

BeNaMo  
Hintergrundpapier zum  
**Policy Paper 1**

**Nr. 3**

**„Parken - der ruhende  
Verkehr und die  
Verkehrswende“**

# Impressum

## Kurzinformation zum Autor

Dr. Weert Canzler ist Co-Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung (DiMo) am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

### Kontakt:

[weert.canzler@wzb.eu](mailto:weert.canzler@wzb.eu)

Reichpietschufer 50  
10785 Berlin

Dieses Hintergrundpapier entstand im Rahmen der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo) und schließt sich thematisch an das Policy Paper Nr. 1 „Aber das geht doch überhaupt nicht...“ an. Das nexus Institut ist gemeinsam mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) beauftragt, die Fördermaßnahmen „MobilitätsWerkStadt 2025“ und „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ zu begleiten.

E-Mail: [mobilitaet@nexusinstitut.de](mailto:mobilitaet@nexusinstitut.de)

[www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de](http://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de)

## Kontaktdaten

nexus Institut für Kooperationsmanagement  
und interdisziplinäre Forschung

Willdenowstraße 38  
12203 Berlin

[www.nexusinstitut.de](http://www.nexusinstitut.de)

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung

Reichpietschufer 50  
10785 Berlin

[www.wzb.eu/de](http://www.wzb.eu/de)

 nexus

 WZB

Layout: Meike Bunten, [www.okkool.berlin](http://www.okkool.berlin)

# Hintergrundpapier Nr. 3: Parken - der ruhende Verkehr und die Verkehrswende

## Kurzfassung

Nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende Verkehr nehmen zu. Der ruhende Verkehr benötigt Platz, der insbesondere in Städten knapp ist und konkurrierenden Nutzungsinteressen unterliegt. Der Platzbedarf hat sich in den letzten Jahrzehnten ständig erhöht. Die Zahl der Fahrzeuge ist gestiegen und gleichzeitig wurden diese Fahrzeuge größer und breiter. Da die Pkw durchschnittlich mehr als 23 Stunden am Tag nicht gefahren werden, belegen sie in dieser Zeit private und eben auch öffentliche Stellplätze.

Mit einer Parkraumbewirtschaftung wird in vielen Städten versucht, den knappen öffentlichen Raum effizienter zu managen. Zeitlich und räumlich gestaffelte Parkgebühren sind dafür ein bewährtes Mittel. Dabei erhalten Anwohner\*innen deutlich reduzierte Parkausweise, die es ihnen erlauben, ihr Fahrzeug gegen eine Jahresgebühr in eingegrenzten Parkraumzonen abzustellen. Die Einführung von Parkgebühren und eine signifikante Erhöhung bestehender Tarife führen regelmäßig zu Protesten und Unmut der Betroffenen. Wo das Parken des privaten Autos im öffentlichen Raum bisher nichts oder kaum etwas gekostet hat und nun Gebühren fällig werden, wird das üblicherweise als Verschlechterung empfunden. Dieser Eindruck der Schlechterstellung entsteht oft selbst dann, wenn sich der Parkdruck durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung spürbar verringert.

Der Unmut wird über den Impuls des sich-Ärgerns hinaus oftmals in (schein)sachliche Begründungen umgemünzt. Gerne wird dann mit einer vorgeblich fehlenden Fairness argumentiert. Hauptargumente sind zum einen, dass Parkgebühren auf Stundenbasis für Besucher\*innen und außerhalb der Parkzonen wohnende Beschäftigte, die mit ihrem Auto kommen wollen oder gar müssen, nicht zumutbar seien. Zum anderen träfen zusätzliche Parkgebühren generell besonders die Einkommensschwachen, die auf das Auto angewiesen sind.

Naheliegender, aber für die Parkgebührgegner\*innen oftmals wenig überzeugend, ist der Verweis auf die volkswirtschaftlichen Kosten des privaten Autofahrens und Parkens. Nach dem Verursacherprinzip sind diese Kosten von den Nutznießern zu übernehmen. Kostenloses Parken bedeutet nichts anderes, als dass die nicht gedeckten Kosten von allen getragen werden. Auch von denen, die gar kein Auto haben, das irgendwo im öffentlichen Raum abgestellt wird. Die Kosten sind beachtlich. Sie steigen im Übrigen, je knapper der öffentliche Raum ist.

Nicht selten werden soziale Fairnessargumente auch nur vorgeschoben. Allerdings können durchaus soziale Härten entstehen, wenn mehr Kostenwahrheit im privaten Autoverkehr eingeführt wird. Neben bestehenden Ausnahmeverfahren für Mobilitätseingeschränkte und für diejenigen, die tatsächlich ihr Auto brauchen und nicht zusätzlich belastet werden sollten, gibt es weitergehende Vorschläge zur Staffelung von Parkgebühren nach sozialen Kriterien. Bisher fehlt jedoch die bundesrechtliche Voraussetzung dafür, wie jüngst das Bundesverwaltungsgericht angemahnt hat.

