührensprung zwischen kleinen Fahrzeugen (bis 4,21m) und den besonders großen Fahrzeugen (mehr als 4,70 m) bewirkt, für die in Freiburg jeweils deutlich geringere bzw. höhere Gebühren als die Regelgebühren festgesetzt waren.
- Gäbe es eine feinere und fachlich begründete Abstufung von Fahrzeuggrößen, wäre die Regelung vom BVerwG akzeptiert worden. Die Vorsitzende hat bei der mündlichen Verhandlung selbst ein stufenloses Modell, das nach absoluter Länge berechnet (d.h. bspw. Bepreisung jedes Zentimeter Länge über einer bestimmten Mindestlänge oder ähnlich) vorgeschlagen.
- Auch eine gezielte Lenkungswirkung von Gebühren ist prinzipiell zulässig.
- KLIMA MOBIL schreibt auch²⁹:... „jede Staffelung muss dem Äquivalenzprinzip und dem Gleichheitssatz genügen. Daher sollte bei einer Staffelung darauf geachtet werden, dass die Gebührensprünge nicht zu hoch sind und den tatsächlich erlangten Vorteil abbilden. Denkbar ist an dieser Stelle auch eine lineare Berechnung der individuellen Gebührenhöhe jedes Antrags“.
- Trotzdem ist ein zunehmendes Zögern zu beobachten, die Fahrzeuggröße oder zumindest -länge in die Gebührenhöhe einzubeziehen. Der Grund liegt anscheinend darin, dass Verwaltungen noch auf eindeutig rechtssichere und einfach zu handhabende Verfahren warten.
- Gerade daher macht es wenig Sinn, wenn jede Kommune ein eigenes Berechnungssystem entwickelt. Nicht nur, dass der Aufwand dafür hoch ist; die Legitimität eines Ansatzes kann umso mehr in Frage gestellt werden, je mehr konkurrierende Ansätze mit unterschiedlichen Maßstäben existieren. Insofern gilt es, allgemein anwendbare Optionen zu nutzen. Der Furcht vor einem „Bürokratiemonster“ können klug gewählte Berechnungssysteme entgegenwirken.

Die Entscheidung der Pariser Bevölkerung Anfang Februar 2024, die Parkgebühren für SUVs und andere sehr große Fahrzeuge für Besucher:innen deutlich hoch zu setzen, hat auch deutsche Politiker motiviert, das Thema anzupacken. Hannovers OB wurde am 5.2.2024 zitiert, er habe große Sympathien für gestaffelte Preise, die sich an der Länge der Fahrzeuge orientieren.

4.2. So können die Gebühren nach Größen differenziert festgesetzt werden

Eine erfolgreiche Parkgebührenordnung mit nach Fahrzeuggröße bemessene Gebühren braucht drei Komponenten.

- Erstens, die Festlegung eines **Kriteriums für Fahrzeuggröße**. Was soll Größe ausmachen: nur eine, zwei oder drei Dimensionen? Größe sollte am besten in Raumnahme gemessen und nicht auf Länge, Breite oder Fläche beschränkt werden. Der *Fachliche Standard zur Klassifikation von Bewegungsmitteln nach Größe*³⁰ definiert Raumnahme auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen als Produkt von Länge, Breite (mit Seitenspiegeln) und Höhe, gemessen in Kubikmetern. Die Raumnahme bildet das Fahrzeuggewicht implizit mit ab. Die Klassifikation, entwickelt von der Universität Kassel mit Unterstützung von The Urban Idea sowie Fachgremien des VCD und der SRL, wurde im Sommer 2023 veröffentlicht³¹

²⁹ <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/>

³⁰ "Fachlicher Standard G-Klassifikation" herausgegeben vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssystem der Universität Kassel, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. und The Urban Idea GmbH. Siehe: <https://www.feinmobilitaet.de/g-fahrzeugklassen>

³¹ www.feinmobilitaet.de/g-fahrzeugklassen

- Zweitens, eine standardisierte **Fahrzeuggrößen-Skala**. Hierfür kommen zwei Möglichkeiten in betracht.
 - (a) Stufenlose Skala: die Grundfläche oder Raumnahme eines Fahrzeugs wird ermittelt und geht in eine Berechnungsformel ein, sinnvollerweise die Multiplikation der Größeneinheit mit einer Gebühreneinheit.
 Beispiel Koblenz: Die Stadt beschränkt sich auf die Fahrzeug-Grundfläche mit stufenloser Skala.
 - (b) Bemessung nach Stufen: Die im o.g. Fachlichen Standard definierten sieben Größenklassen (G-Klassen) können zugrunde gelegt werden. Zur Erleichterung des Verständnisses sind sie nach den bekannten Produktgrößen benannt sind: XXS, XS, S, M, L, XL, XXL.
 Die Definition der Raumnahme und die G-Klasseneinteilung sind wissenschaftlich basiert, basieren auf den Fahrzeugabmessungen und dürften hinreichend differenziert sein, so dass sie den Maßstäben des Bundesverwaltungsgerichts standhalten dürften.
 Kommunen brauchen keine eigenen Formeln mehr aufzustellen und können sich die Diskussion über das geeignetste Kriterium ersparen.
- Drittens, die Festlegung der Tarifstruktur. Sowohl bei einem gleitenden, stufenlosen Tarif als auch bei einem Stufentarif ist es zweckmäßig, die Größe zu bestimmen, ab der die Gebührenpflicht einsetzt, und mit einem Sockeltarif zu beginnen, bevor die Progression nach Fahrzeuggröße einsetzt.
 - (a) Gleitender Tarif: Ab dem Sockel errechnet sich die Jahresgebühr durch Multiplikation einer Größeneinheit (Quadratmeter oder Kubikmeter) mit einer Gebühreneinheit. Es kann auch eine Wochen- oder Monatsgebühr bestimmt werden, deren 52- bzw. 12-faches die Jahresgebühr ergibt. Hier muss die Differenzierungsschärfe festgelegt werden: werden nur ganze Meter zugrunde gelegt, oder soll dezimeter-, zentimeter- oder millimeterscharf gerechnet werden, und wie soll gerundet werden? Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass sich weitestgehend „krumme“ Gebühren ergeben.
 Die Stadt Koblenz hat Anfang 2024 ein neues Gebührenschaema eingeführt. Die Jahresgebühr wird folgendermaßen berechnet: Länge (in Metern) x Breite (in Metern) x 0,45 Euro x 52 Wochen = Jahresgebühr; die Mindestgebühr beträgt 100 Euro.
 - (b) Stufentarif: Für jede Fahrzeuggrößen-Stufe wird ein Jahresgebührensatz bestimmt. Laut Bundesverwaltungsgericht muss die Gebührenbelastung vorteilsgerecht sein. In jedem Fall muss entschieden werden, ab welcher Raumnahme bzw. G-Klasse die Anfangsgebühr einsetzen soll; dies wird i.d.R. die G-Klasse S sein, so dass es fünf gebührenpflichtige Fahrzeuggrößenklassen (S, M, L, XL, XXL) gibt. Diese dürften eine hinreichende Differenzierung der Gebührensätze erlauben. (Im Freiburg-Urteil urteilte das BVerwG, dass eine Verdopplung der Gebühr bei einem Längenunterschied von nur 51cm nicht angemessen sei). Zur Bewirkung einer vorteilsgerechten Gebührenbelastung empfiehlt sich eine lineare Staffelung der Gebühren.
- Will man vor Ort die Gebühr nach Raumnahme anwenden, ist Folgendes zu bedenken:

