

Positionspapier aus der ARL 163

RAUM FÜR ALLE STATT PLATZ FÜR WENIGE

Warum Kfz-Parken seinen Preis hat und wie Kommunen mit
Parkraumbewirtschaftung Gerechtigkeit und lebenswerte
Städte schaffen

Positionspapier aus der ARL 163

RAUM FÜR ALLE STATT PLATZ FÜR WENIGE

Warum Kfz-Parken seinen Preis hat und wie Kommunen mit
Parkraumbewirtschaftung Gerechtigkeit und lebenswerte
Städte schaffen

In den Veröffentlichungen der ARL legen wir großen Wert auf eine faire, gendergerechte Sprache. Als Grundlage für einen gendersensiblen Sprachgebrauch dient der *Leitfaden gendergerechte Sprache in der ARL*.

Geschäftsstelle der ARL:

Dr. Martina Hülz, martina.huelz@arl-net.de

Positionspapier aus der ARL 163

eISSN 1611-9983

Die PDF-Version ist unter <https://www.arl-net.de/shop> verfügbar (Open Access)

CC_BY_SA 4.0 International

Verlag der ARL – Hannover 2026

Sprachliches Lektorat: C. Burkhart

Formales Lektorat: V. Mena

Satz und Layout: G. Rojahn

Zitierempfehlung:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2026):

Raum für alle statt Platz für wenige – Warum Kfz-Parken seinen Preis hat und wie Kommunen mit Parkraumbewirtschaftung Gerechtigkeit und lebenswerte Städte schaffen.

Hannover. = Positionspapier aus der ARL 163.

<https://doi.org/10.60683/24eg-e932>

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Vahrenwalder Str. 247

30179 Hannover

Tel. +49 511 34842-0

Fax +49 511 34842-41

arl@arl-net.de

www.arl-net.de

www.arl-international.com

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen von Mitgliedern der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Die Steuerung des Parkens als Schlüssel für Mobilitätswende und Klimaschutz“ der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. Es wurde erarbeitet von:

Christoph Helft, Landeshauptstadt München

Dr. Martina Hülz, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz Gemeinschaft, Hannover

Dr. Franziska Kirschner, Landeshauptstadt München

Dr. Gesa Matthes, HafenCity Hamburg GmbH

Dr. Uli Molter, Frankfurt am Main

Benjamin Pantoulier, Landeshauptstadt München

Prof. Dr. Joachim Scheiner, Technische Universität Dortmund

Marc Widemann, Kanzlei BBG und Partner, Bremen

Executive Summary: Handlungsmöglichkeiten für Kommunen

Öffentliche Kfz-Parkflächen sind wertvoller öffentlicher Raum. Ihre Nutzung ist politisch gestaltbar und rechtlich regulierbar. Kommunen verfügen bereits heute über wirksame Instrumente, um Parken gerecht, effizient und im Einklang mit den Zielen einer inklusiven Stadt sowie Klima- und Mobilitätszielen zu steuern.

Zentrale Handlungsoptionen sind:

- > Parkraummanagement strategisch etablieren
- > Ganzheitliche Steuerung des Parkens über kommunale Parkraumkonzepte, unter anderem durch Bewohnerparken, zeitlich begrenztes Parken und Stellplatzregelungen.
- > Zonenweise Planung umsetzen
- > Parkraumbewirtschaftung großräumig planen, um Verdrängungseffekte zu vermeiden.
- > Parken zeitlich begrenzen und bepreisen
- > Steuerung der Nutzung über Höchstparkdauern und Gebühren auf Grundlage von § 6a Abs. 6 StVG. Der gebührenrechtliche Spielraum der Kommunen ist – mit wenigen landesrechtlichen Ausnahmen – sehr weit.
- > Bewohnerparken gezielt einsetzen und differenziert bepreisen
- > Gebühren für Bewohnerparkausweise nach § 6a Abs. 5a StVG ausgestalten, z. B. differenziert nach Fahrzeuggröße und räumlicher/städtischer Lage, unter Beachtung der aktuellen Rechtsprechung (BVerwG 2023).
- > Regeln konsequent durchsetzen
- > Rechtswidriges und sicherheitsrelevantes Halten und Parken (z. B. in Kurvenbereichen, auf Geh- und Radwegen) ahnden, digitale Kontrollinstrumente nutzen, bestehende rechtliche Spielräume ausschöpfen und dadurch die Verkehrssicherheit erhöhen.
- > Einnahmen zweckgebunden reinvestieren
- > Parkgebühren für den Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Sharing-Angebote, Ladeinfrastruktur, die Herstellung der Barrierefreiheit sowie für die klimawandelresistente Umgestaltung öffentlicher Räume einsetzen.
- > Transparente Kommunikation und soziale Abfederung
- > Maßnahmen frühzeitig in ein positives Gesamtbild einbeziehen, erklären und soziale Härten zielgerichtet ausgleichen, z. B. über Mobilitätsbudgets.
- > Förderung des Wirtschaftsverkehrs
- > Ausweisung von Stellflächen für den Wirtschaftsverkehr zur Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der Stadt.