## Ruhender Verkehr: ein wachsendes Problem

Der Flächenbedarf von mittlerweile 49 Millionen Pkw in Deutschland ist enorm. Das ist nicht nur so, wenn die Fahrzeuge bewegt werden, sondern auch und vor allem, wenn sie zum Parken abgestellt werden. Nicht einmal eine Stunde werden private Pkw im Durchschnitt pro Tag tatsächlich genutzt (vgl. infas/DLR 2018: 5, siehe auch Abb.1). Das Parken ist die „größte Ineffizienz des privaten Autos“ (Randelhoff 2015), nicht nur für seine Besitzer\*innen, sondern für die Gesellschaft insgesamt. Während die Hauptstraßen in der Rushhour am Morgen und am frühen Abend vom rollenden Verkehr geprägt sind, dominiert der ruhende Verkehr das Stadtbild rund um die Uhr. Parkende Autos stehen überall dort, wo es erlaubt ist – und nicht selten auch dort, wo es nicht erlaubt ist. Verschärft wird diese Dominanz des Autos auf den Straßen und Plätzen durch die weiter wachsende Zahl der Fahrzeugzulassungen und das Größenwachstum der Autos selbst. So hat sich der Anteil der raumgreifenden SUVs und Geländewagen an den Neuzulassungen von 2000 bis 2020 von 3 auf 30 Prozent verzehnfacht (vgl. Agora Verkehrswende 2022a). Mehr größere Autos, die aber nicht häufiger als früher gefahren werden, benötigen eben auch mehr Platz beim Parken. Das Problem sind dabei nicht nur die SUVs, die Modelle aller Fahrzeugklassen sind in den letzten Jahrzehnten länger, breiter und höher geworden. So ist der VW Golf beispielsweise zwischen 1974 und 2019 um 56 cm länger und um 19 cm breiter geworden (s. Christ 2020).

## Tägliche Betriebsdauer eines durchschnittlichen Fahrzeugs

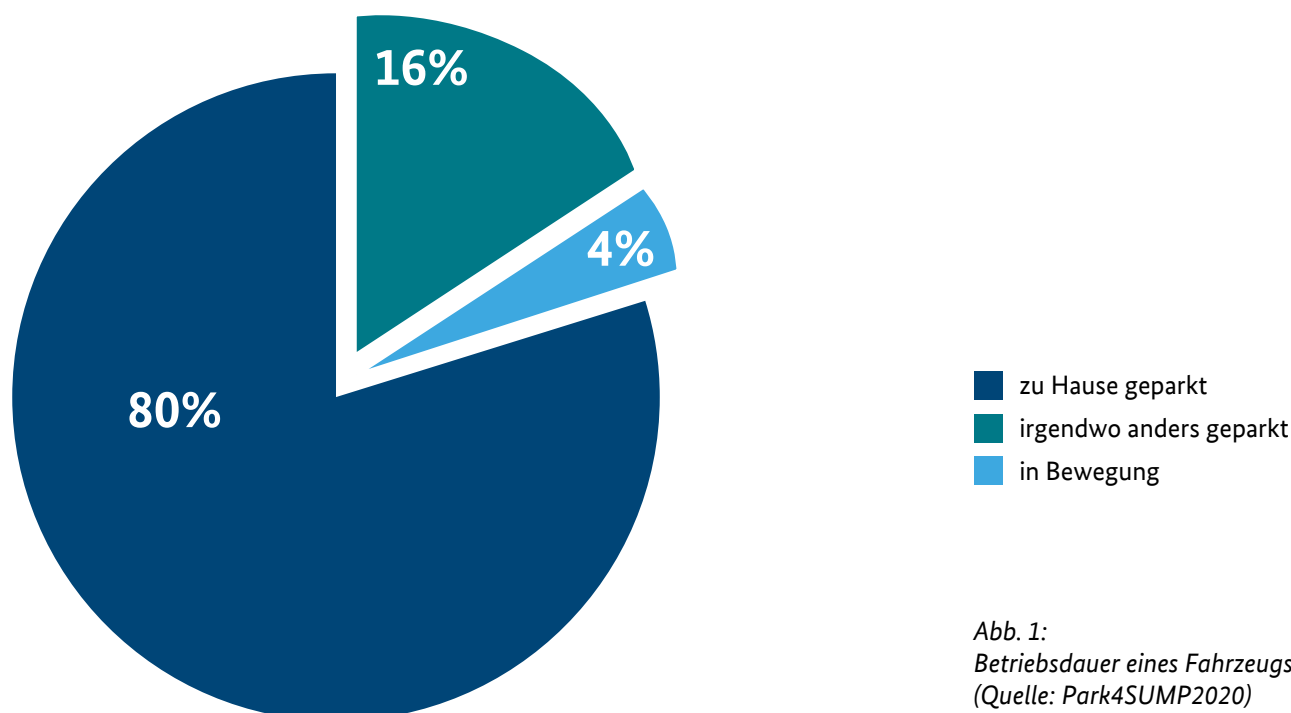


Abb. 1:  
Betriebsdauer eines Fahrzeugs  
(Quelle: Park4SUMP2020)

