



Wege zu einem effizienten Parkraummanagement

Wolfgang Aichinger

*Projektleiter Kommunale Klima- und Verkehrspolitik,
Agora Verkehrswende*

SUMP Impuls

Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen
online, 20.08.2026

Parkraummanagement bringt Angebot und Nachfrage in Einklang. Ziele und Instrumente sind flexibel.

Freie Parkplätze: für die, die sie brauchen

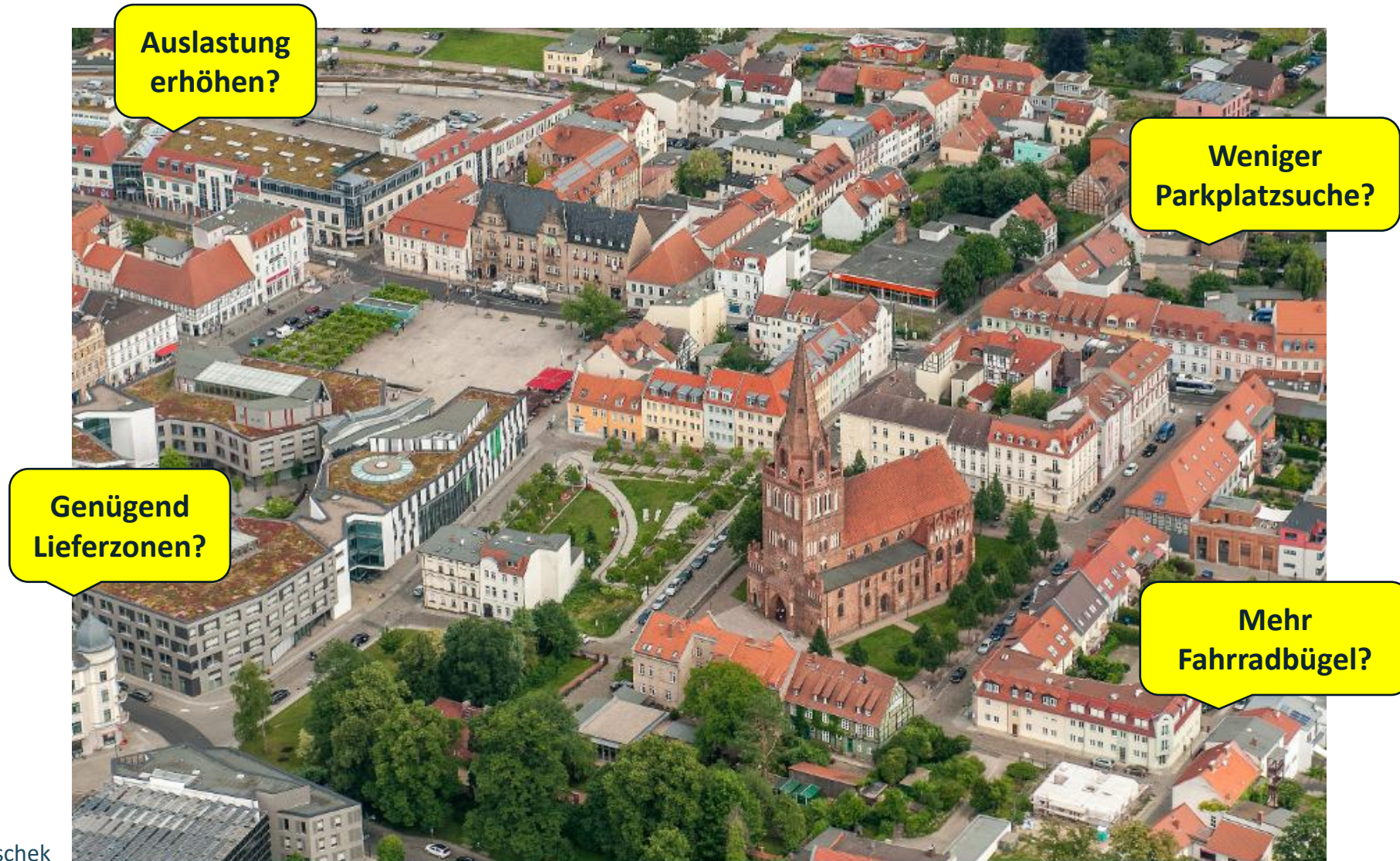


Foto: Wolfgang Aichinger

- ➔ **Auslastung** reduzieren
- ➔ **Dauerparken** verlagern, zB
 - auf private Stellplätze
 - Flächen außerhalb Bewirtschaftung
- ➔ **Nutzungskonflikte** adressieren
 - Bewohnerschaft <> Einpendler
 - touristische Verkehre
 - rund um Krankenhäuser, Stadien, Flughäfen, ...
- ➔ **Steuerung** / Anreize über
 - Zeit (Parkhöchstdauer, ...)
 - Preis (Kurzparken, Anwohner, ...)
 - Nutzerkreis (Anwohner, Lieferverkehr, E-Autos, ...)