RAUM FÜR ALLE STATT PLATZ FÜR WENIGE

Warum Kfz-Parken seinen Preis hat und wie Kommunen mit Parkraumbewirtschaftung Gerechtigkeit und lebenswerte Städte schaffen

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Parkraummanagement als politisches und planerisches Instrument
- 3 Resümee
- Literatur
- Rechtsverzeichnis

Kurzfassung

Öffentliche Parkflächen für Kraftfahrzeuge beanspruchen einen erheblichen Anteil des knappen öffentlichen Raums, obwohl viele Menschen in Städten kein eigenes Auto besitzen. Das Vorhalten von Parkflächen für private Kfz gehört nicht zur allgemeinen Daseinsvorsorge, sondern ist eine politisch gestaltbare Nutzung öffentlicher Flächen. Die Kommunen verfügen bereits heute über wirksame Instrumente, Parken sozial gerecht, effizient und im Einklang mit Klima-, Mobilitäts- und Aufenthaltszielen zu steuern. So können Flächen gerechter verteilt, die Verkehrssicherheit erhöht und lebenswerte öffentliche Räume für alle geschaffen werden.

Schlüsselwörter

Parkraummanagement – öffentliche Räume – Bewohnerparken – Verkehrsgerechtigkeit – kommunale Steuerung – lebenswerte Städte – Mobilitätswende

Space for everyone, not just for a few parked cars – Why parking has its price and how parking management helps cities become fairer and more livable

Abstract

Public parking spaces for motor vehicles occupies a substantial share of scarce public space, although many urban residents do not own a car. Providing parking for private vehicles does not fall under essential public services, but represents a politically regulated use of public space. Municipalities already have effective tools to manage parking in a socially equitable and efficient way, in line with climate, mobility and urban livability goals. This allows redistribute space more fairly, improve road safety and create more livable public spaces for everyone.

Keywords

Parking management – Public space – Residential parking – Transport justice – Municipal governance – Livable cities – Mobility transition

1 Einleitung

Der öffentliche Straßenraum ist ein knappes und deshalb stark umkämpftes Gut. Unterschiedliche Gruppen beanspruchen ihn parallel: Fußgänger:innen, Radfahrende sowie Menschen, die sich im öffentlichen Raum aufhalten, ebenso wie Gewerbe- und Lieferverkehre, der ÖPNV und die Gastronomie. Hinzu kommen vielfältige temporäre Nutzungen, etwa für Baustellen, Veran-

staltungen oder Mülltonnen an Abfuhrtagen. Auch neue Mobilitätsformen wie Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur beanspruchen Flächen, ebenso wie der motorisierte Individualverkehr. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an den öffentlichen Raum durch Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz. Diese konkurrierenden Nutzungsansprüche machen den Straßenraum zu einem zentralen Ort politischer Aushandlung. Hier entscheidet sich täglich, wer Zugang erhält, wer ‚verdrängt‘ wird und wessen Bedürfnisse Vorrang genießen. Dabei beanspruchen private Pkw – fahrend wie parkend – einen überproportionalen Anteil des öffentlichen Raums im Verhältnis zur Nutzung, was insbesondere auf den hohen Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs sowie zusätzliche, oft statistisch nicht erfasste Autoinfrastruktur (z. B. Autohäuser, Tankstellen, Parkhäuser) zurückzuführen ist (vgl. Czeh 2024; VCD 2020).

Gleichzeitig besitzt in vielen innerstädtischen Quartieren nahezu die Hälfte der Haushalte kein eigenes Auto. Dennoch wird ein erheblicher Teil des öffentlichen Raums dauerhaft für das Abstellen privater Fahrzeuge reserviert – häufig zu Preisen, die weder den Flächenwert noch die sozialen und ökologischen Folgekosten widerspiegeln. So liegen die Parkgebühren im öffentlichen Raum in deutschen Großstädten zwischen etwa 0,75 und 3,35 Euro pro Stunde, während die Kosten für Anwohnerparkausweise in den meisten (Groß-)Städten zwischen etwa 10 und 120 Euro pro Jahr variieren und nur wenige Städte höhere Gebühren verlangen (vgl. Parkplatz Index 2025; DUH 2025). Im Vergleich dazu belaufen sich die Sondernutzungsgebühren für eine gastronomische Außenfläche von 13 Quadratmetern (entsprechend einem Stellplatz, ohne Zufahrt) je nach Kommune auf etwa 208 bis 1.000 Euro in München oder 65 bis 325 Euro pro Quadratmeter und Jahr in Darmstadt, was die ungleiche ökonomische Bewertung des öffentlichen Raums weiter verdeutlicht (vgl. Sondernutzungsgebühren München; Sondernutzungsgebühren Darmstadt).