In dicht besiedelten Städten ist der Platz besonders knapp. Hier bestehen vielfache Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Eine lebenswerte Stadt braucht attraktive Aufenthalts- und Spielplätze für alle. Knappe öffentliche Flächen werden von Vielen beansprucht. Wie wichtig sie für urbanes Leben sind, hat sich nicht zuletzt während der Corona-Krise gezeigt. Ihr Umfang und ihre Beschaffenheit entscheiden darüber, ob eine Stadt eine hohe Aufenthaltsqualität hat oder nicht. Zudem benötigen alternative Verkehrsmittel zum Auto, also neben den klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem das Fahrrad und die eigenen Füße, mehr Platz. Denn sie werden nur dann genutzt, wenn sie genügend eigenen Raum haben. Busse sind auf Busspuren schneller und zuverlässiger unterwegs, der Fahrradverkehr wird auf geschützten Radwegen und gut einsehbaren Kreuzungsbereichen objektiv und subjektiv sicherer und damit für viele Bürger\*innen überhaupt erst eine Option. Dabei sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch viel effizienter als der Pkw, wenn sie nicht genutzt werden. So lautet die Faustformel, dass auf einem Pkw-Stellplatz zehn Fahrräder abgestellt werden können. Hinzu kommt mehr denn je, dass in Städten in großem Umfang Flächen entsiegelt werden müssen, um die Auswirkungen des Klimawandels überhaupt bewältigen zu können (vgl. Park4SUMP 2020, Randelhoff 2018).

Die Folgen der Belegung des öffentlichen Raumes durch den privaten Pkw sind allgegenwärtig. Die „Tragödie einer Allmende“ (Notz 2017) wird in den Städten immer und immer wieder aufgeführt. Und es wächst der Druck, den ruhenden Verkehr einzudämmen. Kaum eine Stadt kann es sich noch leisten, business as usual zu betreiben. Die Kommunen geraten zunehmend unter Legitimationsdruck, wie denn eine vertretbare Aufteilung des öffentlichen Raumes, gerade unter Bedingungen der sich verschärfenden Klimakrise, aussieht (vgl. Creutzig et al. 2020, Umweltbundesamt 2023). Während einige europäische Vorreiterstädte wie Amsterdam, Brüssel, Gent oder Mailand neben den für sie längst obligatorischen Parkgebühren auch die Zahl der öffentlichen Stellplätze für private Fahrzeuge reduzieren und dafür teils ambitionierte Rückbaupläne beschlossen haben, ist in bundesdeutschen Städten die Parkraumbewirtschaftung das Mittel der Wahl (vgl. Park4SUMP 2020, Allianz der freien Straße 2023).

## Parkraumbewirtschaftung und Anwohner\*innen-Parken

Das Parkraummanagement und die Bepreisung von Parkraum gelten als ein wirksames Instrument Schwert der Verkehrsplanung (vgl. Horn 2022). Eine Parkraumbewirtschaftung kann gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2a der Straßenverkehrsordnung (StVO) in städtischen Quartieren mit laut Straßenverkehrsgesetz „erheblichem Parkraumangel“ eingerichtet werden. Diese klassische Push-Maßnahme, also der Versuch, die Vorteile des privaten Autos abzubauen, wird in vielen Großstädten angewendet. Allerdings unterscheiden sich die Größe und Zahl der kostenpflichtigen Parkzonen, die gebührenpflichtigen Zeiträume und die Tarife erheblich. So sind die Unterschiede bei den Gebühren pro Stunde bei den deutschen Städten mit Parkraumbewirtschaftung erheblich: Während beispielsweise für eine Stunde Parken in Frankfurt/Oder 25 Cent fällig werden, sind es in Herne oder Duisburg ein Euro, sowie in der Stuttgarter Innenstadt 4,60 Euro (s. DUH 2023). Auch ist die Verwendung der eingenommenen Parkgebühren sehr unterschiedlich. In manchen Städten werden sie - nach dem Vorbild der europäischen Vorreiter London und Amsterdam - für den Betrieb und den Ausbau von Alternativangeboten zum Auto eingesetzt, in anderen fließen sie ohne Zweckbindung in den allgemeinen Haushalt.

Die Einführung von Parkgebühren ist regelmäßig mit Konflikten verbunden. Die Reaktionen bei denen, die vormals ganz selbstverständlich ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen konnten und mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung dafür zahlen müssen, sind wenig überraschend. Zahlen andere für das Parken, gibt es kaum Kritik. Vielmehr wird eine Parkgebühr für „Fremdparker“ häufig sogar begrüßt. Doch als Anwohner\*in sieht die Sache ganz anders aus. Oft herrscht der Gedanke vor, dass es so etwas wie ein Recht auf einen wohnungsnahen Stellplatz gibt. Juristisch ist das nicht so, aber dennoch ist eine solches „gefühltes Gewohnheitsrecht“ verbreitet. Das Instrument des Anwohnerparkausweises ist die Antwort auf diese Haltung. Damit sollen die finanziellen Belastungen für die Anwohnenden begrenzt werden. Dabei ist die Spannweite, was eine Parkerlaubnis für Anwohnende kostet, groß. So kostet eine Plakette in Berlin 10,20 Euro im Jahr, dem gegenüber liegt der Preis in Tübingen bei 120 Euro (bzw. 180 Euro für schwere Pkw). Andere Städte wie Freiburg planen gemäß der Formel 1 Euro pro Tag ein Bewohnerticket von 360 Euro (vgl. ADAC 2023).

