



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

In Zusammenarbeit mit:





Gemeinsames Hinweispapier von

Städtetag NRW, Städte- und Gemeindebund NRW, AGFS NRW und Zukunftsnetz Mobilität NRW

Redaktion

AGFS NRW

Kirstin Borsbach

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Michael Vieten

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Peer Wessels

Geschäftsstelle AGFS

Städtetag NRW

Frauke Prass

Dezernat Stadtentwicklung, Bauen,
Wohnen und Verkehr

Städte- und Gemeindebund NRW

Cora Ehlert

Dezernat Wirtschaft und Verkehr,
Tourismus, Freizeit, Telekommunikation

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Inga Molenda

Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr/agiplan GmbH

Marius Reißner

Koordinierungsstelle Rheinland

Linda Waldeyer

Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Wiebke Weltring

Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Inhalt

Kurzzusammenfassung	4
I. Einleitung	5
II. Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken	6
1 Kostenansatz	6
2 Marktpreisansatz	7
3 Bodenrichtwerte	9
4 Erweiterungen der Berechnungsansätze	9
4.1 Lage der Bewohnerparkzonen	10
4.2 Fahrzeuggröße	10
4.3 ÖPNV-Erschließungsqualität	11
4.4 Anzahl Ausweise pro Halter	11
5 Abschließende Bemerkungen	12
III. Bewohnerparken im Kontext verkehrs- und stadtplanerischer Ziele	13
1 Bewohnerparken als Instrument der Parkraumbewirtschaftung	13
2 Bewohnerparken damals und heute	15
3 Subventionsabbau aufgrund veränderter Bedingungen mit Lenkungseffekt	15
4 Einbettung in die kommunale verkehrsplanerische Gesamtstrategie	17
Quellen und weitere Informationen	18
Impressum	19



Kurzzusammenfassung

Mit der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ hat die Landesregierung die zuständigen örtlichen Behörden in Nordrhein-Westfalen dazu ermächtigt, selbstständig eine Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken vorzunehmen. Bei der Festsetzung der Gebühren kann nunmehr gemäß § 6a Abs. 5a S. 3 StVG neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

Die Herleitung der Gebührensätze sollte anhand fachlicher Kriterien erfolgen und entsprechend begründet werden. Geeignete Ansätze dafür sind der **Kostenansatz**, der die Kosten der Parkflächen am Straßenrand berücksichtigt, der **Marktpreisansatz**, der die Gebühren beziehungsweise Preise für das Parken im Straßenraum oder in öffentlich-zugänglichen Parkieranlagen heranzieht oder die Annäherung an den wirtschaftlichen Wert der Fläche über den jeweiligen **Bodenrichtwert**. Auch die Einbeziehung weiterer Parameter wie die Lage der Bewohnerparkzone, die Größe der Fahrzeuge, die ÖPNV-Erschließungsqualität oder die Eintragung mehrerer Fahrzeuge in einen Ausweis.

Subjektive Kriterien wie die Einbeziehung des Einkommens der Fahrzeughalter können dagegen nach Einschätzung der aktuellen Rechtslage seitens des Ministerium für Verkehr des Landes NRW nicht direkt mit einbezogen werden. Auch eine Bevorteilung (teilweise) elektrisch angetriebener Fahrzeuge ist weder durch das Straßenverkehrsgesetz noch durch das Elektromobilitätsgesetz gedeckt.

Eine transparente und formal festgelegte Reinvestition der Einnahmen ist förderlich für die Akzeptanz der Gebührenerhöhung durch die Bewohnerinnen und Bewohner in den Quartieren. Mögliche Einsatzzwecke können

- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur,
- die Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. die Reservierung von Stellplätzen in bestehenden Bestandsbauten,
- die Entwicklung von Mobilstationen zur stärkeren Verknüpfung von Verkehrsmitteln,
- die Förderung des Car-, Lastenrad- und/oder Bike-sharing oder
- die Verbesserung des ÖPNV-Angebots sein.

I. Einleitung

Mit dem „8. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften“ vom 29. Juni 2020 hat der Bundestag durch Artikel 3 beschlossen, die Gebührennummer 265 der Anlage der „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOSt) nicht mehr anzuwenden, wenn die Landesregierung eine Gebührenordnung nach §6a Abs. 5a Satz 1–4 Straßenverkehrsgesetz (StVG) erlässt, oder die Landesregierung diese Ermächtigung an einen anderen Rechtsträger nach §6a Abs. 5a Satz 5 StVG überträgt und von diesem Rechtsträger eine Gebührenordnung erlassen wird (Bundesgesetzblatt (BGBl.) I 2020, 1528 vom 3. Juli 2020).

In Nordrhein-Westfalen ist letzteres im Rahmen der „Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 19. Februar 2022 erfolgt, d.h. die Kommunen können die Gebühren für die Bewohnerparkausweise selbstbestimmt festlegen.

Entsprechend Gebührennummer 265 in der Anlage zur GebOSt konnten bislang nur Gebührensätze zwischen 10,20 Euro und 30,70 Euro für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (s. Anordnungsvoraussetzung gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)) bestimmt werden. Nun können in den Gebührenordnungen der Länder oder Städte für eben diese Amtshandlung entsprechend § 6a Abs. 5a S. 3 StVG Gebühren festgelegt werden, die neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlichen Wert oder den sonstigen Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigen.

Für Kommunen mit bestehenden oder geplanten Bewohnerparkregelungen stellt sich ganz konkret die Frage, wie hoch die jährliche Gebühr im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten für einen Bewohnerparkausweis zukünftig sein soll. Welche Ziele einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung können durch die Gebührenhöhe möglicherweise gefördert werden? Wie kann die Akzeptanz der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner erreicht werden? Ist eine schrittweise Gebührenanpassung notwendig? Auf welchen Wegen ist die Gebührenanpassung zu kommunizieren?

Das vorliegende Papier diskutiert verschiedene Ansätze zur Festlegung einer neuen Gebührenhöhe (s. Kapitel II), ohne den einen oder anderen Ansatz als „besser“ oder „schlechter“ zu bewerten. Anzumerken ist, dass die Ansätze quartiers- und i.d.R. nicht stadtbezogen zu verstehen sind. Daraus folgt, dass für jedes Quartier eine eigene Berechnung erfolgen kann. Alternativ könnte bei einer stadtweit einheitlichen Gebührenfestsetzung mit Durchschnittswerten gearbeitet werden und so die Berechnung eventuell einfacher für mehrere Quartiere in einem erfolgen. Dies geht mit einer gewissen Ungenauigkeit im Hinblick auf das einzelne Quartier einher, kann aber durch den geringeren Aufwand gerechtfertigt werden. Das vorliegende Papier ordnet zudem die etwaige Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise in den heutigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Kontext ein (s. Kapitel III).



II. Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

Bei der Gebühr für Bewohnerparkausweise handelt es sich auch nach der Änderung des § 6a StVG weiter um eine Verwaltungsgebühr. Neu ist lediglich, dass in den Gebührenordnungen neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden können.

Die Höhe der künftigen Gebühr ist nicht ausdrücklich begrenzt. Das Land NRW hat explizit darauf verzichtet, einen Höchstsatz festzulegen, auch wenn dies nach § 6a Abs. 5a S. 4 StVG möglich gewesen wäre.

Es gibt verschiedene Ansätze, um sich einer angemessenen Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis zu nähern. Im Folgenden werden der Kostenansatz und der Marktpreisansatz ausführlich erläutert und beispielhaft berechnet. Auf weitere Ansätze oder Erweiterungen der Ansätze wird kurz eingegangen.

An dieser Stelle sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei den Ansätzen um Vorschläge handelt und insbesondere die Berechnungen der Gebührenhöhe als Beispiele verstanden werden möchten. Ausschlaggebend für eine angemessene Gebührenhöhe sind am Ende die individuellen Gegebenheiten im Quartier vor Ort.

1 Kostenansatz

Der Kostenansatz orientiert sich an den mit den Parkflächen im Straßenraum verbundenen Kosten. Zunächst muss geklärt werden, welche Kosten genau in die Berechnung einfließen können und sollen. Grundsätzlich entstehen Unterhaltungskosten sowie Opportunitätskosten pro Parkfläche und Jahr. Zudem müssen dessen (aktivierte) Herstellungskosten über die Zeit der voraussichtlichen betrieblichen Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Die Verwaltungskosten für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises sollten ebenfalls berücksichtigt werden.

Opportunitätskosten (OK) beschreiben den entgangenen (monetären) Nutzen, der aufgrund der Ausweisung der Fläche als Parkfläche nicht realisiert werden kann. Dies kann z. B. die entgangene Sondernutzungsgebühr einer Außengastronomie sein.

Hinsichtlich der **(aktivierten) Herstellungskosten (HK_a)** und der **Unterhaltungskosten (UK)** einer ebenerdigen Parkfläche im öffentlichen Raum gibt es unterschiedliche Angaben bzw. Spannbreiten. Eine Untersuchung im Auftrag der Agora Verkehrswende (2018) hat eine Spannweite von 1.500 Euro – 5.000 Euro in Bezug auf die Herstellungskosten und von 60 Euro – 300 Euro in Bezug auf die jährlichen Unterhaltungskosten aufgezeigt. Das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (2020) spricht hingegen von monatlichen Unterhaltungskosten zwischen 50 Euro – 150 Euro. Diese Spannbreiten können u.a. dadurch erklärt werden, dass unterschiedliche infrastrukturelle Maßnahmen zur Errichtung der Parkfläche vorgenommen wurden. So können diese im öffentlichen Raum „einfach“ z. B. durch die Verkehrszeichen (VZ) 314-10 und -20 ausgewiesen, in Form von gepflasterten Einbuchtungen neben der Fahrbahn angelegt oder auch in Form eines Parkplatzes außerhalb des Straßenraums (aber im öffentlichen Raum) errichtet werden.

Als voraussichtliche betriebliche **Nutzungsdauer (ND)** werden die für Straßen üblichen 25 Jahre angesetzt.

Die Höhe der **Verwaltungskosten (VK)** kann sich an den bisher erhobenen Gebühren der Kommune orientieren (10,20 Euro bis 30,70 Euro).

Keine Berücksichtigung finden in dieser Herleitung externe Kosten, die mittelbar aus einem Nachfrageüberhang und dem damit verbundenen Parksuchverkehr entstehen (etwa zusätzliche Zeit- und Kraftstoffkosten für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wegen Behinderungen des fließenden Verkehrs).

Die Berechnung der jährlichen Gebühr für einen **Bewohnerparkausweis (G_BWPA)** kann bei Annahme einer linearen Abschreibung der (aktivierten) Herstellungskosten demnach wie folgt aussehen:

$$G_BWPA = HK_a/ND + UK + OK + VK$$

Bei angenommenen aktivierten Herstellungskosten pro Parkstand in Höhe von 2.000 Euro und einer Nutzungsdauer von 25 Jahren, jährlichen Unterhaltungskosten in Höhe von 150 Euro, jährlichen Opportunitätskosten von 0 Euro und Verwaltungskosten für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen in Höhe von 30 Euro ergäbe sich eine jährliche Gebühr von

$$G_BWPA = 2.000 \text{ Euro} / 25 + 150 \text{ Euro} + 0 \text{ Euro} + 30 \text{ Euro} = 260 \text{ Euro}$$

für einen Bewohnerparkausweis.



Die **Stärke** dieses Ansatzes liegt darin, dass er ohne Wahrscheinlichkeiten auskommt und sich an konkreten Kosten orientiert. Darin kann jedoch auch die **Schwäche** des Ansatzes liegen, da die eingepreisten Kosten verlässlich ermittelt werden müssen.

2 Marktpreisansatz

Der Marktpreisansatz fußt direkt auf den Gebühren oder Preisen, die für das Parken von Gebietsfremden im Straßenraum oder von Bewohnerinnen und Bewohnern in öffentlich zugänglichen Parkgaragen für einen Stellplatz bezahlt werden muss(t)en.

In einer Gebührenordnung für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen kann laut §6a Abs. 5a S. 3 StVG der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden. Dem wirtschaftlichen Wert einer Parkmöglichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere kann sich über die monatliche (oder jährliche) Miete für einen Stellplatz in einer öffentlich zugänglichen Parkgarage vor Ort genähert werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass dem Inhaber eines Bewohnerparkausweises lediglich ein Sonderparkrecht eingeräumt, aber keine Parkmöglichkeit im Wohnquartier garantiert wird. Hieraus leitet sich eine mittelbare Obergrenze für die Kosten eines Bewohnerparkausweises ab. Ein Bewohnerparkausweis, der keine Garantie für einen freien Parkplatz bietet, sollte nicht genauso teuer oder teurer als der Mietzins eines privaten (garantierten) Stellplatzes sein.