Rechtlich ist zu beachten, dass die Differenzierung nach Raumnahme nur unter dem Gesichtspunkt des Vorteilsausgleich für die betroffenen Bewohner:innen zu rechtfertigen ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat klargestellt, dass die Kriterien aus §6a Abs. 5a StVG abschließend zu verstehen sind, d.h. in die Gebührenordnungen darf die *Bedeutung der Parkmöglichkeiten*, deren *wirtschaftlicher Wert* oder der *sonstige Nutzen* der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. Darüber hinausgehende Belange sind hingegen nicht berücksichtigungsfähig. Das Längenkriterium kann Einfluss auf den Vorteil haben,

insgesamt misst das Gericht der Tatsache, überhaupt einen Parkplatz zu bekommen, einen weitaus größeren Stellenwert zu.

In der mündlichen Verhandlung war angeklungen, dass das Größenmerkmal „Länge“ nur dann ein taugliches Differenzierungsmerkmal ist, wenn in dem jeweiligen Gebiet vorrangig keine Parkstände markiert bzw. eingerichtet sind. Die Fahrzeuglänge bestimmt beim Längsparken, wie viele Fahrzeuge auf einem bestimmten Straßenabschnitt parken können. Insoweit korreliert hier der Vorteilsausgleich, einen Parkplatz zu bekommen, mit der Fahrzeuglänge der parkenden Fahrzeuge. Dies ist wichtig für die Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

Verfügt ein Gebiet mit angespanntem Parkdruck (also ein Gebiet, in dem Bewohnerparken eingeführt werden kann) auch über Senkrecht- oder Schrägparkplätze, so ist auch das Kriterium der Breite ein taugliches Differenzierungsmerkmal.

Mit dem Kriterium der Fahrzeuggrundfläche hatte sich das BVerwG nicht auseinanderzusetzen. Ebenso hat es sich nicht mit dem Kriterium der Raumnahme befasst.

Gibt es in einem Gebiet durchweg Parkstände für einzelne Fahrzeuge, kann sich die Fahrzeuggröße nicht mehr als Vor- oder Nachteil erweisen. Ggf. sollte eine Kommune Parkstände aufheben.

Es bedarf noch einer rechtlichen Würdigung, ob die Fahrzeughöhe und ob die Raumnahme einen Vorteil konstituieren.

- Das Bundesverwaltungsgericht sowie auch kommunalpolitische Diskussionen beschränken ihre Sicht weitgehend auf die Länge oder Fläche und klammern den Wert des Stadtraumes – zumeist unbewusst – aus. Betrachtet man die Raumnahme als individuellen Nutzen, dann besteht dieser unabhängig von der Markierung einzelner Parkstände. Auch die Befolgung des Gebots der StVO, platzsparend zu parken, ändert nichts an der Raumnahme des Fahrzeugs.
- So könnte ein nach Raumnahme bemessenes, gleitendes kommunales Gebührenschemata aussehen:

Beispiel für Bewohnerparkausweis-Gebühren gleitend nach Raumnahme (15€/m³/Jahr)
Die gezeigten Raumnahme-Sprünge sind nur Beispiele aus einer stufenlosen Skala

Parktarif in €	0	120	165	210	255	300	345
Raumnahme in m ³	≤ 8,0	8,0	11	14	17	20	23

- Und dies ist ein nach G-Klassen bemessenes, gestuftes Gebührenschema:

Beispiel für Bewohnerparkausweis-Gebühren gestuft nach G-Klasse (60€/3,5m³/Jahr)

Parktarif in €	0	0	120	180	240	300	360
G-Klasse	XXS	XS	S	M	L	XL	XXL
Raumnahme in m ³	< 1,0	< 4,5	< 8,0	< 11,5	< 15,0	< 18,5	≥ 18,5

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. Verschiedene Verfahren bieten sich zur Lösung an.
- Der Verwaltungsaufwand wäre überschaubar. Antragstellende Bewohner würden im Antrag ihr Fahrzeugmodell mit den drei Abmessungen Länge, Breite und Höhe aus dem Zulassungsschein sowie die sich daraus ergebende G-Klasse eintragen. Auf Vertrauen würde die Kommune die entsprechende Gebühr erheben. Falschangaben zu Gunsten des Antragstellers würden mit einem Bußgeld belegt und eine Nachzahlungspflicht auslösen.
- Auch Digitalisierung kann der Verwaltungsvereinfachung dienen helfen³²: Wo Landesverwaltungen oder interkommunale Dienstleistungsstellen eine Schnittstelle zum Kraftfahrtbundesamt nutzen, um für alle zugelassenen Kfz-Modelle auf der Basis ihrer Abmessungen die G-Klassen oder direkt die Fahrzeugabmessungen zu ermitteln und dies ggf. nach festgesetzter Gebührenstaffel in Gebühren umzurechnen, kann entweder eine gleitende Gebührenstaffelung erfolgen (s.o.) oder es können einfachheitshalber die G-Klassen zugrunde gelegt werden.
- Perspektivisch würde eine Schnittstelle zu den Daten des **Kraftfahrtbundesamtes** ermöglichen, dass automatisiert und somit ohne großen Verwaltungsaufwand differenzierte Gebühren erhoben werden.

³² Könnten derartige digitale Lösungen auch die Zustimmung von Parteien erreichen, die sich in besonderem Maße der Digitalisierung verpflichtet fühlen?

- Komm.ONE arbeitet an Lösungsansätzen.

Zumindest für Kommunen in BW ist in Vorbereitung, dass die Behörde, die Bewohnerparkausweise ausstellt, mit Hilfe einer digitalen Schnittstelle zum Kraftfahrtbundesamt (KBA) die dort ohnehin gespeicherten Fahrzeugdaten automatisch überspielt bekommt.