Zwar besteht auch trotz der Änderung der Straßenverkehrsordnung von 2022, nach der die Kommunen mehr Spielraum haben, die Sätze für das Anwohnerparken festzulegen, vielfach eine gewisse Unsicherheit. Die ist angesichts einer Fülle von Klagen von Betroffenen verständlich. Es gibt jedoch durchaus fundierte Empfehlungen, wie die Tarife für Anwohnerparkausweise abzuleiten und zu begründen sind (s. Zukunftsnetzwerk NRW 2022). So können die Anwohnerparkgebühren mit verschiedenen Methoden ermittelt werden: nach einem Kostenansatz, der die Erstellungskosten der Stellplätze erfasst; nach einem Marktpreisansatz, der die Preise für das Parken auf privat betriebenen Stellplätzen, beispielsweise in Parkhäusern, vergleichend heranzieht; oder nach einem Ansatz, der den wirtschaftlichen Wert der benötigten Flächen über den jeweiligen Bodenrichtwert ermittelt. Für die Erstellung auf Kostenbasis beispielsweise lautet eine durchaus realistische Modellrechnung: Herstellungskosten eines Stellplatzes: 2.000 Euro (bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 25 Jahren); jährliche Unterhaltungskosten: 150 Euro; sowie Verwaltungskosten für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen: 30 Euro. Daraus ergibt sich eine Jahresgebühr von 260 Euro für einen Bewohnerparkausweis (ebd.: 7).

## Verbreitete Einwände gegen einen Preis für das Parken

Betroffene reagieren auf die Einführung einer Bewirtschaftung vormals kostenfreier Stellflächen im öffentlichen Raum üblicherweise ablehnend. Regelmäßig wird bei Einführung einer Bewirtschaftung vormals kostenfreier Stellflächen im öffentlichen Raum auch gegen die Verwaltung geklagt, die diesen Schritt gegangen ist. Die Einwände gegen eine Bepreisung von Parken im öffentlichen Raum sind vielfältig, aber mehrere Thesen und Vorwürfe werden immer wieder formuliert (siehe auch: Agora Verkehrswende 2019).

Zum einen wird behauptet, dass sich durch eine Parkraumbewirtschaftung die Parkplatzsituation nicht verbessere, sondern lediglich eine neue kommunale Einnahmequelle geschaffen werde. Das böse Wort vom „Abzocken“ fällt dann schnell. Werden schon bestehende Parkgebühren erhöht, wird oft Willkür unterstellt.

Zum anderen wird häufig der Vorwurf erhoben, dass Parkgebühren und Anwohnerstarife, die über symbolische Gebühren für das Ausstellen von Parkausweisen hinausgehen, unsozial seien. Sie würden die Einkommensschwachen ungebührlich stark treffen und diejenigen in die Enge treiben, die auf das Auto angewiesen seien. Unterstützt wird dieser Einwand, der auf angeblich fehlende Empathie zielt, durch das allgemein verbreitete Narrativ von bereits vielfach gebeutelten Autofahrer\*innen. Sie trügen mit ihren zwangsweisen Mineralöl- und Kfz-Steuerzahlungen bereits überproportional zu den Haushalten von Bund, Ländern und Gemeinden bei. Diese Einwände sollen hier einmal näher unter die Lupe genommen werden.

## Kosten des Parkens und Kosten im Verkehr

Ein genauerer Blick auf die Einwände gegen eine Parkraumbewirtschaftung kann erklären, warum sie so verbreitet sind. Ihre Prüfung zeigt zugleich, dass sie den Fakten nicht standhalten. Sie macht aber auch deutlich, dass sie tatsächlich auf verkehrs- und auch sozialpolitisch neuralgische Punkte treffen. Darum verfangen sie auch so oft. Die Einwände gegen eine Bepreisung des Parkens sind Teil eines allgemeinen Diskurses um die Kosten des Autofahrens und um die Belastungen durch den Autoverkehr. Da kursieren Zahlen von Steuereinnahmen des Staates, die die Investitionen und Instandhaltungen der Straßeninfrastruktur dramatisch übersteigen. Autofahrer\*innen würden mit ständig neuen Abgaben finanziell belastet und sie könnten sich überhaupt nicht dagegen wehren. Diese Behauptungen sind weit verbreitet, sie werden oft medial und mit populistischer Absicht wiederholt und variiert. Mit einer nüchternen Kostenanalyse haben sie nichts zu tun.

Fundierte Kostenbetrachtungen für den Verkehr insgesamt und für den Autoverkehr im Besonderen liegen seit langem vor; sie widerlegen die „Melkkuh- Hypothese“ eindrücklich, auch wenn sie sich erheblich darin unterscheiden, wie hoch denn die Kosten nun „tatsächlich“ sind (vgl. Becker 2016 und Sommer et al. 2021). Die einzelnen Berechnungen hängen von den Wertzuweisungen der Faktoren in der Zusammensetzung der sozialen Kosten ab: Wie hoch sind die Kosten des Klimawandels und des Verlustes der Artenvielfalt anzusetzen? Was ist der Preis für Lärmbelästigung und dafür, dass Kinder nicht alleine zur Schule gehen können? Auf Stellplätze bezogen, lautet eine schwierige Bewertungsfrage beispielsweise: Wie hoch ist der entgangene Nutzen anzusetzen, den wir hätten, wenn wir den von Autos belegten öffentlichen Raum für andere Zwecke verwenden würden – sei es für mehr Platz für Kinder und Alte oder auch für zusätzlichen Wohnraum?