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Frage der räumlichen und sozialen Gerechtigkeit besondere Bedeutung. Belastungen wie Verdrängung, Lärm, Abgase, Unfallrisiken und Flächenknappheit treffen bestimmte Bevölkerungsgruppen besonders stark, während andere überdurchschnittlich von privilegierten Nutzungen profitieren. Damit sind grundlegende Fragen sozialer Teilhabe und des Funktionierens der Stadt verbunden.

Die Regulierung des Parkens ist in diesem Kontext keine technische Detailfrage, sondern ein zentrales Instrument kommunaler Gestaltungsmacht. Parkgebühren, Bewohnerparken und die Durchsetzung bestehender Regeln sind Ausdruck politischer Entscheidungen über die Verteilung eines knappen öffentlichen Gutes. Sie berühren das „Recht auf Stadt“ (Holm/Gebhardt 2011; Schmid 2010) und die Frage, wie gleichberechtigte Teilhabe am urbanen Leben konkret ausgestaltet wird. In der Gesetzesbegründung zur Änderung von § 6a Abs. 6 StVG im Jahr 2003, mit der den Kommunen mehr Freiheit bei der Erhebung von Parkgebühren eingeräumt werden sollte, hieß es bereits:

„Die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen des Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht“ (Deutscher Bundestag 2003). Oder anders formuliert: **Das Vorhalten von Parkflächen für private Kfz gehört nicht zur allgemeinen Daseinsvorsorge.**

Das heißt, Kommunen sind nicht verpflichtet, privaten Parkraum vorzuhalten. Jede Bereitstellung erfolgt freiwillig und wird politisch gestaltet.

Hintergrund und Anliegen

In Deutschland sind derzeit rund 43 Millionen Pkw privat zugelassen, hinzu kommen mehrere Millionen gewerblich zugelassene Fahrzeuge. Gleichzeitig steigen Anzahl, Größe und Gewicht der Fahrzeuge kontinuierlich an, während die Nutzung der Fahrzeuge zurückgeht (siehe aktuelle SrV

und MiD Erhebungen z. B. in München). Diese Entwicklung hat spürbare Folgen, insbesondere in dicht bebauten Städten:

- > zunehmender Flächenverbrauch,
- > höhere Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- > fehlender Platz für unabdingbare Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung sowie
- > ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für Fuß-, Rad- und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende.

Diese Belastungen treffen die Stadtbevölkerung nicht gleichmäßig. Während einkommensstärkere Haushalte häufiger über mehrere – und größere – Fahrzeuge verfügen, besitzen einkommensschwächere Haushalte deutlich seltener ein Auto (siehe SrV und MiD Erhebungen). Dennoch tragen sie die negativen Folgen der flächenintensiven Pkw-Nutzung in gleichem Maße, häufig sogar noch stärker, mit.

Ziel

Ziel dieses Positionspapiers ist es, rechtlich gesicherte und praxisnahe Möglichkeiten aufzuzeigen, wie Kommunen das Parken so regulieren können, dass öffentlicher Raum effizient, gerecht und zukunftsfähig genutzt wird. Städte sollen wieder zu sicheren, gesunden und lebenswerten Orten für alle werden.

2 Parkraummanagement als politisches und planerisches Instrument

Unter dem Begriff Parkraummanagement werden alle Maßnahmen zusammengefasst, mit denen Kommunen das Parken gezielt organisatorisch, zeitlich, räumlich und preislich steuern. Es umfasst sowohl politische Entscheidungen über Nutzung, Bepreisung und Regeln als auch planerische Maßnahmen zur Einbettung in die kommunale Bauleitplanung, Verkehrsplanung und Mobilitätskonzepte. Parkraummanagement wird ausdrücklich als Bestandteil einer integrierten kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsstrategie (kommunales Mobilitätsmanagement) verstanden.

Parkraummanagement ist mehr als die Organisation von Stellplätzen. Es ist ein wirkungsvolles verkehrspolitisches Instrument, mit dem knappe öffentliche Flächen umverteilt, umweltverträgliche Mobilitätsformen gefördert, die Verkehrssicherheit gesteigert, die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen sichergestellt sowie letztlich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden können.

Im Unterschied zu langfristigen und kostenintensiven Infrastrukturprojekten lässt sich Parkraummanagement vergleichsweise schnell umsetzen und entfaltet zeitnah sowie langfristig Wirkung: weniger Parksuchverkehr, geringere Emissionen, höhere Verkehrssicherheit und zusätzliche Flächen für andere Nutzungen.