Diese Schnittstelle wird derzeit von Komm.ONE, einer Anstalt des öffentlichen Rechts in gemeinsamer Trägerschaft des Landes und der Kommunen in Baden-Württemberg, vorbereitet und den Kommunen auf Wunsch bereitgestellt.

Für die Stadt Freiburg beispielsweise wurden bei Komm.one entsprechende Anforderungen für die Neuentwicklung einer medienbruchfreien Softwarelösung für das Bewohnerparken hinterlegt.

Der entsprechende Beschluss in Freiburg lautet: „Zugleich wird das vom Gemeinderat gewünschte Staffelungsmodell als Anforderung an Komm.ONE bei der geplanten Neuentwicklung eines Programms für Bewohnerparken gestellt. Ziel ist es, eine medienbruchfreie, effiziente Software-Lösung für ein Staffelungsmodell zu erhalten. Die entstehenden Beschaffungs- und Lizenzkosten werden dann entsprechend in den Haushalt eingestellt.“

Quelle: Interfraktioneller Änderungsantrag zu TOP 11 der Gemeinderatssitzung vom 14.12.2021 (Drucksache G-21/240): Änderung der Höhe der Gebühren für Bewohnerparken vom 14. Dezember 2021.

Ein derart unterstützter Prozess könnte am Ende idealerweise so aussehen:

1. Bürger beantragt online Bewohnerparkausweis für Fahrzeug mit Kennzeichen XY.
2. Städtische EDV holt sich automatisiert die nötigen Daten mittels Schnittstelle vom Kraftfahrtbundesamt, mit Hilfe derer automatisiert die Gebühren berechnet werden. Sie erstellt entsprechenden Gebührenbescheid und Parkausweis und versendet beides.
3. Bürger erhält Bewohnerparkausweis und Gebührenbescheid.

Themenkomplex 5: Die Höhe der Bewohner:innen-Parkgebühren

- **Rechtlich** gibt es keine Begrenzung der Gebührenhöhe, wobei generell der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu berücksichtigen ist. Das BVerwG hat in seiner Entscheidung zur Freiburger Satzung ausdrücklich die Höhe der Gebühren nicht in Frage gestellt, auch nicht die höheren Gebühren für längere Fahrzeuge. Damit bleibt den Kommunen rechtlich ein Spielraum bei der Festsetzung der Gebühren.
- **Politisch** ergibt sich ein anderes Bild: Gerade, wenn die Gebührenhöhe ausdrücklich eine Lenkungswirkung haben soll (Ziel: weniger zugelassene/ parkende Fahrzeuge), bezieht sich der Protest dagegen i.d.R. auf die Höhe, wobei die sozial Schwachen als besonders betroffen dargestellt werden. Eine Sozialklausel, also vorhersehbar geringere Kosten für definierte Bevölkerungsgruppen, konnte dieses Argument gut entkräften und mancherorts auch SPD und Linke zur Zustimmung bewegen.
- An mehreren Orten wurden Formeln für die Gebührenhöhe gesucht. Koblenz hat derzeit die innovativste Formel gefunden: Länge (in Metern) x Breite (in Metern) x 0,45 Euro x 52 Wochen = Jahresgebühr.
Mindestgebühr: 100 Euro. Siehe Themenfeld 4.
- Die von Kommunen selbst beschlossenen Jahresgebühren betragen zu Beginn 2024 zwischen 60 Euro und 360 Euro. Die meisten Kommunen haben sich für Summen

„... In Städten, die bereits von der Möglichkeit höherer Gebühren Gebrauch gemacht haben, kann erwogen werden, die Gebühr anzuheben. Dazu zählen etwa Hamburg (65 €), Wiesbaden (120 €) und Karlsruhe (180 €). Die Gebühren sind, nimmt man die europäische Perspektive als Vergleichsmaßstab, selbst mit 360 € noch moderat. So werden in Paris (bis 522 €), Amsterdam (bis 567 €), Riga (bis 1.020 €) oder Stockholm (bis 1.309 €) weitaus höhere Beträge für das Parken im öffentlichen Raum fällig.“

Rechtsanwalt Professor Dr. Remo Klinger. Klinger, BVerwG: Anwohnerparken und Klimaschutz in: ZUR 2023, 614 [621]).

zwischen 120 und 200 Euro entschieden. In manchen Städten wird 2024 ein höherer Satz gelten als bisher (z.B. Bonn, Münster, Ulm).

- Auffällig ist es, dass Großstädte (auch Stadtstaaten) sehr moderate Gebühren erheben und höhere Gebührensätze eher in Mittelstädten und kleinen Großstädten Anwendung finden. Berlin beispielsweise überlegt sogar eine Rabattierung, bei welcher zwei Jahre (100 Euro) weniger kosten sollen, als 2 x 1 (60 Euro) Jahr.
- Eine umfassende Liste von deutschen Städten und ihren Bewohnerpark-Gebühren findet sich auf einem privaten Blog³³ aus Wiesbaden, sie wurde auch jüngst aktualisiert: Moment sind über 100 Städte und Gemeinden enthalten.
- Die höchsten Jahresgebühren mit 360 Euro/Jahr gibt es derzeit in Bonn (ab 1.3.2024) und Hameln (ab 1.4.2024). In Münster sollen die Gebühren ab dem 1.7.2024 260-380 EUR betragen.
- Freiburg, ursprünglich mutig und innovativ, hat per Rechtsverordnung durch den Oberbürgermeister ab 1.12.2023 eine Jahresgebühr von 200 Euro ohne Größenstaffelung eingeführt.
- Beispiele von Gebührenfestsetzungen aus den letzten Monaten finden sich in der Tabelle am Ende dieses Kapitels.
- Die Stadt Geislingen in BW erlässt 50% der Gebühren (Regelgebühr: 120 Euro/ Jahr) für Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 4,50 m³⁴.
- Ausnahmeregelungen und Sonderregelungen sollten früh bedacht werden.
- Ein Beispiel für Sonderregelungen können niedrigere Gebühren für Motorräder sein. Wird hier eine spezielle Berechnung vergessen, kann vermeidbarer Widerstand kommen (Beispiel Freiburg). Eine Gebührenerhebung nach Raumnahme wird automatisch zu niedrigeren Gebühren für Motorräder führen.
- Ein anderes Beispiel für spezielle Regelungen sind solche für Handwerksbetriebe, Pflegedienste, Lieferdienste. Diesen können kluge Sonderbedingungen Vorteile bringen, sie werden zu Verbündeten.
- Für Wiesbaden gilt³⁵: Handwerker sowie Gewerbetreibende können den Handwerkerparkausweis Rhein-Main bzw. Ausnahmegenehmigungen beantragen, um ohne weitere Kosten in Bewohnerparkgebieten parken zu können.
- Manche Kommunen regeln auch die Ausgabe von Besucherkarten, sowohl durch Einzelkarten, in 10er Blocks oder für ganze Wochen. Bremen³⁶ beispielsweise hat dafür differenzierte Gebühren.
- Beim Antrag auf einen Bewohnerparkausweis in Berlin kann man angeben, ob man Mitglied einer CarSharing-Organisation oder vergleichbaren Einrichtung ist. Für einige Carsharing-Anbieter gibt es Ausnahmeregelungen für kostenfreies Parken, auch in Parkraum-bewirtschaftungszonen, so das „Service Portal Berlin“³⁷.