In der verkehrswissenschaftlichen Diskussion besteht Konsens, dass die externen Kosten des Autoverkehrs, also neben Unfallschäden auch Lärmbelästigungen, Luftschadstoffemissionen und eben die Klimaschäden, höher sind als die Kosten, die von den Nutzer\*innen aufgebracht werden (u. a. Sommer et al. 2021). Sie kommen mit den verkehrsbezogenen Steuern und Abgaben nur für einen Teil der Gesamtkosten auf, ein großer Teil wird externalisiert. Gößling und Kolleg\*innen beziffern die externen Kosten der Pkw-Nutzung auf durchschnittlich 11 Cent je Kilometer, das summiert sich auf ca. 500 Milliarden Euro pro Jahr allein in Europa (s. Gößling et al. 2019). Die externen Kosten des Autofahrens werden nicht von den Nutznießenden getragen, sondern von allen.

Nicht zuletzt sind es die zukünftigen Generationen, die von den Klimaschäden betroffen sind, die durch den auf fossilen Antriebsstoffen basierenden Verkehr verschärft werden. Dennoch hält sich das Bild hartnäckig, dass das Fahren und auch das Parken des eigenen Pkws ungebührlich belastet wird.

Es entstehen durchaus soziale Härten, wenn mehr Kostenwahrheit im privaten Autoverkehr eingeführt wird. Am Beispiel der „Einheitstarife“ für das Parken wird das deutlich. Es wird bei den Gebühren bisher weder nach Einkommensverhältnissen noch nach Größe der Fahrzeuge unterschieden. Dort bedarf es tatsächlich dringend rechtlicher Anpassungen (s. Agora Verkehrswende 2022). So hat das Bundesverwaltungsgericht erst im Frühsommer 2023 in seinem Urteil zum Fall des „Freiburger Anwohnerparkens“ festgestellt, dass eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren zwar zulässig ist, es für eine Staffelung der Anwohnerparkgebühren nach sozialen Kriterien jedoch keine rechtliche Grundlage gebe. Auch sei eine Staffelung nach der Fahrzeuggröße problematisch, wenn der Gleichheitsgrundsatz verletzt werde. Die Stadt Freiburg hatte eine Staffelung in beiden Fällen vorgenommen und war damit eben vor dem höchsten Gericht gescheitert.

## Stellplatzverordnungen und Neuaufteilung des öffentlichen Raumes

Neben der Parkraumbewirtschaftung wird schon lange das Instrument der Stellplatzverordnung eingesetzt, um den Umfang und die Nutzung von Stellplätzen zu regulieren. Seit der Reichsgaragenordnung von 1939 sind Stellplatzsatzungen ein Dauerbrenner der Stadt- und Raumplanung, sowie der Siedlungspolitik. Lange hatten sie das Ziel, genügend Parkplätze für die wachsende Motorisierung zu gewährleisten. Öffentliche und private Bauherren erhielten mit den kommunalen Stellplatzsatzungen die Auflage, hinreichend Stellplätze vorzusehen. Was als hinreichend gelten sollte, wurde in entsprechenden Stellplatzschlüsseln definiert. Über Jahrzehnte waren Stellplatzsatzungen als verbindliche Vorgaben der Bauordnungen der Länder ein wichtiger Bestandteil einer Politik der Vorleistung für die angestrebte Massenmotorisierung (vgl. Klenke 1995, Canzler 1996).

Doch haben sich mittlerweile die Vorzeichen geändert. Die Stellplatzpflicht ist in den Stadtstaaten Hamburg und Berlin ganz aufgehoben. Darüber hinaus unterscheiden sich die Stellplatzvorgaben in den einzelnen Bundesländern erheblich. In einigen Bundesländern wird den Kommunen freie Hand gelassen. Stellplatzsatzungen werden mancherorts dazu genutzt, das Pkw-Wachstum zu dämpfen. Sie sind ein wichtiger Teil des Parkraummanagements geworden (vgl. Umweltbundesamt 2021). Auch umfassen sie zunehmend innovative Elemente wie etwa Vorgaben für Sharing-Angebote oder auch für geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten, das hat sich nicht zuletzt in den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr niedergeschlagen (vgl. FGSV 2023). In ihren „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 23) werden für Stadtstraßen „Multifunktionsstreifen“ empfohlen, auf denen nicht nur Flächen für das Parken, sondern auch für Fahrradabstellanlagen, Zonen für Elektrokleinstfahrzeuge,



Erweiterungsflächen für die Gastronomie oder Lade- und Lieferzonen eingerichtet werden können. Als generellen Grundsatz empfiehlt die EAR 23 im Übrigen, „so wenig Straßenraum wie möglich zum Parken zu nutzen“ (ebd.).