Niedrige oder fehlende Parkgebühren, wie sie in vielen deutschen Städten weiterhin üblich sind (teilweise aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlagen der Bundesländer), setzen dagegen Fehlankreize. Sie machen das Parken im öffentlichen Raum attraktiver als im privaten Raum, verlängern Parksuchzeiten, begünstigen die ineffiziente Nutzung knapper Flächen und subventionieren insbesondere Haushalte mit mehreren oder großen Fahrzeugen.

Eine angemessene Bepreisung des Parkens trägt dazu bei, Kosten verursachergerecht zu verteilen. Einnahmen aus Parkgebühren können gezielt in den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote reinvestiert werden und kommen damit der gesamten Stadtgesellschaft zugute.

Ein wirksames Parkraummanagement umfasst daher stets auch die konsequente Rechtsdurchsetzung bestehender Regeln. Kommunen können dabei auf bisherige personelle Kontrollmöglichkeiten sowie auf bereits verfügbare und künftig mögliche digitale Systeme zurückgreifen. Solange rechtswidriges Parken geduldet wird, werden Rechtstreue und Akzeptanz untergraben.

Parkgebühren

Das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen kann über zwei zentrale Stellschrauben gesteuert werden: die zeitliche Begrenzung der Parkdauer (siehe unten) und die Erhebung von Parkgebühren (Bewirtschaftung). Beide Instrumente verfolgen das Ziel, den knappen öffentlichen Raum effizient zu nutzen, Parksuchverkehr zu reduzieren und Raum für notwendige und systemrelevante Verkehre sicherzustellen. Gleichzeitig ermöglichen planerische Maßnahmen wie die gezielte Anordnung und Verteilung von Stellplätzen, die Sicherheit zu erhöhen, Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden und die Flächengerechtigkeit zu verbessern. Rechtlich sind Gebühren für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in § 6a Abs. 6 StVG in Verbindung mit dem jeweiligen Landesrecht und den Verordnungen der jeweiligen Kommunen geregelt. Die Gebühr wird für die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums erhoben, nicht für das Ausstellen der Parkberechtigung. Die Ermächtigung zum Erlass entsprechender Gebührenverordnungen liegt bei den Ländern, die diese an die Kommunen übertragen haben. Mit Ausnahme einzelner Länder, die landesweite Höchstsätze festgelegt haben (siehe Infobox 1), verfügen Kommunen über sehr weitgehende Spielräume bei der Festsetzung der Gebührenehöhe. Die Höhe der Bußgelder für Ordnungswidrigkeiten ist allerdings bundesweit einheitlich.

Diese Spielräume werden bislang häufig nicht ausgeschöpft. Parkgebühren bleiben vielerorts so niedrig, dass sie kaum Lenkungswirkung entfalten. Der öffentliche Raum wird dadurch faktisch unter Wert vergeben, während gleichzeitig erhebliche kommunale Kosten entstehen – etwa für Instandhaltung, Kontrolle oder Verkehrssicherheit –, ohne dass diesen entsprechende Einnahmen gegenüberstehen.

Wie Kommunen Parkgebühren rechtssicher einführen oder anpassen können, ist in der folgenden Praxisbox zusammengefasst.

Praxisbox 1: Parkgebühren rechtssicher einführen oder anpassen

Diese Schritte helfen Kommunen dabei, Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum rechtssicher und wirksam festzulegen oder anzupassen:

Schritt 1: Landesrecht prüfen

Zunächst ist zu prüfen, ob das jeweilige Bundesland Höchstsätze für Parkgebühren festgelegt hat.

- > In den meisten Bundesländern bestehen **keine landesrechtlichen Höchstgebühren**.
- > In Bayern und Sachsen-Anhalt gelten landesrechtlich festgelegte Höchstsätze.

Schritt 2: Bestehende Parkgebührenregelung analysieren

Besteht bereits eine Parkgebührenverordnung, sollte geprüft werden,

- > welche Gebührenehöhen und Zeitregelungen gelten,
- > welche Spielräume rechtlich bereits eröffnet sind,
- > ob die Regelungen noch den heutigen Zielen und dem Parkdruck entsprechen.

Schritt 3: Gebührenstruktur festlegen

- > Aufgrund der örtlichen Situation (Parkdruck, Lage, Nachfrage) sind zu entscheiden:
- > Gebührenhöhe
- > zeitliche Staffelung (z. B. nach Tageszeiten)
- > räumliche Differenzierung (z. B. Zonen; In Innenstädten ist es sinnvoller, das Parken auf der Straße teurer als im Parkhaus zu gestalten, um Parkhäuser attraktiver zu machen.)
- > Differenzierung nach weiteren zulässigen Aspekten (z. B. Fahrzeuggröße)

Schritt 4: Rechtliche Leitplanken beachten

Die Gebühren

- > müssen nachvollziehbar begründet sein (aber großer Umfang möglicher Begründungen),
- > müssen in einem angemessenen Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung des Parkraums stehen (Äquivalenzprinzip) und
- > dürfen kein faktisches Parkverbot darstellen (Erdrösselungsverbot).