³³ <https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#karte-der-stadte-mit-angehobenen-bewohnerparkgebuehren-474f9cfe-86ec-4050-9a36-88ee51320077>

³⁴ https://www.geislingen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/PDF-Dateien/Oeffentliche_Bekanntmachungen/Satzung_ueber_die_Erhebung_von_Gebuehren_in_Bewohnerparkb_ereichen_v1.pdf

³⁵ <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parken/bewohnerparken.php>

³⁶ <https://www.service.bremen.de/dienstleistungen/bewohnerparkausweis-beantragen-sonderparkberechtigung-zum-bewohnerparken-privat-beantragen-9772?reg=kosten>

³⁷ <https://service.berlin.de/dienstleistung/121721/>

- In Karlsruhe sind drei Kennzeichen auf einem Ausweis möglich. Somit kann der Ausweis wahlweise in einem der Fahrzeuge ausgelegt werden.
- Es gibt keine rechtlichen und keine politischen Gründe, E-Fahrzeuge von der Pflicht zum Zahlen von Bewohnerparkgebühren zu befreien oder für diese reduzierte Sätze anzubieten. Inwiefern es Möglichkeit dafür geben könnte, muss dem Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)³⁸ entnommen werden.
- Die Stadt Geislingen in BW ermäßigt die Gebühren für Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb um 50%, auf dann 60 Euro/ Jahr³⁹.

Was ist teuer?

- Sobald höhere Bewohnerparkgebühren vor Ort bekannt werden, gibt es Widerstand mit Hinweis darauf, die Bürger:innen würden „überfordert“.
- Zum Vergleich können aktuelle Listen des ADAC⁴⁰ zu den monatlichen Haltungskosten der verschiedenen Fahrzeugmodelle dienen. Ein Beispiel: Der billigste VW Golf kostet laut ADAC 670 Euro/Monat.
- Übrigens: Eine Staffelung der Gebühren in Tübingen zeigt, dass nur eine geringe Zahl an Fahrzeugen (13%) in die höhere Gebührenklasse fällt.

Verfahrensweisen:

- Die Möglichkeit, Bewohnerparkausweise **online** zu beantragen und zu bezahlen, sind noch unterschiedlich ausgeprägt. In Hamburg beispielweise sind die Gebühren für Online-Anträge um 5 Euro günstiger⁴¹, wobei die Gebührenhöhe dort mit 70 Euro gering sind.
- Einzelne Städte erlauben eine **monatliche Kostenberechnung**. In Reutlingen gilt⁴²: für eine Ausstellung während des Kalenderjahres werden nur die anteiligen Monate berechnet.
- Viele Städte definieren die Laufzeit entsprechend des Kalenderjahres, die meisten stellen die Bewohnerparkausweise allerdings **rollierend** für immer zwölf Monate aus.
- Viele Kommunen berechnen Gebühren für einen Zonen- oder Fahrzeugwechsel und für die Wiederausstellung von Ausweisen bei Verlust, wobei es deutliche Unterschiede bei der Gebührenhöhe dafür gibt (zwischen 5,00 und 36,50 Euro).
- In Karlsruhe sind drei Kennzeichen auf einem Ausweis möglich⁴³. Somit kann der Ausweis wahlweise in einem der Fahrzeuge ausgelegt werden.
- Hamburg⁴⁴ und Karlsruhe⁴⁵ sind gute Beispiele, wie Webseite ausführliche Antworten zu häufigen Fragen geben und damit Einzelanfragen reduzieren.

³⁸ <https://www.gesetze-im-internet.de/emog/BJNR089800015.html>

³⁹ https://www.geislingen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/PDF-Dateien/Oeffentliche_Bekanntmachungen/Satzung_ueber_die_Erhebung_von_Gebuehren_in_Bewohnerparkb_ereichen_v1.pdf

⁴⁰ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/uebersicht/>

⁴¹ <https://www.hamburg.de/lbv-parken/5887158/bewohnerparkausweis/>

⁴² <https://www.reutlingen.de/bewohnerparken>

⁴³ <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/bewohnerparkausweis>

⁴⁴ <https://www.hamburg.de/lbv-parken/12659420/faqs/>

⁴⁵ <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/bewohnerparkausweis>

	Leergewicht über 2.000 kg beträgt die Gebühr 180 €/ Jahr	
Oldenburg ⁵³	2024: 100 €/ Jahr Ab 2025: 200 €/ Jahr	
Osnabrück ⁵⁴	90 €/ Jahr	
Wolfsburg	120 €/ Jahr	

Eine Übersicht zur Lage in Rheinland-Pfalz findet sich in diesem Artikel⁵⁵.

Themenkomplex 6: Gebühren für längere Zeit oder stufenweise Erhöhungen?

- Eine eventuelle zeitliche Staffelung ist nur eine politische, keine rechtliche Frage.
- Für eine Erhöhung über einen längeren Zeitraum spricht, dass die Härte aus einer aktuellen Debatte genommen werden kann.
- Gegen eine Erhöhung nach Zeitstufen kann sprechen, dass die Kommunen, die diese anwenden i.d.R. recht gering starten und das Verfahren zunächst „komplex“ erscheint. Dazuhin kommt das Problem, dass eine zeitliche Stufung nur erschwert eine größenbezogene Staffelung einschließen kann, weil in der Folge eine zweidimensionale (Zeit/ Größe) Gebührendarstellung erfolgen muss.
- Angesichts des sichtbaren Widerstandes gegen höhere Bewohnerparkgebühren und der oft schwierigen Debatten vor Ort liegt die Schlussfolgerung nahe, dass eine einmal beschlossene (also nicht immer wieder zu verhandelnde), vorhersehbare und schrittweise Erhöhung politisch recht klug sein kann.
- Beispiele für Städte mit drei Zeitstufen sind: Biberach, Göttingen, Hanau, Hilden, Ravensburg, Rottenburg.