Oft bis zu
40 %
Dauerparker

Parkraummanagement bringt Angebot und Nachfrage in Einklang. Ziele und Instrumente sind flexibel.



Parken steuern – sonst wird es zum Sicherheits- und Versorgungsproblem

Parken in StVO geregelt. Sicherheitsbezug immanent

Falschparken behindert den Verkehrsfluss

... und gefährdet Verkehrsteilnehmer:innen.

Innerorts stehen ...



in Zusammenhang mit dem Parken.

Quelle: Agora Verkehrswende: Umparken

Wertefrage: was ist uns wichtiger?



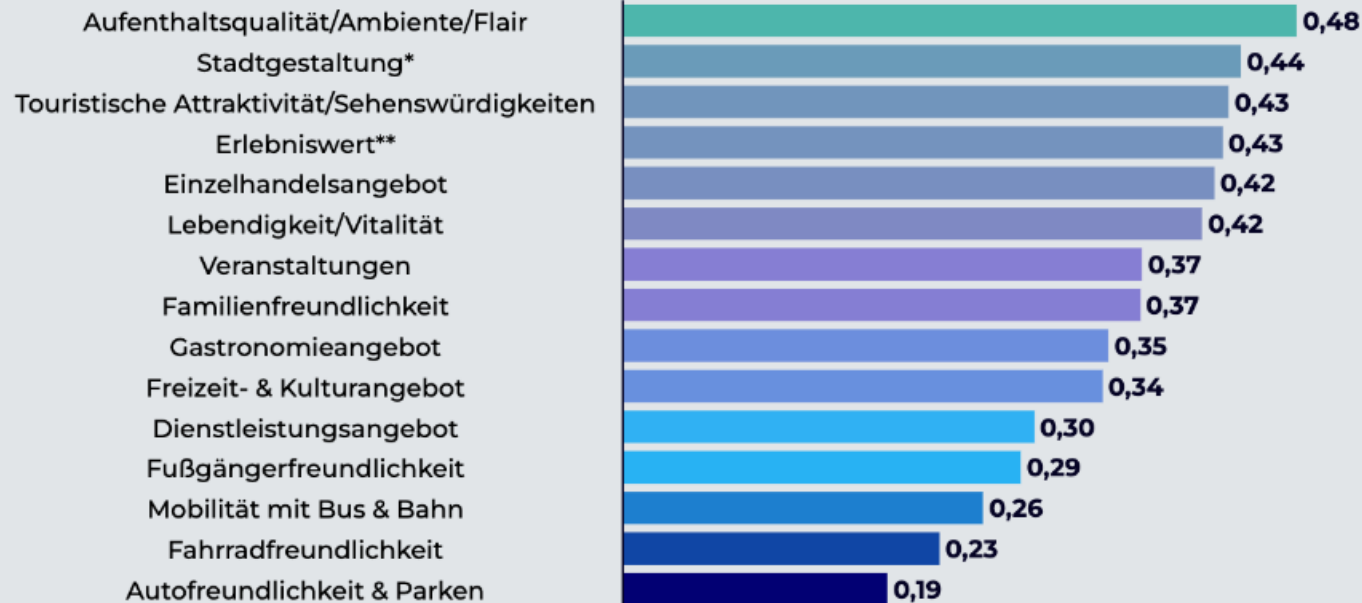
Quelle: Michael Glotz-Richter, Bremen

Agora Verkehrswende

Fokus auf Parkplätze? Handel und Politik agieren oft an den Interessen der Kundschaft vorbei

IFH KÖLN

Einflussfaktoren auf Weiterempfehlung von Innenstädten



Korrelationen zwischen der Benotung der Einzelmerkmale (1 = sehr gut bis 6 = ungenügend) und der Weiterempfehlungsbereitschaft (0 = äußerst unwahrscheinlich bis 10 = äußerst wahrscheinlich), höhere Werte entsprechen einem stärkeren Zusammenhang. n = 68.651 in 111 Innenstädten.