Schritt 5: Verordnung erlassen und kommunizieren

Parkgebühren sind in einer Verordnung, nicht in einer Satzung, festzulegen. Eine frühzeitige und transparente Kommunikation erhöht Akzeptanz und Verständnis.

Infobox 1: Landesrechtliche Besonderheiten bei Parkgebühren**Bayern, § 10 ZustV:**

Landesrechtlich festgelegter Höchstsatz für Parkgebühren (derzeit 2,60 Euro/h)

Sachsen-Anhalt, § 1 ParkG VO:

Landesrechtlich festgelegter Höchstsatz (derzeit 2,00 Euro/h)

Übrige Flächenländer:

Keine landesweiten Höchstsätze; Kommunen verfügen über sehr weite Gestaltungsspielräume.

Zielgerichtete Bepreisung als Steuerungsinstrument

Parkgebühren erfüllen mehrere legitime und rechtlich zulässige Zwecke zugleich. Sie dienen der Abgeltung der Kosten für die Bereitstellung des Parkraums (also der öffentlichen Fläche), der Begrenzung der Parkdauer sowie der Steuerung des Verkehrsverhaltens. Insbesondere können sie Anreize schaffen, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen oder private Stellplätze und Parkhäuser zu nutzen.

Ein möglicher Ansatz ist die nachfrageorientierte Bepreisung. Dabei wird ein Zielwert für die gewünschte Auslastung des Parkraums festgelegt – etwa eine Belegungsquote, die ausreichend freie Stellplätze sicherstellt – und die Gebührenhöhe so angepasst, dass dieser Zielwert erreicht wird. In Gebieten mit hohem Parkdruck sind entsprechend höhere Gebühren sachgerecht und erforderlich.

Angesichts der Knappheit des öffentlichen Raums ist in vielen Städten mit deutlich höheren Parkgebühren zu rechnen als bislang üblich. Entscheidend ist dabei nicht die absolute Höhe, sondern eine transparente, nachvollziehbare und differenzierte Begründung, die sich an örtlichen Gegebenheiten orientiert.

Rechtliche Leitplanken bei der Gebührenhöhe

Die Festsetzung der Parkgebühren unterliegt allgemeinen rechtsstaatlichen Grenzen. Die Gebühr darf nicht in einem groben Missverhältnis zur Inanspruchnahme des Parkraums stehen (Äquivalenzprinzip) und keinem faktischen Parkverbot gleichkommen (Erdrosselungsverbot). Diese Grenzen sind jedoch hoch angesetzt. Der Bundesgesetzgeber hat bei der letzten Novellierung des § 6a Abs. 6 StVG ausdrücklich betont, dass die Freiheit der Kommunen gestärkt werden soll, den innerstädtischen Verkehr auch durch Parkgebühren nach eigenen Vorstellungen und Erfordernissen zu steuern.

Gerichte überprüfen die Gebührenhöhe nur eingeschränkt. Die konkrete Bemessung ist eine politische Wertungsentscheidung der Kommune. Gerichte prüfen daher nur, ob sich die Gebührenhöhe im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung bewegt, die Gebühr nicht völlig außer Verhältnis zur erbrachten Leistung steht (Äquivalenzprinzip) und ob sie eine Inanspruchnahme der Leistung nicht faktisch unmöglich macht (Erdrosselungsverbot).

Differenzierung und Innovation

Kommunen können Parkgebühren räumlich und zeitlich differenzieren, etwa nach Parkdruck, Tageszeit oder Lage. Auch innovative Modelle wie dynamische Gebühren sind rechtlich zulässig, sofern sie für die Nutzenden vorhersehbar und transparent ausgestaltet sind.

Ebenso zulässig ist eine Differenzierung nach Fahrzeugmerkmalen, etwa nach Fahrzeuggröße oder -klasse, sofern diese Kriterien sachlich begründet und praktisch kontrollierbar sind. Alternativ können unterschiedlich große Stellplätze ausgewiesen und entsprechend bepreist werden.

Zeitliche Begrenzungen (Höchstparkdauer)

Straßenverkehrsbehörden können das Parken zeitlich begrenzen. So sind z. B. zu bestimmten Tageszeiten Begrenzungen der Höchstparkdauer möglich. Diese Form des Parkraummanagements ist beispielsweise in Gebieten sinnvoll, in denen sehr lange abgestellte Fahrzeuge Parkraum für kurzzeitiges Parken (z. B. Einkaufen, Erledigungen) blockieren. Auch die Begrenzung auf wenige Tage kann für das Bewohnerparken sinnvoll sein, um das dauerhafte Abstellen von Zweitfahrzeugen, Wohnmobilen usw. zu verhindern.