Neuss zum Beispiel hat seine Gebühren in 2022 beschlossen und wird schon ab Mitte 2024 deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegen:

Ab 1.7.2022: 120 Euro

Ab 1.7.2024: 240 Euro

Ab 1.7.2026: 360 Euro

Mannheim hat schneller wirkende Stufen, aber viel geringere Gebühren beschlossen:

Ab 1.1.2023: 63,75 Euro

Ab 1.1.2024: 95,63 Euro

Ab 1.1.2025: 127,50 Euro

In **Oldenburg** betragen die Gebühren in 2024 nur 100 Euro, ab 1.1.2025 dann 200 Euro.

⁵³ <https://serviceportal.oldenburg.de/buergerservice/dienstleistungen/bewohnerparkrecht-900000943-0.html?myMedium=1>

⁵⁴ <https://service.osnabrueck.de/dienstleistungen/-/egov-bis-detail/dienstleistung/5227/show>

⁵⁵ <https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/parkgebuehren-bewohner-ausweis-teurer-koblenz-100.html>

Themenkomplex 7: Verbindung zwischen Einnahmen aus dem Bewohnerparken und Ausgaben für die Verkehrswende

- **Rechtlich:** In Kommunalen Haushalten dürfen grundsätzlich keine Einnahmen für bestimmte Ausgabentypen vorherbestimmt werden („Zweckbindung“). Ausnahmen dürfen nur per Gesetz festgelegt werden⁵⁶. Insofern ist es nicht zulässig, Einnahmen aus Bewohnerparkgebühren direkt dem ÖPNV oder der Fuß- und Radinfrastruktur zuzuordnen. Ebenso wenig zulässig ist es, aus den Einnahmen der Bewohnerparkgebühren direkt Rückerstattungen aus sozialen Gründen (s.o.) zu gewähren.
- **Politisch** sinnvoll sind aber argumentative Verbindungen: mehr Einnahmen erlauben mehr Ausgaben an anderer Stelle. Nur die örtliche Einschätzung kann zeigen, wie diese Verbindung am klügsten hergestellt und kommuniziert werden kann.
- **Beispiel Freiburg:** Mit den 2022 beginnenden Bewohnerparkgebühren hat Freiburg in seinem DHH 2022/2023 mit deutlichen Einnahmen über gerechnet und bis zum Urteil des BVerwG schon über 2 Mio Euro eingenommen. Politisch waren die Einnahmen direkt dem Fuß- und Radverkehr gewidmet. Nach dem Urteil hat die Stadt die Gebühren auf Antrag zurück-erstattet und so Millionenbeträge für die Mobilitätswende verloren.
- **Beispiel Wiesbaden:** Auf seiner Webseite erläutert Wiesbaden bei seinen FAQ⁵⁷ und schreibt: *Was passiert mit den Mehreinnahmen? Die Mehreinnahmen werden ausschließlich für zwei Zwecke verwendet: Der Großteil dient der Finanzierung des "Schülertickets Hessen WI15". Mit dem Ticket können alle Wiesbadener Kinder und Jugendlichen unter 18 ab Frühling 2023 für nur 15 Euro/Monat in ganz Hessen sowie in Mainz unbegrenzt Bus und Bahn (Nahverkehr) fahren. Das ist eine Halbierung des bisherigen Preises. Damit werden Familien in Wiesbaden erheblich entlastet. Ein kleiner Teil der Mehreinnahmen, bis zu 30.000 Euro, wird für die Modernisierung des Antrags-Systems für die Bewohnerparkausweise genutzt, die ebenfalls für 2023 geplant ist.*

Themenkomplex 8: Gute Verfahren zur Erstellung einer Rechtsverordnung zum Bewohnerparken

- Das Bewohner:innen-Parken ist nur eines unter vielen, zeitraubenden Mobilitätsthemen vor Ort. Der Wunsch nach einfachen, schnellen Lösungen ohne kontroverser Debatten ist verständlich. Folgende Schritte könnten empfehlenswert sein, um eine Initiative zu starten.
 - **Schritt 1:** Herausfinden, wer genau in dem jeweiligen Bundesland/ der Kommune zuständig ist, um eine Regelung in Kraft zu setzen: OB, Gemeinderat oder ein dritter Akteur? Dazu muss sowohl Landesrecht, als auch die örtliche Gemeindecodexsatzung geprüft werden.
 - **Schritt 2:** Recherchen unter vergleichbaren Städten über deren Regelung und Gebührenhöhen. Siehe dazu auch die Veröffentlichung der BAG.

⁵⁶ <https://www.bundestag.de/resource/blob/859718/c29f257d7069fe4a581cee6d929d9d72/WD-4-062-21-pdf-data.pdf>

⁵⁷ <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parken/bewohnerparkausweis-faq.php>

- Schritt 3: Eckpunkte für eine gewünschte Regelung entwickeln. Je nach Mehrheiten und örtlichen Konditionen kann zwischen „schnell und einfach“ (keine Differenzierung, geringere Gebührenhöhe) und „differenziert und lenkend“ entschieden werden.
Dabei unbedingt schon spezielle Fälle bedenken, wie Handwerksbetriebe, Pflegedienste, Besucherausweise usw. Sehr hilfreich sind auch Vorschläge für die soziale Abfederung.
Auch wichtig ist es, die Zonen, die einbezogen werden sollen, sorgfältig zu prüfen. Je kleiner das Gebiet, desto mehr Widerstand könnte wegen Nicht-Gleichbehandlung und Verdrängung kommen. Liegen die Zonen fest, kann der Wunsch nach deren Ausweitung mit der Initiative zusammen eingebracht werden.
- Schritt 4: Statistiken und Fakten herausfinden, z.B.: Autobesitz pro 1000 Einwohner und Relation zum Bundesdurchschnitt; Wachstumsraten hochrechnen; Haushalte ohne PKW; Haushalte mit Bürgergeld in den Anwohnerparkzonen (oft sehr wenige); Altersgruppen und Neuzulassungen; Indikatoren für Parkdruck auswerten, bzw. den Leidensdruck in der Bevölkerung abschätzen; den Wert von Grund und Boden in der Kommunen dokumentieren, ebenso wie die üblichen Miet-Kosten für private Garagen und Parkhäuser.
Es empfiehlt sich, die Frage „was ist gerecht“ aktiv zu stellen und an Beispielen zu zeigen, dass möglichst viele Kriterien einbezogen werden.
- Schritt 5: Vorgespräche mit anderen Fraktionen können Widerstände ausräumen. Die Debatte dann gut vorbereitet und im Rat oder in der Öffentlichkeit beginnen. Verweise auf andere Kommunen eignen sich besonders gut. Auf jeden dafür eine auf die eigene Kommune bezogene Argumentation und Begründung parat haben.