Dieser Umstand kann über die Ermittlung einer (durchschnittlichen) **Wahrscheinlichkeit (W_fP)** für das Auffinden eines freien Parkstands direkt bei Ankunft (ohne Parksuchverkehr) berücksichtigt werden, die dann in die Berechnung der jährlichen Gebühr für einen **Bewohnerparkausweis (G_BWPA)** einfließt. Die Ermittlung der **Wahrscheinlichkeit (W_fP)** kann über Vor-Ort-Untersuchungen erfolgen. Alternativ kann die Anzahl durchschnittlich freier Parkstände zur durchschnittlichen Parkraumnachfrage bzw. zur Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise ins Verhältnis gesetzt werden. Darüber hinaus sollte das relative **Risiko (R)** (Witterung, Diebstahl etc.) für einen am Straßenrand gegenüber einem in einer Parkgarage geparkten Pkw eine Rolle spielen.



Die Festlegung von **R** kann – zumindest in der Theorie – wahrscheinlich am besten über unterschiedliche KfZ-Versicherungsprämien in Abhängigkeit der Parkmöglichkeit bzw. über das Tarifmerkmal „selbstgenutztes Wohneigentum“ erfolgen.

Die Berechnung der jährlichen Gebühr für einen Bewohnerparkausweis kann demnach folgendermaßen aussehen:

$$G_BWPA = M_PG \times 12 \times W_fP \times R$$

wobei **M_PG** die monatliche Miete für einen Stellplatz in einer Parkgarage beschreibt. Ausgehend von $M_PG = 60$ Euro/Monat (also 720 Euro/Jahr) und in diesem Beispiel willkürlich gewählten Werten von $W_fP = 0,8$ und $R = 0,7$ soll folgendes Beispiel diese Berechnungsmöglichkeit veranschaulichen:

$$G_BWPA = 60 \text{ Euro/M} \times 12 \text{ M} \times 0,8 \times 0,7 = 403,20 \text{ Euro}$$

(zzgl. Kosten für den Verwaltungsaufwand)

Sofern es keine öffentlich zugängliche Parkgarage im Quartier gibt oder in den vorhandenen Parkieranlagen kein Dauerparken angeboten wird, gebietsfremde Parkraumnachfrager aber eine Gebühr für das Parken entrichten müssen, gibt es einen Preis für das Parken pro Zeiteinheit, über den man sich ebenfalls der Gebühr für einen Bewohnerparkausweis nähern kann:

Angenommen in einem Quartier sind die Bewirtschaftungszeiten Montag bis Freitag von 8–18 Uhr und Samstag von 8–14 Uhr. Sonn- und Feiertags erfolgt keine Bewirtschaftung. Es wird eine Gebühr von 1 Euro pro Stunde erhoben. In NRW gibt es pro Jahr durchschnittlich 251 Werktag ohne Samstag und 303 Werktag mit einschließlich Samstag. Würde ein Pkw in dem betrachteten Quartier jeden Tag im Jahr während der gesamten Bewirtschaftungszeit parken, müssten dafür Gebühren in Höhe von $251 \times 10 \text{ h} \times 1 \text{ Euro/h} + (303 - 251) \times 6 \text{ h} \times 1 \text{ Euro/h} = 2822$ Euro bezahlt werden.

Ausgehend von dieser **hypothetischen Jahresgebühr für gebietsfremde Parkraumnachfrager oder -nachfragerinnen** kann nun die Jahresgebühr für den Bewohnerparkausweis beispielhaft berechnet werden. Dabei sollte zum einen berücksichtigt werden, dass Ausweisinhaber und Ausweisinhaberinnen aller Voraussicht nach nicht während der gesamten Bewirtschaftungszeit am Tag in ihrem Quartier parken und zum anderen, dass sie durch den Bewohnerparkausweis bevorrechtigt werden sollen. Im Beispiel sei angenommen, dass sie über das Jahr gesehen 40 % der Bewirtschaftungszeit (entspricht bei

einer Wochenbetrachtung 56 Bewirtschaftungsstunden pro Woche $\times 0,4 = 22,4$ Stunden) in ihrem Quartier parken und dass Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund ihrer Bevorrechtigung lediglich ein Viertel der Gebühr pro Stunde dafür zahlen sollen. In diesem Fall beläuft sich die Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis dann auf

$$G_BWPA = 2822 \text{ Euro} \times 0,4 \times 0,25 = 282,20 \text{ Euro}$$

(zzgl. Kosten für den Verwaltungsaufwand).

Bei dieser Berechnungsmethode spielt die Wahrscheinlichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner, direkt bei Ankunft im Quartier eine Parkmöglichkeit zu finden, keine Rolle, da zum einen eine Jahresbetrachtung erfolgt und zum anderen bei einer adäquaten Parkgebührenerhebung ein genereller Nachfrageüberhang nicht zu erwarten ist.

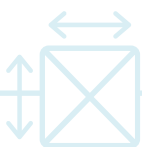


Die **Stärke** des Marktpreisansatzes liegt darin, dass er den Vergleich zu einem privaten Stellplatz konkret in den Blick nimmt.

Die **Schwäche** des Ansatzes liegt jedoch in der Vielzahl der zu treffenden Annahmen bzw. Wahrscheinlichkeiten, die sich zum einen rasch ändern können und zu anderen mitunter schwer zu ermitteln sind.

3 Bodenrichtwerte

Dem Wert einer Fläche im öffentlichen Raum kann sich über **Bodenrichtwerte** genähert werden, die in NRW auf der Plattform „BORIS-NRW“ veröffentlicht werden. Die Bodenrichtwerte können innerhalb einer Kommune je nach Lage variieren. Liegt dieser Wert z. B. bei 470 Euro pro m² und wird eine Fläche von 15 m² für einen Parkplatz veranschlagt, beläuft sich der Gesamtwert dieser Fläche laut Bodenrichtwert auf 7.050 Euro. Bei einer gewöhnlichen Nutzungsdauer von 25 Jahren ergäbe sich in der betrachteten Zone eine jährliche Gebühr in Höhe von 282 Euro für einen Bewohnerparkausweis. Diese Gebühr entspräche somit pro Jahr 4 % des Gesamtwerts der Fläche. Wie bei den vorigen Ansätzen sind zusätzlich noch die Kosten für den Verwaltungsaufwand zu berücksichtigen.



Stärke

Bodenrichtwerte können insbesondere bei der Erweiterung der vorgenannten Ansätze herangezogen werden, wenn es um die Gebührenstaffelung nach Lage der Bewohnerparkzone geht (siehe 4.1).