Bewohnerparken

Das Bewohnerparken ist ein weiteres Instrument des Parkraummanagements, dessen Einsatz jedoch besonderen rechtlichen und politischen Anforderungen unterliegt. Bewohnerparkausweise befreien ihre Inhaber:innen von Höchstparkdauern und erlauben das Parken auf speziell ausgewiesenen Stellflächen. Auf diese Weise wird knapper öffentliche Raum gezielt für Anwohnende reserviert, wodurch der Zugang für Bewohner:innen erleichtert und ihnen ein klarer Vorteil verschafft wird. Es handelt sich damit um eine Ausnahme vom Grundsatz der „Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrs (rechts)“. Mit der 2026 erfolgten Änderung des StVG kann dieses Privileg auf ortsansässige Betriebe und andere Nutzergruppen erweitert werden.

Rechtlicher Rahmen

Die Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen sind in § 6a Abs. 5a StVG geregelt. Anders als bei Parkgebühren wird hier nicht das Parken selbst, sondern die Ausstellung des Ausweises bepreist. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2020 wurde den Ländern ermöglicht, höhere Gebühren festzusetzen als die zuvor geltende bundesweite Höchstgebühr von 30,70 Euro pro Jahr. Die Kommunen können – vorausgesetzt, die Länder übertragen diese Ermächtigung auf die Kommunen – höhere Gebühren festsetzen (siehe Infobox 2).

In Ländern, in denen eine solche Übertragung nicht erfolgt ist, bleibt es bei den niedrigen bundesrechtlichen Höchstsätzen. Dort sind den Kommunen weiterhin enge Grenzen gesetzt. Derzeit (2026) gilt dies für Bayern, Berlin, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein.

Gebührenhöhe und Staffelung

Soweit eine landesrechtliche Ermächtigung besteht, dürfen Kommunen bei der Festlegung von Parkgebühren neben den Verwaltungskosten auch die Bedeutung der Parkmöglichkeit, ihren wirtschaftlichen Wert oder ihren sonstigen Nutzen berücksichtigen. Abhängig von Lage und Parkdruck können die jährlichen Gebühren daher mehrerer hundert Euro betragen, ohne dass dies rechtlich problematisch wäre.

Eine Staffelung der Gebühren, etwa nach Fahrzeuggrundfläche, ist grundsätzlich zulässig, sofern die Kriterien nachvollziehbar gestaltet sind und die Erhöhungen in überschaubaren Schritten erfolgt. Ziel ist es, den höheren Flächenverbrauch größerer Fahrzeuge angemessen zu bepreisen.

Soziale Aspekte dürfen bei der Gebührenbemessung selbst nicht berücksichtigt werden, da der Gesetzgeber die zulässigen Bemessungskriterien abschließend festgelegt hat. Soziale Härten können jedoch außerhalb des Gebührenrechts, etwa durch Zuschüsse, Mobilitätsangebote oder andere kommunale Maßnahmen ausgeglichen werden.

Für die praktische Ausgestaltung des Bewohnerparkens sind folgende Punkte besonders relevant:

Praxisbox 2: Bewohnerparken einführen oder reformieren

Bewohnerparken ist ein wirksames, aber rechtlich begrenztes Instrument. Für eine rechtssichere Umsetzung sind folgende Schritte zentral:

Schritt 1: Landesrechtliche Ermächtigung prüfen

Zu klären ist, ob das Bundesland die Ermächtigung nach § 6a Abs. 5a StVG an die Kommunen übertragen hat.

- > Liegt keine Übertragung vor, gilt weiterhin die bundesweite Höchstgebühr von 30,70 Euro pro Jahr.

Schritt 2: Gebührenzwecke klar definieren

Zulässig sind:

- > Verwaltungsaufwand (Personal, Material)
- > Bedeutung der Parkmöglichkeit (z. B. Lage, Nutzungshäufigkeit oder städtische Relevanz)
- > wirtschaftlicher Wert oder sonstiger Nutzen (Beitrag zur Wirtschaft, Erreichbarkeit oder stadtgestalterischer Wert)

Andere Zwecke (z. B. soziale Steuerung) dürfen nicht in die Gebührenbemessung einfließen.

Schritt 3: Gebührenhöhe und Staffelung festlegen

Die Gebührenhöhe ist an den örtlichen Verhältnissen zu orientieren. Eine Staffelung nach Fahrzeuggrundfläche ist zulässig, sofern

- > die Kriterien nachvollziehbar sind,
- > keine sprunghaften Erhöhungen erfolgen.

Schritt 4: Form der Regelung beachten

Die Gebühren müssen **durch Verordnung** festgelegt werden. Eine Regelung per Satzung ist unzulässig (vgl. BVerwG 2023).