<p>Warum eigentlich Bewohnerparkgebühren? Siehe dazu auch: GIF: https://gruen-in-freiburg.de/argumente-fuer-eine-erhebung-der-bewohnerparkgebuehren/</p>

- Schritt 6: Hintergrundgespräche mit örtlichen Medien und diesen Intention, Fakten (siehe oben) und Vergleichsbeispiele präsentieren.
- Schritt 7: Ein schnelles schrittweises Vorgehen, Probeläufe oder Ähnliches können uneffektive Debatten verhindern. Lieber im Jahr 1 geringere Gebühren und ab Jahr 2 dann deutlich höhere, als gleich mit hohen Gebühren scheitern?
- Schritt 8: Jedes neue System sollte nach einiger Zeit einer systematischen Evaluation unterzogen werden. Eine Beobachtung, Dokumentation und Berichterstattung an den Rat nach x Monaten sollte mit einer neuen Gebührenordnung beschlossen werden, wie es einzelne Städte bereits getan haben. Damit wird auch die Grundlage für eine immer wieder notwendige Anpassung von Parkgebühren gelegt, denn alleine ein Inflationsausgleich verlangt turnusmäßige Überlegungen zur Gebührenanpassung.
- Politisch zu überlegen ist es, verbundene Fragestellungen aufzugreifen oder diese explizit ruhen zu lassen.
- Eine dieser verbundenen Fragen kann das Parken von übergroßen Fahrzeugen sein, z.B. Wohnmobile, Pick-ups, umgenutzte Feuerwehrautos. Statt diese mit höheren Kosten zu belegen, sollte geprüft werden, ob deren Parken in Wohngebieten ganz verhindert werden kann. Allerdings beschränkt die StVO (§12) das regelmäßige Parken in definierten Gebieten, z.B. in reinen Wohngebieten, zwischen 22.00 und 6.00 nur für Fahrzeuge von mehr als 7,5 t. Kraftfahrzeuganhänger ohne Zugfahrzeug darf dürfen nicht länger als zwei Wochen an einer Stelle geparkt werden.

- Eine andere, wesentliche Frage ist diejenige nach dem Umfang der Bewohnerparkzonen im Stadtgebiet. Vielerorts kann es politisch sehr sinnvoll sein, mit einem Konzept der schrittweisen Ausweitung diese nach und nach zu erweitern, auch um dem Parkdruck aus einer benachbarten Zone, die schon Bewohnerparken hat, zu begegnen.
- Grundsätzlich sollten Bewohner:innenpark-Gebühren in eine stadtweite Strategie für das Parken, noch besser für eine gerechte Nutzung öffentlicher Flächen eingebettet sein. Besser als das Warten auf neue Parkmanagement-Regeln kann es sein, neue Parkgebühren „bis auf weiteres“ beschließen und damit Zeit für grundsätzliche Debatten gewinnen.
- 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.

Bezug auf Positionen in der bundesweiten Diskussion

- Die kommunalen Spitzenverbände engagieren sich aktiv und sehr hilfreich zu Gunsten höherer Bewohnerparkgebühren.
- Der Deutsche Städtetag sprach sich schon 2022 für Gebühren 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 2022⁵⁸.
- 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 aussprach⁵⁹. 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 Tag⁶⁰.
- Die Agora Verkehrswende hat sich am 1.6. 2022 an die Öffentlichkeit gewandt⁶¹: 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.
- Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat schon im Januar 2020 als Kernpunkte einer grundlegenden Reform des deutschen Parksystems vorgeschlagen, Anwohnerparken nach Einkommen zu staffeln⁶².

⁵⁸ <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2022/gebuehren-bewohnerparken-platz-fuer-autos-in-den-staedten-kann-nicht-mitwachsen>.

⁵⁹ <https://www.landtag-bw.de/home/aktuelles/dpa-nachrichten/2022/Juli/KW27/Sonntag/76987a18-be73-489e-9066-6375bb43.html>.

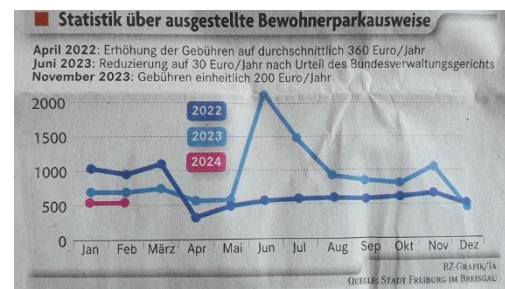
⁶⁰ <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-fordert-mindestens-360-euro-jahresgebuehr-fuer-anwohnerparken/>.

⁶¹

⁶² <https://www.sueddeutsche.de/service/jahreswechsel-autoverband-vda-anwohnerparken-nach-einkommen-staffeln-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200102-99-320396>

Themenkomplex 9: Wirken Bewohnerparkgebühren?