Schwäche

Aus der Beachtung der Bodenrichtwerte ergibt sich mitunter eine sehr kleinteilige Gebührenstruktur, die zudem kontinuierlichen Änderungen unterworfen ist. Es liegt zudem ein Endogenitätsproblem vor, wenn die Anordnung des Bewohnerparkens einen nachweisbaren Einfluss auf die Bodenrichtwerte hat.

4 Erweiterungen der Berechnungsansätze

Anstatt eine einheitliche Jahresgebühr für alle Bewohnerparkausweise anzusetzen, kann eine Gebührenstaffelung anhand unterschiedlicher Kriterien vorgenommen werden. Einige Beispiele mit Verkehrsbezug werden im Folgenden aufgeführt. Bei allen Beispielen wird davon ausgegangen, dass zunächst eine einheitliche Jahresgebühr ermittelt und diese dann auf Basis unterschiedlicher Kriterien ausdifferenziert wird. Damit wird der originäre Ansatz aufgeweicht, was aber ggfs. als erforderlich erachtet werden kann. Die Berücksichtigung „sozialer“ Kriterien bzw. eine einkommensabhängige Gebührenstaffelung ist nach aktueller Auffassung des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW rechtlich nicht möglich. Es stützt sich auf ein Urteil des BVerwG vom 16. September 1981 (8 C 48/81). Nach dem Gleichheitsgrundsatz ist eine willkürlich ungleiche Behandlung (wesentlich) gleicher Sachverhalte verboten. Die Grenze liegt dort, wo ein sachlich einleuchtender Grund für die gesetzliche Differenzierung fehlt. Dabei ist im Abgaberecht auf die Typengerechtigkeit abzustellen, die eine Verallgemeinerung und Pauschalierung zulässt und somit an Regelfälle eines Sachbereichs anknüpft und die sich dem „Typ“ entziehenden Umstände von Einzelfällen außer Betracht lassen kann.

Das bedeutet, dass die Gebührendifferenzierung auf objektive Kriterien gestützt werden und die Auswirkungen auf sozial schwächer gestellte Gebührenschuldner von vornherein mitberücksichtigt werden müssen. Die Gebührenhöhe muss so bemessen sein, dass sie von einem typischen Bewohner des Quartiers bezahlbar ist. Bei einer einheitlichen Gebührenfestsetzung für die gesamte Kommune erweitert sich der räumliche Betrachtungsumfang entsprechend.



4.1 Lage der Bewohnerparkzonen

Eine Gebührenstaffelung kann auf Basis der **Lage der Bewohnerparkzonen** erfolgen, wobei die Bodenrichtwerte eine Orientierung geben können. Wenn z. B. mithilfe des Kostenansatzes eine Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis festgelegt wurde, kann diese unter Berücksichtigung der (durchschnittlichen) Bodenrichtwerte in den unterschiedlichen Bewohnerparkzonen ausdifferenziert werden. Im Resultat fiel dann in nachgefragteren Zonen/Quartieren die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis höher aus als in weniger nachgefragteren Quartieren.



Stärke

Dem Gedanken des neuen § 6a Abs. 5a S. 3 StVG wird in besonderer Weise Rechnung getragen. Im Vergleich zur Gebührenbemessung rein auf Basis der Bodenrichtwerte kann diese auf dem hier skizzierten Weg weniger kleinräumig erfolgen die entsprechende Erweiterung des Kostenansatzes fasst den wirtschaftlichen Wert noch stärker ins Auge.

Schwäche

Der Verwaltungsaufwand steigt.

4.2 Fahrzeuggröße

Vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Wertes einer Parkmöglichkeit kann eine Gebührenstaffelung anhand der **Fahrzeuggröße** (= Länge x Breite des Fahrzeugs) vorgenommen werden. Eine Grundgebühr, die z.B. über den Markpreisansatz ermittelt wurde und die für die durchschnittliche Größe eines Pkw gilt, wird dann um einen Größenfaktor erhöht. Je mehr die Größe des Pkw, für den der Bewohnerparkausweis beantragt wird, von dieser Durchschnittsgröße nach oben abweicht, desto höher fällt die Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis aus. Eine analoge Gebührenstaffelung nach Fahrzeuggewicht (Leergewicht) ist fraglich, da keine unmittelbare Verbindung zum wirtschaftlichen Wert der Parkmöglichkeit gegeben ist.



Stärke

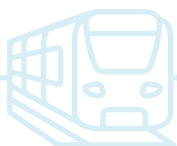
Im Einzelfall kann ein Anreiz für die Bewohner und Bewohnerinnen geschaffen werden, sich ein kleineres Fahrzeug anzuschaffen.

Schwäche

Der Verwaltungsaufwand steigt. Zudem dürfte der wirtschaftliche Wert einer Parkmöglichkeit bei einem größeren Pkw nur dann steigen, wenn die Parkfläche nicht ohnehin fest vorgegeben bzw. abmarkiert ist. Darüber hinaus müsste die Gebühr des Bewohnerparkausweises bei jedem Fahrzeugwechsel überprüft und ggf. neu festgelegt werden.

4.3 ÖPNV-Erschließungsqualität

Eine Gebührenstaffelung könnte sich an der **ÖPNV-Erschließungsqualität** ausrichten. Im Falle einer hohen ÖPNV-Erschließungsqualität könnte die z.B. über den Marktpreisansatz ermittelte Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis mit einem Faktor größer 1 multipliziert werden, d.h. die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis wäre in einem Gebiet mit hoher ÖPNV-Erschließungsqualität höher als in einem vergleichsweise weniger erschlossenen Gebiet.



Stärke

Die Bedeutung des ÖPNV als Mobilitäts-option wird ins Bewusstsein gerufen.

Schwäche

Die ÖPNV-Erschließungsqualität muss – sofern noch nicht geschehen – flächen-deckend definiert werden. Zudem ist die ÖPNV-Erschließungsqualität Änderungen unterworfen, die dann auch Änderungen in der Gebührenhöhe nach sich ziehen würde.

4.4 Anzahl Ausweise pro Halter

Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO erhält jede Bewohnerin und jeder Bewohner nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halterin bzw. Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Mehrere Kennzeichen oder der Eintrag „wechselnde Fahrzeuge“ können lediglich in begründeten Einzelfällen im Parkausweis eingetragen werden. Wird entsprechend der Verwaltungsvorschrift in solchen Einzelfällen nur ein Ausweis ausgegeben, kann die Bewohnerin oder der Bewohner in jedem Zeitraum nur mit einem Fahrzeug das Bewohnerparkvorrecht ausnutzen. Es wird in Hinblick auf die Fahrzeugnutzung jedoch eine Flexibilität geschaffen, die den Nutzen der Bewohnerin oder des Bewohners aus der Sonderparkberechtigung übers Jahr gesehen weiter steigert. Dies könnte bei Eintrag eines zweiten Kennzeichens (oder des Eintrags „mehrere Kennzeichen“) berücksichtigt werden, indem die eigentliche Gebühr für den Bewohnerparkausweis mit einem Faktor, der einen Wert größer 1 und kleiner 2 hat, multipliziert wird.