Schritt 5: Soziale Härten außerhalb des Gebührenrechts abfedern

Soziale Ausgleichsmaßnahmen können z. B. über

- > Mobilitätsbudgets,
- > Zuschüsse oder
- > ergänzende Angebote des Umweltverbunds erfolgen, jedoch nicht über die Gebührenhöhe selbst.

Infobox 2: Bewohnerparken – Gebührenrecht nach Bundesländern

Keine Übertragung der Ermächtigung:

Bayern, Berlin, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein

→ Gebühren weiterhin auf bundesrechtlichen Höchstsatz begrenzt

Übertragung der Ermächtigung erfolgt:

Mehrheit der Bundesländer

→ Kommunen können höhere, am wirtschaftlichen Wert orientierte Gebühren festlegen.

Ende Infobox

Bewohnerparken als Ausnahme, nicht als Regelfall

Bewohnerparken wird in der politischen Debatte häufig als zentrales Instrument der Parkraumbewirtschaftung betrachtet. Rechtlich ist es jedoch ausdrücklich als Ausnahme konzipiert, um unzumutbare Belastungen in Quartieren mit erheblichem Parkraummangel zu mildern.

Kommunen sollten daher sorgfältig prüfen, wo Bewohnerparken erforderlich und gerechtfertigt ist – und wo stattdessen eine allgemeine, flächendeckende zeitliche Begrenzung oder Bepreisung des Parkens der sachgerechtere und rechtlich robustere Ansatz ist. Ein umfassendes Parkraummanagement darf nicht darauf abzielen, möglichst viele Privilegien zu schaffen, sondern knappen Raum fair zu verteilen.

Durchsetzung und Kontrolle

Ein wirksames Parkraummanagement setzt die konsequente Durchsetzung bestehender Regeln voraus. Solange rechtswidriges Halten und Parken – etwa auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen oder auf Flächen für den Umweltverbund – geduldet wird, verlieren Regelungen ihre Glaubwürdigkeit und Akzeptanz. Außerdem werden durch die Duldung Menschen gefährdet (fehlende Sichtdreiecke in Kreuzungsbereichen, schlechtes Durchkommen von Rettungskräften) oder von der Teilhabe am sozialen Leben ausgeschlossen (z. B. Menschen im Rollstuhl). Kommunen verfügen bereits heute über rechtliche und technische Möglichkeiten, Halt- und Parkverstöße effektiv zu ahnden. Digitale Kontrollinstrumente können die Kontrollichte und Effizienz erhöhen. Eine konsequente Durchsetzung dient nicht nur der Ordnung des ruhenden Verkehrs, sondern insbesondere dem Schutz aller Verkehrsteilnehmenden.

Parkraummanagement als Teil der Gesamtstrategie

Parkraummanagement sollte stets in eine integrierte kommunale Verkehrs- und Mobilitätsstrategie (z. B. in Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), TEN-T Verordnung) eingebettet sein. Es ist kein Selbstzweck und keine bloße Einnahmequelle, sondern ein Instrument zur Umsetzung übergeordneter Ziele wie Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Flächeneffizienz und Lebensqualität.

Der durch den Abbau von Stellplätzen entstehende Flächengewinn ist nicht als Verlust, sondern als Gestaltungsspielraum zu begreifen. Dies sollte gegenüber der Öffentlichkeit auch als solches kommuniziert werden. Öffentlicher Raum kann für Begrünung, Aufenthalt, Rad- und Fußverkehr oder wirtschaftliche Nutzungen neu verteilt werden.

3 Resümee

Der öffentliche Straßenraum ist ein knappes und umkämpftes Gut. Die Regulierung des Parkens ist ein zentrales Instrument kommunaler Gestaltungsmacht. Rechtlich stehen den Kommunen bereits heute weitreichende Möglichkeiten zur Verfügung, Parken zeitlich zu begrenzen, angemessen zu bepreisen und bestehende Regelungen konsequent durchzusetzen.

Ein strategisches Parkraummanagement trägt zur räumlichen Gerechtigkeit bei, verbessert die Verkehrssicherheit, stärkt nachhaltige Mobilitätsformen und erhöht die Lebensqualität in Städten. Voraussetzung ist der politische Wille auf kommunaler Ebene, den öffentlichen Raum als gemeinschaftliche Ressource zu begreifen – und ihn entsprechend fair und verantwortungsvoll zu gestalten. Gleichzeitig erfordert seine Umsetzung politische Entschlossenheit und Standfestigkeit, da Parkraummanagement ein sensibles und herausforderndes Thema kommunaler Politik ist. Seine erfolgreiche Implementierung setzt transparente Kommunikation mit der Bevölkerung und aktive Überzeugungsarbeit voraus.