- Systematische Studien oder gar wissenschaftliche Evaluationen zum Bewohnerparken sind uns bisher nicht bekannt. Daher gibt es auch keine „Beweise“, wie Bewohner:innen-Parkregelungen wirken.
- Das Kompetenznetz KLIMA MOBIL schreibt⁶³: *„Bisher liegen noch nicht viele Erfahrungswerte aus baden-württembergischen Kommunen vor. Erste Datenauswertungen zeigen aber sehr unterschiedliche Effekte: Während einige Kommunen durch die Erhöhung der Bewohnerparkgebühren nur einen marginalen Rückgang der Anträge feststellen, gab es in Reutlingen – durch die Erhöhung auf 120 Euro pro Jahr – einen Rückgang um 30 Prozent. Auch in Karlsruhe haben sich die Anträge nach der Erhöhung auf 180 Euro um 20 Prozent verringert (in manchen Zonen bis zu 30 Prozent). In Freiburg wurden bei einem Regelsatz von 360 Euro pro Jahr 60 Prozent weniger Anträge gestellt. Die Höhe der Effekte ist beispielsweise von der Anzahl der zur Verfügung stehenden privaten Stellflächen sowie den kostenlosen öffentlichen Parkständen in unmittelbarer Umgebung abhängig.“*
- Folgende Beobachtungen hat man in Freiburg gemacht (dort gab es bis zum Urteil des BVerwG die höchsten Gebühren, zumindest für lange Fahrzeuge):
In Freiburg war bereits nach einem Jahr der damals noch hohen Gebühren eine Änderung beim Anträgen zu Bewohnerparkausweisen zu beobachten, ebenso beim Parken selbst.
 - Nach der Gültigkeit der höheren Gebühren gab es einen relevanten Rückgang der Anträge auf Parkberechtigung und
 - deutlich mehr freie Bewohner:innen-Parkplätze, die Wiedernutzung von Garagen, etc.
 - sowie in 2022 eine leichte Abnahme der Pkw-Zulassungszahlen (ohne dass ein Zusammenhang bewiesen werden könnte).
 - Nachdem die Gebühren nach dem Gerichtsurteil wieder auf 30 Euro/ Jahr herabgesetzt worden waren, verdoppelte sich die Antragszahl gegenüber dem Zustand vor den höheren Gebühren,
 - seit die Ausweise 200 Euro kosten, sank die Zahl der Anträge auf Bewohnerparkausweise wieder auf ein Niveau unter den früheren. Quelle auch: Badische Zeitung, 21.2.2024.
- Zur Wahrheit gehört auch: Es fand eine deutlich sichtbare Verdrängung in andere Wohngebiete statt. Dies hat gezeigt, dass Bewohnerparken möglichst flächendeckend oder doch vorhersehbar schrittweise ausgeweitet werden muss, sonst gibt es rasch einen nachvollziehbaren Kontra-Effekt in benachbarten Stadtteilen.
- Aus Hamburg wird berichtet: *„Hier hat das Bewohnerparken sichtlich zu einer Verringerung des Parkens geführt“* (private Quelle).
- Eine Untersuchung in einem Stadtteil von Darmstadt kam zu Ergebnis, dass für bis zu 2/3 der im öffentlichen Raum parkenden Autos private Stellplätze zur Verfügung stehen⁶⁴.



⁶³ <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/>

⁶⁴ https://www.hs-rm.de/fileadmin/Home/Fachbereiche/Architektur_und_Bauingenieurwesen/Studiengaenge/Mobilitaetsmanagement__B.Eng._/Publikationen/Blees_Fehlnutzung-oeffentlicher_Strassenraum_21-08-15.pdf

- Je nach den Zielen, welche mit den Bewohnerparkgebühren verfolgt werden, erscheint besonders eine hohe räumliche Abdeckung des Stadtgebietes effektiv. Hier gibt es weniger Ausweichbewegungen und ein höheres Gefühl, dass Kosten „gerecht“ verteilt sind. Tübingen beispielsweise hat einen recht großen Bereich ausgewiesen.
- Und wie hat sich die Sozialklausel ausgewirkt, solange sie galt? In Freiburg wurden zwischen April 2022 und Februar 2023 etwa 8% der 5.718 Anträge auf Bewohner:innen-Parkausweise mit Ermäßigung beantragt. Davon 4,6 als Schwerbehindertenparkausweise und 3,4 % für Sozialleistungen. Also, keine große Anzahl.

Themenkomplex 10: Quartiersparken als nächster Schritt?

- *Quartiersparken* ist ein Begriff, mit dem die Weiterentwicklung von Bewohnerparkzonen bezeichnet wird. Ziel dabei sind bedarfsgerechte und unbürokratische Lösungen für Gewerbetreibende⁶⁵.
- Einen Anspruch auf die Erteilung einer Parkerlaubnis sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO) derzeit nur für Bewohnerinnen und Bewohner von Bewohnerparkgebieten vor. Alle weiteren Interessengruppen, wie z. B. Gewerbetreibende, Handwerksbetriebe, Pflegedienste und Sportvereine, können nach aktueller Gesetzeslage nur Ausnahmegenehmigungen erhalten.
- Hamburg: Um den unterschiedlichen Bedarfen in den Bewohnerparkgebieten zukünftig besser gerecht zu werden, haben die BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburg), die Handwerkskammer, Handelskammer, Wohlfahrtsverbände und der Hamburger Sportbund einen 10-Punkte-Plan zum Parkraummanagement vereinbart. Bis es zu einer Anpassung der gesetzlichen Regelungen auf Bundesebene kommt, hat der zuständige Landesbetrieb Verkehr (LBV) seine Praxis bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für das Parken am jeweiligen Standort deutlich vereinfacht.
- Noch ist Quartiersparken im Bundesstraßenrecht nicht vorgesehen. Hamburg bemüht sich um dessen Anpassung, um Quartiersparken rechtlich abzusichern.
- Neben der Frage, wer einen Bewohnerparkausweis erhalten kann, stellt sich die verschärfte Frage, wer in einem Bewohnerparkgebiet von außen halten/ parken darf und – wenn jemand z.B. einen Handwerkerausweis hat – ob es dann überhaupt einen freien Stellplatz gibt.
- Markierte Ladezonen, Kurzzeit-Parkzonen, Umladestationen u.ä. sind notwendig, bisher aber in keiner Weise Standard in Bewohnerparkgebieten.

Jegliche politische Debatte und ggf. folgende Rechtskonstruktion sollte beachten, dass auch das Bewohnerparken folgende Trends und Problemstellungen berücksichtigen und lösen muss:

- Die Zahl der gemeldeten PKWs nimmt bundesweit zu.
- Die Fahrleistung dieser PKWs nimmt aber – zumindest in großen Städten – ab. Für Berlin und Hamburg ist dies schon gut dokumentiert.
- Die Fahrzeuge stehen also zu einem zunehmenden Zeitanteil. Dazu trägt auch das Home Office bei, welches bereits spürbar zu tagsüber belegten Parkplätzen führt.
- Wer einen Parkplatz ergattert hat, gibt diesen oft nicht auf. Der Umschwung an Parkmöglichkeiten nimmt also ab.
- Die Fahrzeuge werden länger, breiter, höher.

⁶⁵ Quartiersparken wird u.a. als Konzept vorgestellt in: Mitteilung des Senats ((Hamburg)) an die Bürgerschaft: Strategie Mobilitätswende. Drucksache 22/13670 vom 28.11.2023. Seite 64.

- Der verfügbare Straßenraum in Städten nimmt nicht zu. Im Gegenteil, die Nutzungsansprüche steigen, die Nachverdichtung wird gefördert und Anpassungsstrategien verlangen zunehmend eine Entsiegelung von öffentlichen Flächen.
- Der Anteil von Menschen, die beliefert und gepflegt werden wollen nimmt zu, die notwendigen handwerklichen Leistungen auch, alleine für Bausanierungen nach Energiestandards, Sturmschädenbeseitigung, Glasfaserverlegung, Fernwärmeausweitung, Baustellen im Straßenraum für den Stadtumbau usw.