Stärke

Es kann ein Anreiz für die Bewohner und Bewohnerinnen geschaffen werden, auf den Eintrag von mehr als einem Kennzeichen zu verzichten und somit ggf. mittel- bis langfristig das Halten mehrerer Fahrzeuge zu überdenken.

Schwäche

Der Verwaltungsaufwand steigt, allerdings nur marginal.



5 Abschließende Bemerkungen

Alle vorgestellten Ansätze und Berechnungsgrundlagen kommen zu einer Gebührenhöhe, die im Vergleich zu der heute üblichen Gebühr von max. 30,70 Euro eine erhebliche Gebührensteigerung bedeuten. In dem Rechenbeispiel zum Marktpreisansatz bei Möglichkeit der privaten Stellplatzmiete ist die Gebühr z. B. um das fast 14-fache und in dem Rechenbeispiel zum Kostenansatz fast um das 9-fache höher als heute (ausgehend von der maximalen Gebühr von 30,70 Euro). Eine solche Gebührenerhöhung kann in mehreren Schritten durchgeführt werden. Die künftige Gebührenordnung müsste dann eine schrittweise Erhöhung über mehrere Jahre festschreiben. Wenn wie hier im Beispiel für den Kostenansatz eine jährliche Gebühr in Höhe von 260 Euro ermittelt wurde, diese aber aus Gründen der Anpassungsmöglichkeiten erst im Jahr 2025 gelten soll, könnte z.B. im Jahr 2023 eine Gebühr in Höhe von 60 Euro, im Jahr 2024 eine Gebühr in Höhe von 120 Euro erhoben werden, bevor im Jahr 2025 dann tatsächlich 260 Euro für einen Bewohnerparkausweis entrichtet werden müssen.

Die in den vorigen Abschnitten beschriebenen Vorgehensweisen zur Herleitung möglicher Jahresgebührenhöhen für das Bewohnerparken stellen keine abschließende Auflistung dar. Auch eine Vermischung der Ansätze oder gänzlich andere Herleitungen sind denkbar. An dieser Stelle sei jedoch ausdrücklich an die eingangs zitierten Erfordernisse des Straßenverkehrsgesetzes erinnert, d.h. es muss mindestens der Verwaltungsaufwand ggf. plus einer oder mehrerer der drei weiteren Kriterien (Bedeutung der Parkmöglichkeiten, der wirtschaftliche Wert oder sonstige Nutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner) berücksichtigt sein. Pauschale Festlegungen von Gebühren, die keinen Bezug zu den oben genannten Faktoren aufweisen, sind jedoch nicht zulässig. Falls weiterhin ausschließlich der Verwaltungsaufwand nach GebOSt berücksichtigt werden soll, ist die Erarbeitung einer Gebührenordnung nicht notwendig, d.h. der Status Quo kann fortgesetzt werden.

III. Bewohnerparken im Kontext verkehrs- und stadtplanerischer Ziele

1. Bewohnerparken als Instrument der Parkraumbewirtschaftung

Parken ist ein zentrales Handlungsfeld der **kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsplanung**. Die Steuerung des Angebotes und der Nutzung der öffentlichen Parkstände und der privaten Stellplätze wird unter dem Begriff **„Parkraummanagements“** zusammengefasst und besteht aus vier grundlegenden Bausteinen (vgl. Abb. 1).

Mit Hilfe des Parkraummanagements können Kommunen Einfluss auf den Parksuchverkehr und das Parkverhalten sowie die Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl ausüben.

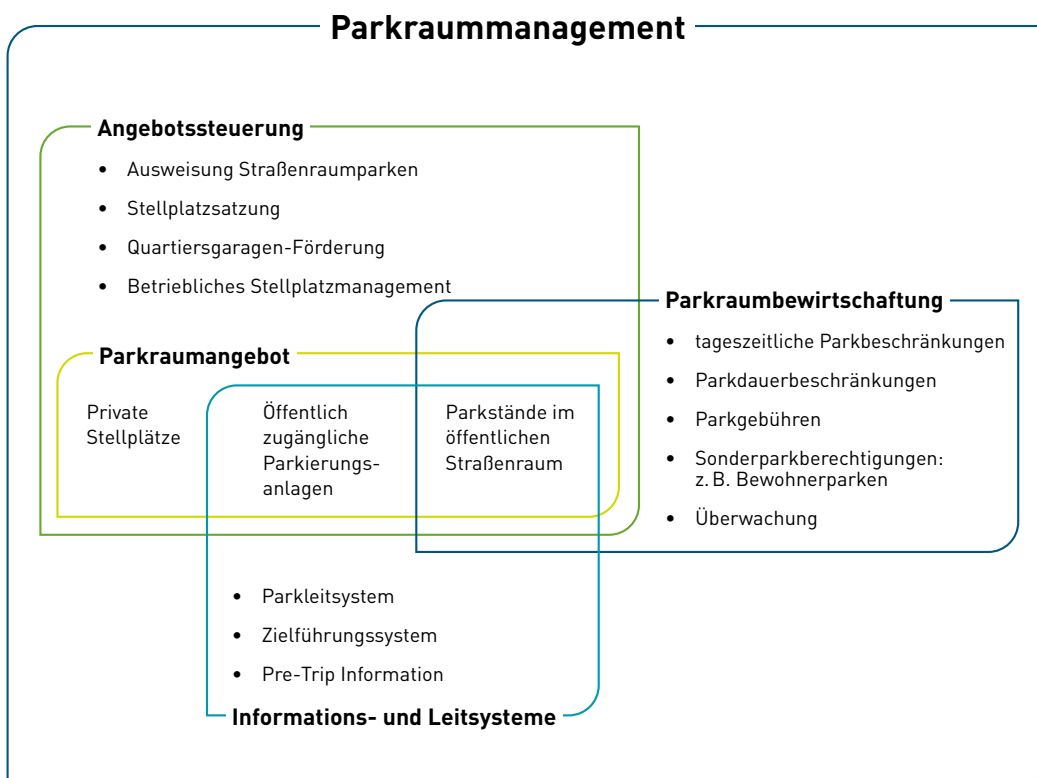


Abbildung 1:
Bausteine des
Parkraum-
management

Quelle: Eigene Abbildung in
Anlehnung an Baier et al.
(2006)

In Bereichen, in denen verschiedene Nutzergruppen (z. B. Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher, Lieferverkehre) um das Parkraumangebot konkurrieren, ist die Parkraumbewirtschaftung ein geeigneter Ansatz, um den Interessenskonflikt zwischen den Ansprüchen der einzelnen

Nutzergruppen zu minimieren. Gleichzeitig können durch geeignete Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ebenso Ziele der Stadt- und Mobilitätsentwicklung erreicht werden. Hierzu gehört u.a. die Verbesserung der Erreichbarkeit oder die Erhöhung der Attraktivität der bewirtschafteten Gebiete.