Parken im öffentlichen Raum wird seit einiger Zeit problematisiert. Denn nicht nur in verkehrplanerischen Fachdiskussionen wird der Ruf nach einer Neuaufteilung des öffentlichen Raumes lauter. Mehr Platz für das Radfahren und Zufußgehen ist eine Voraussetzung dafür, dass die aktive Mobilität einen höheren Anteil am Modal Split erzielen kann. Auch erfordert der Boom der Lieferdienste mehr Haltezonen, um das Halten in zweiter Reihe und das illegale Kurzparken in Kreuzungsbereichen und auf Geh- und Radwegen zu verhindern. Die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen ist jedoch bisher gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) nichts anderes als die Einrichtung von „Eingeschränkten Halteverböten“, in denen drei Minuten lang gehalten werden darf. Mit einem Sonderzeichen kann eine Haltedauer von maximal 30 Minuten eingeräumt werden.

Da diese Zonen oft von Kurzzeitparkenden belegt sind, fordern die Interessensvertreter\*innen der Kurier-Express-Paketdienst-Branche (KEP) ausdrücklich exklusive „Ladezonen“ für Lieferfahrzeuge (Logistra 2021). Ein eigenes Ladezonen-Schild war übrigens in den Vorschlägen zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der daraufhin angepassten StVO tatsächlich auch enthalten. Darüber hinaus bleiben aber offene Fragen, wie eine Regelung für Gewerbetreibende aussehen kann, die ihre betrieblichen Fahrzeuge länger als die üblichen Lade- und Lieferintervalle abstellen müssen, aber über keine standortnahen Stellflächen verfügen. Hier gibt es bisher keine Regelung, lediglich in Hamburg wird in einem Pilotprojekt unter dem Titel „Smarte Liefer- und Ladezonen (SmaLa)“ einer Doppelnutzung von Lade- und Lieferzonen gearbeitet. Ziel ist eine digitale Buchungsoption, die tagsüber von KEP-Fahrzeugen und am Abend und in der Nacht von anderen Fahrzeughaltern genutzt werden kann. Eine Hilfskonstruktion ist auch ein in manchen Bundesländern und Städten ausgegebener „Handwerker-Parkausweis“. Ein solcher Parkausweis wird auf Antrag temporär und gegen ein – teils namhaftes – Entgelt ausgestellt. Eine bundesweite Regelung, die sowohl die Handwerker als auch lokale Gewerbetreibende ohne eigene Stellplätze adressiert, steht noch aus.

Eine wirksame Überwachung der Stellplätze ist sowohl in der Parkraumbewirtschaftung als auch bei den spezifischen Nutzungen wie beispielsweise bei den Lade- und Lieferzonen wichtig. Nur wenn es gelingt, das Falschparken zu unterbinden, kann der Zweck einer kriteriengeleiteten Stellplatzregulierung erfüllt werden. Bisher ist eine Stellplatzkontrolle nur mit erheblichem Personalaufwand der Ordnungsämter möglich. Eine vielversprechende und noch nicht etablierte Lösung der ansonsten personalaufwändigen Überwachung sind Scan-Fahrzeuge. Auf regelmäßigen und, wenn nötig, auch kurzfristigen Kontrollfahrten können Scan-Fahrzeuge nicht erlaubtes Parken erkennen und eine schnelle und sichere Sanktionierung der Fahrzeughalter\*innen gewährleisten. In Paris wird diese Überwachungstechnik seit 2018 eingesetzt; Hamburg hat 2023 ein Pilotprojekt gestartet (s. SPIEGEL 2023). Auch hier gibt es bisher jedoch keine rechtssichere Grundlage, um die Technik einzusetzen.

## Was kommt auf die Kommunen zu?

In den Kommunen, insbesondere in den Städten mit hoch verdichteten Quartieren, die aktiv auf den Parkdruck und die Belastung des öffentlichen Straßenraumes durch den ruhenden Verkehr reagieren, sind die damit verbundenen Konflikte nichts Neues. Mit jeder neuen Zone, in denen das Parken etwas kosten soll, tauchen die bekannten Einwände und Proteste erneut auf. Manches lässt sich mit dem Verweis auf zusätzliche und oft wenig bekannte Regelungen entkräften, beispielsweise ist es vielerorts möglich, zeitlich begrenzte Besucherparkausweise zu beantragen (s. *Mobilitätsmagazin* 2023). Die Anrainer sehen sich dennoch nicht selten ihres Gewohnheitsrechts zum freien Parken beraubt. Der Einzelhandel und seine Verbände protestieren und überlagert wird alles durch den verbreiteten Vorwurf, die Autofahrer\*innen seien rechtlose „Melkkühe“ einer willkürlichen Verkehrspolitik.