Literatur

Czeh, A. (2024): Wie viel Platz verbraucht Autoinfrastruktur jenseits der Straße? In: EXPERI (Hrsg.): Impulse für die urbane Verkehrswende. Berlin, 26–29.

<https://depositonce.tu-berlin.de/items/f7c4e66f-3f40-4916-b3da-60ca9659fcf1> (27.03.2026).

Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2003): Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Berlin. = Drucksache 15/1496.

DUH – Deutsche Umwelthilfe (Hrsg.) (2025): Viele Autos in deutschen Städten durch günstiges Anwohnerparken. Gebührenhöhe für Anwohnerparkausweise jährlich in deutschen Städten. Pressemitteilung. Berlin.

Holm, A.; Gebhardt, D. (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignung. Hamburg.

Parkplatz-Index 2025: Wer zahlt wie viel fürs Parken in Deutschland.

<https://www.leasingmarkt.de/parkplatz-preis-index> (27.05.2026).

Schmid, C. (2010): Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes. Stuttgart.

VCD – Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.) (2020): Sozial gerechte Verkehrswende für lebenswerte Städte.

<https://www.vcd.org/artikel/sozial-gerechte-verkehrswende-fuer-lebenswerte-staedte> (26.03.2026).

Rechtsverzeichnis

BVerwG, Urteil vom 13.06.2023- 9 CN 2/22

§ 6a Abs. 5a und Abs. 6 StVG

https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/___6a.html (27.05.2026).

§ 10 ZustV

<https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayZustV-10> (27.05.2026).

§ 1 ParkG VO

<https://www.landesrecht.sachsen-anhalt.de/bsst/document/jlr-ParkGebVSTV2P1> (27.05.2026).

Aktuelle Positionspapiere aus der ARL

Nr.

163 Raum für alle statt Platz für wenige – Warum Kfz-Parken seinen Preis hat und wie Kommunen mit Parkraumbewirtschaftung Gerechtigkeit und lebenswerte Städte schaffen.

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen von Mitgliedern der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Die Steuerung des Parkens als Schlüssel für Mobilitätswende und Klimaschutz“ der ARL. Hannover, 2026.

<https://doi.org/10.60683/24eg-e932>

162 Housing in Small Towns – Current challenges in research and practice.

This position paper is drawn from work by the members of the working group ‘Housing in small towns: real estate markets, segregation patterns and housing practices’ (*Wohnen in Kleinstädten: Immobilienmärkte, Segregationsmuster und Wohnpraktiken*). Hanover, 2026.

<https://doi.org/10.60683/df21-wn11>

161 Wohnen in Kleinstädten – Aktuelle Herausforderungen in Forschung und Praxis.

Dieses Positionspapier wurde von den Mitgliedern des Arbeitskreises „Wohnen in Kleinstädten“ erarbeitet. Hannover, 2026.

<https://doi.org/10.60683/z4qv-je63>

160 Resiliente Raumstrukturen – Raumordnung und Raumentwicklung stärken Landes- und Bündnisverteidigung sowie Bevölkerungsschutz.

Dieses Positionspapier wurde von den Mitgliedern des Ad-hoc-Arbeitskreises „Resiliente Raumstrukturen. Vorsorge gegen Auswirkungen von Sabotage und eines möglichen bewaffneten Konflikts in Deutschland“ erarbeitet. Hannover, 2025.

<https://doi.org/10.60683/1az2-2j58>

159 Planning, designing and implementing green infrastructure – A contribution to Alpine spatial planning.

This position paper was prepared by members of the cross-border working group ‘Green Infrastructure in the Northern Limestone Alps’ (*Grüne Infrastruktur in den Nördlichen Kalkalpen*) of the ARL Bavaria Forum. Hanover, 2025.

<https://doi.org/10.60683/yfhf-vf30>

158 Grüne Infrastruktur planen, entwickeln und umsetzen – Ein Beitrag zur Alpen Raumordnung.

Dieses Positionspapier wurde von den Mitgliedern der grenzübergreifenden Arbeitsgruppe „Grüne Infrastruktur in den Nördlichen Kalkalpen“ des ARL-Forums Bayern der ARL erarbeitet. Hannover, 2025.

<https://doi.org/10.60683/s9db-jn28>

157 Reaktivierung von Schienenstrecken in den Bundesländern – Zwischen Euphorie und Hindernissen.

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen des Arbeitskreises „Reaktivierung von Schienenstrecken als Instrument einer integrierten Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2025.

<https://doi.org/10.60683/9rhx-0b78>

156 Regulation of the European Parliament and of the Council on facilitating Cross-Border Solutions – BRIDGEforEU.

This position paper was prepared by members of the ad-hoc Working Group ‘Cross-Border Solutions’ at the ARL. Hanover, 2025.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2505211034385.929456732711>

<https://doi.org/10.60683/x2zq-ze16>