Ein Element der Parkraumbewirtschaftung ist die **Sonderparkberechtigung**. Mit der Anordnung der Sonderparkberechtigung „Bewohnerparken“ für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel wird das Ziel verfolgt, diesen auf öffentlichen Verkehrsflächen ein Parkvorrecht einzuräumen bzw. sie von geltenden Vorschriften zu befreien. Eingeführt wurde diese Sonderparkberechtigung im Jahr 1980, um negativen Auswirkungen der damals vorherrschenden Suburbanisierung („Wohnen im Grünen, Arbeiten in der – autogerechten – Stadt“) auf innerstädtische Quartiere entgegenzuwirken.

Das Bewohnerparken basiert auf § 6 Abs. 1 Nr. 15b des StVG und auf § 45 Abs. 1b Nr. 2a der StVO sowie der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 StVO. Die Regelungen der StVO und der VwV-StVO gehen dabei über die reine Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde hinaus. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist gemäß VwV-StVO zu § 45 nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner eines städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden.

„Bewohnerparken“ oder „Anwohnerparken“?

Das Bundesverwaltungsgericht entschied am 28. Mai 1998, dass der Begriff des „Anwohners“ eine enge räumliche Verbindung zwischen Wohnort und Pkw-Abstellort verlangt. Daraufhin wurde 2001 durch die „35. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ das Wort „Anwohner“ durch „Bewohner städtischer Quartiere“ im StVG und in der StVO ersetzt, da damit ein Bezug zu einem größeren räumlichen Gebiet hergestellt wird. Es sollte also stets der Begriff „Bewohnerparken“ verwendet werden.

Neben den Anordnungsvoraussetzungen sind dort auch die wesentlichen Ausprägungsmerkmale der Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung detailliert geregelt. Entsprechend ist eine umfangreiche und situationsbedingte Einzelfallplanung unumgänglich. Hierzu gehören die Erhebung des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage, die Abgrenzung des Bereiches der Parkbevorrechtigung (Zonenausdehnung), die Festlegung des Anordnungsprinzips und die Beschilderung.

Zur Umsetzung des Bewohnerparkens stehen mit dem Trennprinzip, dem Mischprinzip und dem Wechselprinzip drei **Anordnungsprinzipien** zur Auswahl. Das **Trennprinzip** sieht die exklusive Reservierung von öffentlichen Parkständen für Bewohnerinnen und Bewohner mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis vor. Die übrigen öffentlichen Parkstände stehen dann den übrigen Nutzergruppen zur Verfügung, wobei diese Parkstände dann häufig durch eine Parkgebührenerhebung und/oder eine Parkdauerbeschränkung zusätzlich bewirtschaftet sind. Das Trennprinzip kann dabei eine grobe Trennung (straßenzugweise) oder eine feine Trennung (parkplatzweise) umfassen. Alternativ zum Trennprinzip können die öffentlichen Parkstände grundsätzlich von allen Nutzergruppen in Anspruch genommen werden, wobei dann die Bewohnerinnen und Bewohner von den eigentlich geltenden Parkregelungen (Parkgebühr, Parkdauerbegrenzung) befreit sind. Hierbei unterscheidet man eine grundsätzliche Befreiung der Bewohnerinnen und Bewohner von den Parkregelungen (**Mischprinzip**) oder einer Befreiung dieser Gruppe von den Parkregelungen nur zu bestimmten Zeiten (**Wechselprinzip**).

Wie bereits erwähnt, ist die grundsätzliche Zielsetzung des Bewohnerparkens die **Verbesserung der Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum**. Hierzu sind grundsätzlich alle Anordnungsprinzipien geeignet. Zusätzlich kann mit der Anwendung des Trennprinzips auch steuernd auf die Parkraumnachfrage der gebietsfremden Nutzergruppen eingewirkt werden. So eignet sich das Trennprinzip aufgrund der im Regelfall einhergehenden Verknappung des Parkraumangebotes für alle Nutzergruppen ohne Bewohnerparkbevorrechtigung zur Verlagerung von z. B. Beschäftigtenverkehre auf andere Parkflächen (z. B. Parkhäuser) oder auf andere Verkehrsmittel. Die Anwendung des Mischprinzips hingegen ermöglicht die verbesserte Bedienung der Parkraumnachfrage von gebietsfremdem Kurzzeitparken.

Wesentlich für die Anordnung des Bewohnerparkens ist der **Mangel an privaten Stellplätzen**. Dieser ist in städtischen Quartieren mit hohem Altbaubestand häufig gegeben. In Gebieten mit neuerem Baubestand ist dieser Mangel an privaten Stellplätzen nicht immer gegeben, da viele Grundstücke private Stellplätze aufweisen. Jedoch werden diese privaten Stellplätze entgegen ihrer Zweckbestimmung häufig fremdgenutzt. Daher ist im Zuge der Prüfung der Einrichtung einer Bewohnerparkbevorrechtigung immer zu prüfen, ob die vorhandenen privaten Stellplätze, insbesondere Garagen, auch von den Bewohnerinnen und Bewohnern entsprechend zum Parken genutzt werden. Ist dies nicht der Fall, so sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

2 Bewohnerparken damals und heute

Wie im vorangegangenen Abschnitt kurz dargestellt, wurde die Sonderparkberichtigung „Bewohnerparken“ (bzw. damals noch „Anwohnerparken“) im Jahr 1980 eingeführt, um negativen Auswirkungen der damals vorherrschenden Suburbanisierung („Wohnen im Grünen, Arbeiten in der – autogerechten – Stadt“) auf innerstädtische Quartiere entgegenzuwirken. Mit der Parkbevorrechtigung von Bewohnern und Bewohnerinnen innerstädtischer Quartiere sollte der (ruhende) Verkehr in den Quartieren beruhigt, folglich die Wohnumfeldqualität gesteigert und weiterer Abwanderung der motorisierten Wohnbevölkerung ins Stadtumland entgegengewirkt werden (VkBfI, 1980, S. 245f.).