Daraus folgt u.a.:

- Parkende Fahrzeuge parken eher konstanter.
- An- und abfahrende Fahrzeuge haben es immer schwieriger, einen Platz zum Halten (z.B. Paketlieferdienste), zum Kurzparken (z.B. Pflegedienste) oder zum längeren Parken (bauende oder reparierende Handwerker) zu finden.
- Pflegedienste, Handwerksbetriebe, Zulieferer u.ä. müssen zunehmend Zeit aufwenden, um ihre Kunden überhaupt zu erreichen, die Parkplatzsuche kann die Zeit der Leistungserbringungen schnell übersteigen. Dies macht alle derartigen Serviceleistungen teurer, verursacht ggf. Ärger bei Kunden und schmälert das Interesse von ohnehin überlasteten Betrieben, Aufträge in Bewohnerparkzonen oder Fußgängerzonen anzunehmen.
- Die zunehmende Konkurrenz um Straßenflächen kulminiert hat also tiefgreifende Ursachen. Bekannt sind Konflikte bezüglich Lieferfahrzeugen, die auf Radwegen parken. Diese Spitze des Eisbergs kann nicht durch Strafzettel alleine gelöst werden.
- Niemandem ist gedient, dieses wachsende Problem zu ignorieren. Also bedarf es pragmatischer und kreativer Konzepte ebenso wie Bundesrichtlinien, die angepasstes kommunales Handeln ermöglichen, insbesondere die momentan blockierte Reform des Straßenverkehrsgesetzes.
- Bonn und Köln: Nicht speziell auf das Bewohnerparken bezogen, aber auch für dort hilfreich ist ein Projekt der Städte Bonn und Köln. Diese haben sich in Abstimmung mit der Handwerkskammer zu Köln sowie der Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg darauf verständigt, Wirtschaftsparkplätze in einem einheitlichen Format einzurichten⁶⁶.
- Weniger privater PKW-Besitz, also mehr freie Stellplätze, würde allen Erbringern von Serviceleistungen unmittelbar dienen. Es sollte nicht schwer sein, das Handwerk & Co zum Partner örtlicher Parkkonzepte zu gewinnen.

⁶⁶ <https://www.bonn.de/pressemitteilungen/maerz-2024/pilotprojekt-reservierte-parkplaetze-fuer-wirtschaftsverkehr.php>

Material und weitere Informationen

Materialien von Bundesländern

- **Zukunftsnetzes Mobilität NRW, März 2022:** <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/9bf175d0c41f830ee035cefb77e40810/znm-hinweispapier-bewohnerparken.pdf>
- **Kompetenznetz KLIMA MOBIL BW:** <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-und-parken/parken-ordnen-und-klimaschutz-foerdern-durch-passende-bewirtschaftung/>
https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/20230901_Begleitschreiben_Delegationsverordnung_BW.pdf
<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neue-parkgebuehren-verordnung-wertet-strassenraum-auf-1/>
- **Liste der vorhandenen Länder-Verordnung** (ggf. nicht ganz aktuell):
<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/#liste-der-delegationsverordnungen-6a589bca-b65f-444b-91d1-a4ab2aed0149>

Fakten & Argumente

- Bis 2022 geführte Übersicht über Kommunen und ihre Bewohner:innen-Parkgebühren:
<https://fliessbaden.de/2022/07/04/bewohnerparkgebuehren-in-deutschland/>
- **"Fachlicher Standard G-Klassifikation"** herausgegeben vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssystem der Universität Kassel, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. und The Urban Idea GmbH. Siehe: <https://www.feinmobilitaet.de/g-fahrzeugklassen>
- Agora Verkehrswende, Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen, Diskussionspapier 21.07.2022: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Bewohnerparken/21-07-2022_Bewohnerparken.pdf (Diese Publikation wurde vor dem Urteil des BVerwG veröffentlicht und entspricht nicht mehr ganz der Realität, trotzdem enthält sie wertvolle Argumente.)
- https://www.staedtetag-bw.de/PDF/Begleitschreiben_zur_Delegationsverordnung_PDF.PDF?ObjSvrID=3335&ObjID=8494&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1626160784
- STVG, §6 (Gebühren): https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_6a.html
- <https://verfassungsblog.de/anwohnerparken-in-falschem-gewand/>
- 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>
- Mobilitätsmagazin, Mai 2022: <https://www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/bewohnerparkausweis/>

-
- <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-06/parkgebuehren-urteil-freiburg-kosten-groesse>

Beispiele für sehr hilfreiche kommunale Webseiten

Heidelberg:

https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/service/16_11_2023+bewohnerparken_+gebuehr+fu+er+anwohnerausweise+soll+ab+1_+januar+wieder+120+euro+pro+jahr+betragen.html

Karlsruhe: <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/bewohnerparkausweis>

Wiesbaden:

<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parken/bewohnerparkausweis-faq.php>

- 2022: DUH: Länderbriefings: Gebührenordnung für Anwohnerparkausweise. https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/220421_L%C3%A4nderbriefings_Geb%C3%BChren_Anwohnerparkausweise.pdf (Bezüglich der Länderliste nicht mehr ganz aktuell)

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: Kfz, 2021; ADAC, 2020)

Bußgelder im Vergleich

Knöllchen versus Knast

Parken ohne Parkschein

20 €

× Ordnungswidrigkeit

Verbotswidrig Gehweg befahren (ohne Behinderung, Gefährdung, Unfallfolge)

55 €

× Ordnungswidrigkeit

Schwarzfahren

60 €

× Straftat (Erschleichen von Leistungen, § 265a StGB)

(Quelle: bussgeldkatalog.org, 2022)

Internationaler Vergleich

Parken auf einem Geh- oder Radweg mit Behinderung kostet in



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

Stillstand

Im Durchschnitt steht ein Auto pro Tag etwa 23 Stunden.

(Quelle: ÖBA, 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 ist 6 Mal mehr Verkehrsfläche (19%) für parkende Autos als für den Radverkehr vorgesehen.

(Quellen: VCD, 2019; Agora Verkehrswende, 2022; zib, 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; Kfz, 2021)

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

© stockx.ch, freemove, bny, greeny, next, hrath (konn), Abschlüsse, anstift/stock, anstift (konn), Datt

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):



(Quelle: Webseiten der Städte, Stand Juni 2022)

International (Kosten pro Jahr in Euro):



(Quelle: Picod, 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



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

Privilegien für Parkende



(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 innenstädtischen 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