Es ist oft nicht leicht, die mit der Eindämmung des ruhenden Verkehrs verbundenen Konflikte durchzustehen. Auch wenn es gute Gründe für die Maßnahmen gibt und die Fachwelt uneingeschränkt dahintersteht, drohen diese Konflikte den Charakter von Kulturkämpfen anzunehmen. Dabei droht ein gerade aus wirtschaftlicher Perspektive wichtiger Aspekt unterzugehen. Viele Städte stehen im Wettbewerb um Arbeitskräfte und um die Ansiedlung bzw. um Investitionen von Unternehmen. Dieser Standortwettbewerb wird nicht allein über den Gewerbesteuersatz und eine effektive Verwaltung geführt. Auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität und gute Alternativen zum privaten Auto machen einen attraktiven Standort aus. Auch deshalb beginnen viele Städte damit, den öffentlichen Raum neu aufzuteilen und die überkommenen Privilegien des privaten Autos abzubauen. Künftig werden Städte und Regionen außerdem daran gemessen werden, ob und wie sie sich an die verschärften klimatischen Bedingungen anpassen. Um Hitzeinseln zu vermeiden und Starkregen bewältigen zu können, müssen sie in großem Umfang entsiegeln. Das bedeutet konkret, dass ein beträchtlicher Teil der Flächen, die bisher vom fahrenden und ruhenden Autoverkehr in Anspruch genommen werden, umgewidmet und entsiegelt werden müssen. Die entsiegelten Flächen werden begrünt und teilweise bzw. temporär auch zu Wasserflächen umgewandelt (vgl. *Gehl* 2015, *Allianz der freien Straße* 2023). Der Druck auf die Kommunen steigt also gleich mehrfach. Generell brauchen sie für eine ambitionierte Strategie der Standortaufwertung mehr Handlungsspielraum, auch wenn selbst unter den geltenden rechtlichen Bedingungen schon einiges geht (siehe dazu überblicksartig und mit dem Fokus auf Baden-Württemberg: *Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg* 2020). Auch daher fordern viele Kommunen seit längerem eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und vor allem eine entsprechende Anpassung der Straßenverkehrsordnung.

Schwierig wird es oft dann, wenn tatsächlich Stellplätze wegfallen sollen. Denn bei der Regulierung und Eindämmung des ruhenden Verkehrs geht es nicht nur um verkehrs- oder klimapolitisch begründete Entscheidungen. Ganz andere Betroffenheiten und Befindlichkeiten kommen ins Spiel. Stellplatzentwidmungen werden oft überlagert von der Frage, wem der öffentliche Raum gehört. Angst vor Lärm und Vandalismus, weil sich mehr Leute auf neu gestalteten Straßen und Plätzen aufhalten, aber auch die Befürchtung, dass die Wohnlage durch eine Begrünung bisheriger Parkflächen aufgewertet und damit der Mietpreis in die Höhe getrieben wird, können

die Meinungen zur Stellplatzumwidmung beeinflussen. Die Erwartungen an die Nutzung des öffentlichen Raums sind höchst unterschiedlich. Verschiedene Altersgruppen und Milieus haben zudem ganz verschiedene Ansprüche an den öffentlichen Raum (s. Borcharding 2023). Es ist daher sinnvoll und notwendig, diese komplexe Gemengelage zu beachten, wenn konkrete Maßnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes in Angriff genommen werden.

Trotz alledem sollten Kommunen mutig sein, gut begründet eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, ihre Stellplatzverordnungen zu überprüfen und in der Kommunikation herauszustellen, was „wir gewinnen, wenn wir den Verkehrsraum neu aufteilen“. Denn aus bereits früh aufgebrochenen Kommunen wie Kopenhagen oder Groningen ist bekannt, dass die Zufriedenheit und Unterstützung stieg, sobald erlebbar war, welche Vorteile eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes hat.

Optimistisch stimmt im Übrigen, dass bei den jüngsten Versuchen in Barcelona und London, den fließenden und den ruhenden Autoverkehr zu reduzieren, die befürchteten Verdrängungseffekte gar nicht oder nur eine kurze Zeit lang aufgetreten sind. Insgesamt wurde vielmehr ein allgemeiner Rückgang des Autoverkehrs sowohl in den betroffenen Arealen als auch darüber hinaus festgestellt. Der neue Fachbegriff für dieses Phänomen heißt: traffic evaporation, übersetzt vielleicht am besten mit „verdampfender Verkehr“ (s. Aldred, Thomas 2023).

## Referenzen, weiterführende Publikationen und Links:

Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) (2023): Anwohnerparkausweis: Welche Regeln gelten und warum es teurer wird, vom 14.6.2023, online: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/anwohnerparkausweis/>

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin. Online  
[https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich\\_Agora-Verkehrswende\\_web.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf)

Agora Verkehrswende (2022a): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement, (4. aktualisierte Auflage 2022), online:  
[https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende\\_Factsheet\\_Umparken\\_Auflage-4.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf)

Agora Verkehrswende (2022b): Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen. Ein Diskussionspapier, online:  
[https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/?tx\\_agorathemen\\_themenliste%5Bprodukt%5D=2322&cHash=6d3adbdf84cef5e5671fab36fb5ee1df](https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/?tx_agorathemen_themenliste%5Bprodukt%5D=2322&cHash=6d3adbdf84cef5e5671fab36fb5ee1df)

Aldred, R. & Thomas, A. (2023): Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads, online: <https://www.smarttransport.org.uk/whitepapers/latest-whitepapers/changes-in-motor-traffic-inside-london-s-ltns-and-on-boundary-roads>

Allianz der freien Straße (2023): Manifest der freien Straße, Berlin: Jovis, online-Version:  
<https://www.strassen-befreien.de>

Becker, U. J. (2016): Grundwissen Verkehrsökologie. Grundlagen, Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrswende, München: oekom Verlag.