Heute stellt sich die Situation etwas anders dar: Seit der Jahrtausendwende ist in Deutschland eine Reurbanisierung zu beobachten (Röhl, 2013), zudem steigt die Pkw-Ausstattung deutscher Haushalte gesamt gesehen kontinuierlich an: Während im Jahr 2002 noch 469 Pkw auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner kamen, waren es im Jahr 2017 bereits 527 Pkw. In Metropolen ist der Wert zwar von 373 Pkw pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner in 2002 auf 372 Pkw in 2017 marginal gesunken, ansonsten ist er aber unabhängig vom Raumtyp (Stadtregion, ländliche Region) in großen, mittleren und kleinen Städten gestiegen. Die Zahl an Pkw pro Haushalt ist von 1 in 2002 auf 1,1 in 2017 gestiegen (vgl. C. Nobis et al. 2019, S. 35 f.). Gepaart mit dem Reurbanisierungstrend geht die steigende Pkw-Ausstattung deutscher Haushalte in einigen Städten mitunter mit einer steigenden Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen einher.

3 Subventionsabbau aufgrund veränderter Bedingungen mit Lenkungseffekt

Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis in Höhe von bislang 10,20 Euro – 30,70 Euro pro Jahr kann heute klar als Subventionierung des Parkens im öffentlichen Raum eingeordnet werden. Aus den Berechnungsbeispielen des vorigen Kapitels wird deutlich, dass die aktuellen Gebühren für Bewohnerparkausweise weder die Herstellungs- und Unterhaltskosten öffentlicher Stellplätze noch annähernd den wirtschaftlichen Wert einer Parkmöglichkeit widerspiegeln. Die Anpassung der Gebühren stellt somit eine Rücknahme oder Verringerung der Subvention dar und ist eine logische Folge veränderter Bedingungen: Das Bewohnerparken lässt sich seit Jahren im Kontext einer hohen Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum betrachten, hat damit einen eigenen „Preis“ mithilfe dessen Monetisierung die Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen und damit die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum gesteuert werden kann. Relativ gesehen werden Dauerstellplätze in Parkbauten deutlich attraktiver, wenn die Kostendifferenz zwischen Mietzins und Gebühr für den Bewohnerparkausweis abnimmt und der Komfort eines festen, überdachten Stellplatzes überwiegt. Auch die vielfach zu beobachtende Fremdnutzung von Garagen kann durch einen steigenden Preis für das Bewohnerparken gemindert und somit eine aus Sicht der Gesellschaft effizientere Nutzung privater Kfz-Stellplätze erreicht werden (vgl. J. Scheiner et al. 2020).

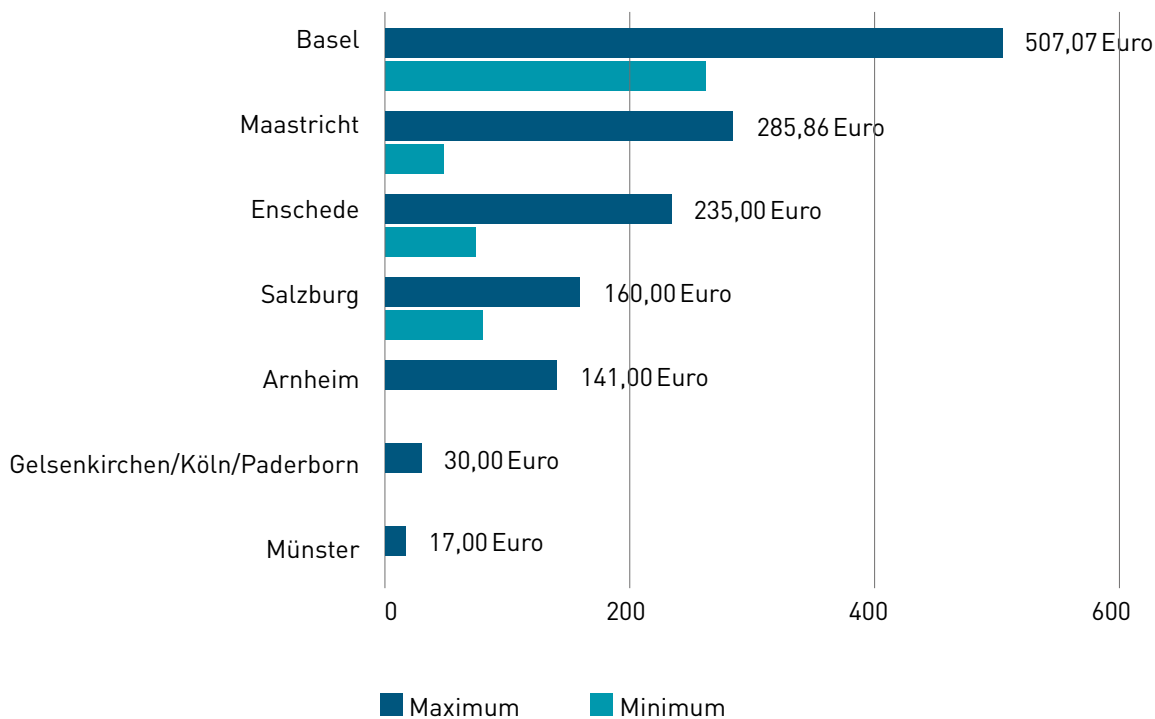


Abbildung 2:
Gebühren im internationalen Vergleich (Stand 2020)

Quelle: eigene Darstellung

Im Vergleich zu den Gebühren, die in Städten anderer Länder für das Bewohnerparken bzw. für Bewohnerparkausweise erhoben werden, werden die sehr geringen Gebühren in deutschen Städten auch deutlich (siehe Abbildung 2).

Noch deutlicher wird der Unterschied im Vergleich zu Hauptstädten wie Kopenhagen (27,50 – 546 Euro), Amsterdam (70 – 566 Euro) oder Wien (140 – 170 Euro), dort wurden die Gebühren für Bewohnerausweise im Rahmen der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategien sukzessiv angehoben.

In den Nachbarländern werden auch Ansätze zur Differenzierung der Bewohnerparkgebühren verfolgt. In den Niederlanden werden verschiedene Zonen unterschieden, die sich nach der Lage im Innenstadt- bzw. Außenbereich richten. Die Gebühren in Salzburg unterscheiden nach Straßen-Typ der Gemeinde- bzw.

Landesstraße, Wien hingegen unterscheidet ebenfalls Innenstadt- und Stadtrandbezirke. In Basel werden die höheren Gebühren für Bewohner mit Zweitwohnsitz bzw. Wochenendwohnsitz fällig. In Kopenhagen werden die Gebühren nach Verbrauch des Fahrzeugs festgelegt – die niedrigen 27,50 Euro fallen ausschließlich für Elektrofahrzeuge an. In Deutschland gibt es derzeit keine rechtliche Grundlage für eine entsprechende Bevorzugung von Elektrofahrzeugen. So widerspricht eine Gebührendifferenzierung nach dem Energieausstoß der Fahrzeuge bzw. auf Grundlage der Antriebsart der Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts. Auch auf Grundlage von § 3 Abs. 6 Gesetz zur Bevorzugung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) scheidet eine Privilegierung von E-Fahrzeugen bei der Erhebung von Gebühren von Bewohnerparkausweisen aus, da dieser Absatz lediglich auf § 6a Abs. 6 StVG (Kurzzeitparken) verweist.

4 Einbettung in verkehrsplanerische Gesamtstrategie

Das Bewohnerparken und dementsprechend auch die Festlegung der entsprechenden Gebührenhöhe sollte nicht losgelöst, sondern stets als Baustein einer umfassenden kommunalen (oder sogar regionalen) Parkraummanagementstrategie betrachtet werden, welche wiederum als Teil einer kommunalen Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklungsstrategie gesehen werden sollte.

Im Rahmen dessen Entwicklung und Umsetzung spielt der Entwurf und die Vermittlung eines positiven Zukunftsbilds für die Stadt bzw. das Quartier eine wichtige Rolle: Welche städtebaulichen Pläne gibt es insbesondere für den öffentlichen Raum? Was bedeutet dies für die (Neu)Aufteilung des Straßenraums und welche Auswirkungen hat diese auf den Fuß- und Radverkehr, den MIV sowie den ruhenden Verkehr? Welche baulichen und regulierenden Maßnahmen sind für die Neuaufteilung des Straßenraums notwendig?

Zu den regulierenden Maßnahmen zählt u.a. die Parkraumbewirtschaftung, damit auch das Bewohnerparken und die in diesem Zusammenhang erhobenen Gebühren. Förderlich für die Akzeptanz von Gebührenerhöhungen im Bereich des ruhenden Verkehrs im Allgemeinen und für die Akzeptanz der Bewohnerinnen und Bewohner für die Erhöhung der Bewohnerparkgebühren im Speziellen, ist die transparente Reinvestition der Gebühreneinnahmen.

Hier bietet sich beispielsweise eine politische Zweckbindung für

- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur,
- die Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. die Reservierung von Stellplätzen in bestehenden Bestandsbauten,
- die Entwicklung von Mobilstationen zur stärkeren Verknüpfung von Verkehrsmitteln,
- die Förderung des Car-, Lastenrad- und/oder Bikesharing oder
- die Verbesserung des ÖPNV-Angebots an.

Wichtig ist, die alternativen Mobilitätsangebote direkt in den Quartieren mit Bewohnerparkzonen zu stärken und die Reinvestition von Beginn an offensiv mit der Gebührenerhöhung zu kommunizieren. Weiterhin könnten ebenfalls Quartiersprojekte mit den Gebühren unterstützt werden.

Eine Studie aus den Niederlanden zeigt, dass eine Erhöhung der Bewohnerparkgebühren zur Reduzierung des privaten Pkw-Besitz im Quartier führen kann. Insbesondere Gelegenheitsfahrer entscheiden sich gegen den eigenen Pkw, wenn alternativ Sharing-Angebote und/oder ÖPNV-Angebote im Wohnumfeld zur Verfügung stehen (vgl. D. Albalade & A. Gragera 2019).



Quellen

Albalade, Daniel & Gragera, Albert (2019): The impact of curbside parking regulations on car ownership, online unter: https://www.ub.edu/irea/working_papers/2019/201909.pdf

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert – Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen, https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/0Effentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf

Baier, Reinhold, Klemps, Alexandra, und Peter-Dosch, Christof (2006): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V 145.

Bundesgebührengesetz: [§ 9 BGebG – Einzelnorm \(gesetze-im-internet.de\)](#)

Difu (2020): Bewohnerparken in den Städten – Wie teuer darf es sein? <https://difu.de/nachricht/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>

FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Kommunalabgabengesetz KAG NRW: [Gesetze und Verordnungen | Landesrecht NRW](#)

Landtag NRW (12/2020): Kleine Anfrage „Gebührenrahmen für Bewohnerparken in NRW“ [MMD17-12413.pdf \(nrw.de\)](#)

Landtag Baden-Württemberg (11/2020): Kleine Anfrage „Bewohnerparkbereiche in Städten und Gemeinden.“ [16_9272_D.pdf \(landtag-bw.de\)](#)

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr: Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

Nobis, Claudia et al. (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreihenbericht_2002_2008_2017.pdf

Röhl, Klaus-Heiner (2013): Konzentrations- und Schrumpfungsprozesse in deutschen Regionen und Großstädten, IW Trends 4/2013

Scheiner, Joachim, et al. (2020): What's that garage for? Private parking and on-street parking in a high-density urban residential neighbourhood, Journal of Transport Geography, Volume 45.

VkBL (1980): Nr. 96: Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetz, Verkehrsblatt 34(7), S. 241–249.

Impressum

Redaktionsschluss:

28. Februar 2022

Gestaltung:

Heimrich & Hannot GmbH

www.heimrich-hannot.de

Herausgeber:

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Glockengasse 37-39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

zukunftsnetz-mobilitaet@vrs.de

Bildnachweis:

Titelbild:

© Zukunftsnetz Mobilität NRW / Smilla Dankert.





ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

In Zusammenarbeit mit



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
Tel.: 0 21 51/86-42 83
www.agfs-nrw.de
info@agfs-nrw.de



Städtetag Nordrhein-Westfalen

Gereonstraße 18 – 32
50670 Köln
Tel: 0221 3771-0
www.staedtetag-nrw.de
post@staedtetag-nrw.de



Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V.

Kaiserswerther Str. 199–201
40474 Düsseldorf
Tel.: 02 11/45 87-1
www.kommunen.nrw.de
info@kommunen.nrw.de

Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr

Sitz:



Koordinierungsstelle
Westfalen-Lippe

Sitz:



Koordinierungsstelle
Rheinland

Sitz:



Partner:



Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