Bienzeisler, B. et al. (2019): Die digitale Transformation des städtischen Parkens. Eine Analyse der Veränderung des kommunalen Parkraummanagements vor dem Hintergrund der Herausforderungen einer Verkehrswende, Fraunhofer IAO, online:  
<https://doi.org/10.24406/publica-fhg-299572>

Borcherding, A. (2023): Wenn die schöne autofreie Welt abschreckend wirkt, Beitrag in DIMO-blog v. 4.9.2023, online: <https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2023/09/04/wenn-die-schoene-autofreie-welt-abschreckend-wirkt/>

Bundesverwaltungsgericht (2023): Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau unwirksam, online: <https://www.bverwg.de/pm/2023/47?ref=aussiedlerbote.de>

Canzler, W. (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes, Berlin: LIT.

Christ, J. (2020): Datenanalyse: Autos werden nicht erst seit dem SUV-Boom größer, online: <https://www.rnd.de/wirtschaft/datenanalyse-autos-werden-nicht-erst-seit-dem-suv-boom-grosser-6GTM66RRNJEC7EYHR3FQS7Y24Y.html>

Creutzig, F. et al. (2020): Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights, in: Transport Reviews 40, online: <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1762795>

Deutsche Umwelthilfe (DUH) (2023): Parkgebühren in Deutschland sind Autofahrer-freundlich, Abfrage der stündlichen Parkgebühren in über 100 Städten, online: [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Anwohnerparken/Hintergrundpapier-Kurzzeitparken\\_2-Seiten-plus-Grafik\\_final.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Anwohnerparken/Hintergrundpapier-Kurzzeitparken_2-Seiten-plus-Grafik_final.pdf)

FGSV 2023: EAR 23. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (Ausgabe 2023), Köln, online: <https://www.fgsv-verlag.de/ear-23>

Gehl, J. (2015): Städte für Menschen, Berlin: Jovis

Gössling, St. et al. (2019): The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, in: Ecological Economics Volume 158, April 2019, Pages 65-74, online: <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.12.016>

Gössling, St. et al. (2022a): The lifetime cost of driving a car, in: online: <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335>

Gössling, St. et al. (2022b): Parking violations as an economic gamble for public space, Transport Policy 116, S. 248 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X21003632>

Horn, B. (2022): Vom Wissen zum Tun. Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene, Berlin/Köln: Deutscher Städtetag, online: [https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2022/handreichung\\_vom-wissen-zum-tun.pdf](https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2022/handreichung_vom-wissen-zum-tun.pdf)

Infas/DLR (2018): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, Bonn, online: [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)

Klenke, D. (1995): „Freier Stau für freie Bürger“ – Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik, Darmstadt: WBG.

Koster, H. (2022): Higher parking prices reduce traffic congestion, Urban Economics, online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0094119021001005>

Logistra (2021) vom 20.10.2021: BIEK Positionspapier fordert Ladezonen und Elektrifizierung. Online: <https://logistra.de/news/nfz-fuhrpark-lagerlogistik-intralogistik-biek-positions-papier-fordert-ladezonen-und-elektrifizierung-83844.html>

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr. Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, online: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren\\_Publikationen/210415\\_VM\\_Ruhender\\_Verkehr\\_DinA4\\_ES\\_web.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/210415_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf)

Mobilitätsmagazin (2023) vom 21.9.2023: Was ein Bewohnerparkausweis kostet und wer Anspruch darauf hat, online: <https://www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/bewohnerparkausweis/>

Notz, J. N. (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-DiscussionPaper,1/2017. Berlin, online: <https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/36d65980-7e2b-4e9d-811f-a7f32b92e840/content>

Park4SUMP (2020): Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements, Januar 2020 [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP\\_reasons\\_28092020\\_DE\\_web.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_28092020_DE_web.pdf)

Randelhoff, M. (2015): Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken, blog-Beitrag in Zukunft Mobilität, online: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>

Randelhoff, M. (2018): Eine umfassende Parkraumreform bringt die Parkraumbewirtschaftung in Paris ins 21. Jahrhundert, Zukunft Mobilität, 02.07.2018 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168157/analyse/paris-parkgebuehren-fps-bezahlen-parkraumbewirtschaftung-parkraumueberwachung-scan-streeteo-moovia/>

Sommer, C., Saighani, A., Leonhäuser, D. (2021): Ökonomische Bewertung städtischer Verkehrssysteme. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Der SPIEGEL (2023): Kameraautos sollen Falschparker in Hamburg erfassen, online: <https://www.spiegel.de/auto/hamburg-kameraautos-sollen-falschparker-erfassen-a-82948f7b-b4d8-4496-b190-2ea614863eaa>

Umweltbundesamt; Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen, Oktober 2021; online: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_broschuere\\_parkraummanagement.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_broschuere_parkraummanagement.pdf)

Umweltbundesamt (2023): Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen, Abschlussbericht (Texte 121/2023), Dessau, online: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/29\\_08\\_2023\\_texte\\_121\\_2023\\_muv\\_abschlussbericht\\_final.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/29_08_2023_texte_121_2023_muv_abschlussbericht_final.pdf)

Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.). Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/9bf175d0c41f830ee035cefb77e40810/znm-hinweispapier-bewohnerparken.pdf>