*„Gebäude/Fassaden“, „Wege, Plätze, Sitz- und Verweilmöglichkeiten“ & „Grünflächen/Stadtbegrünung“; **„Neues entdecken, inspirieren lassen, Spaß haben“

Studie mit knapp 69.000 Interviews in über 100 deutschen Städten

- ➔ **Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung** zentral = Auftrag an die Politik und Planung
- ➔ **Einzelhandelsangebot** = Kernaufgabe des Handels
- ➔ **Parken** als „Hintergrundfunktion“ = beispielsweise am Innenstadtrand

„Was ist wichtig – wenn ich dort bin?“

Verkehr und Parken alleine retten keinen Standort. Gute Konzepte machen aber den Weg frei für neue Impulse.

Kiel: Öffnung des Kleinen Kiel Kanals



Umgestaltung führt
zu über **100
Millionen Euro**
Folgeinvestitionen

„Was ist wichtig –
wenn ich dort bin?“

Verkehr und Parken alleine retten keinen Standort. Gute Konzepte machen aber den Weg frei für neue Impulse.

Sammelparkplatz: Akzeptanz von Fußwegequalität abhängig

Abwägungen der Politik und Planung

- ➔ Parkraummanagement hilft dort, wo zu hohe Nachfrage
- ➔ Multimodalität selbst im ländlichen Raum (Pkw, Fußverkehr, ...)
- ➔ Klare Kommunikation und Erkennbarkeit der Verkehrsführung
- ➔ Parken als Hintergrundfunktion (Sammelparkplätze, Lieferverkehr, ...)
- ➔ Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität stärken und bewahren

„Was ist wichtig – bevor ich los fahre?
Wenn ich ankomme?“

Neue Handlungsspielräume beim Bewohnerparken: StVG, StVO & VwV-StVO



www.fgsv-verlag.de/h-bewohnerparken

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bewohnerparken-mit-der-neuen-stvo-kurz-erklaert

Neue Handlungsspielräume beim Bewohnerparken: StVO & VwV-StVO

Straßenverkehrsordnung

§ 45 Absatz 1b Satz 1 StVO

„Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen ...“

Nummer 2a

... „im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere **mit einem drohenden oder bestehenden erheblichen Parkraummangel** durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen“

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bewohnerparken-mit-der-neuen-stvo-kurz-erklaert

Neue Handlungsspielräume beim Bewohnerparken: StVO & VwV-StVO

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte),
Randnummer 29:

„Ein **erheblicher Parkraummangel besteht**, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als 80 Prozent ausgelastet sind.“

Weg 1 (a)

„Ein **erheblicher Parkraummangel droht**, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (zum Beispiel aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).“

Weg 1 (b)

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bewohnerparken-mit-der-neuen-stvo-kurz-erklaert

Neue Handlungsspielräume beim Bewohnerparken: StVO & VwV-StVO

Straßenverkehrsordnung

§ 45 Absatz 1b StVO

„Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen ...“

Satz 2

„Anordnungen nach Satz 1 Nummer 2a *[Bewohnerparken, Anm. der Red.]* sind auch **auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts** zur Vermeidung von schädlichen **Auswirkungen auf die Umwelt** oder zur **Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung** zulässig, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.“

Weg 2

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bewohnerparken-mit-der-neuen-stvo-kurz-erklaert

Neue Handlungsspielräume beim Bewohnerparken: StVO & VwV-StVO

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte),
Randnummer 29a:

„Werden Bewohnerparkvorrechte zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet, müssen sie auf einem **Parkraumkonzept** beruhen, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben.“

„Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den **Nachweis eines Parkraum Mangels**, kommt es dann nicht an. Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigen, soweit nicht bereits im Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist.“

**Bsp. Parkkonzept zur Lenkung von
Besucherverkehren (Tourismus)**

Neue Handlungsspielräume beim Bewohnerparken: StVO & VwV-StVO

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

VII., Randnummer 14d:

„... Die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann **mit vertretbarem Aufwand** im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich.“

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bewohnerparken-mit-der-neuen-stvo-kurz-erklaert

Gebührenhöhe für das Bewohnerparken



fester Preis, unabhängig vom konkreten Auto und der Lage

Preiszonen basierend auf der Lage

Preiszonen basierend auf der Länge des Autos

individuelle Preise, basierend auf Länge und Breite des Autos (sowie zusätzlich der Lage in Bad Honnef)

<https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/bewohnerparkgebuehren-in-nrw-und-deutschland>

Ergänzende / alternative Handlungsgrundlage: Parkgebühren nach dem Straßenverkehrsgesetz

Grundlage ist § 6a StVG

Beschluss 2003, lt. Gesetzesbegründung mit dem Ziel:

„... die Parkgebührenerhebung künftig vollständig der freien Disposition der Kommunen zu überlassen. Eine staatliche Reglementierung dieses Bereiches erscheint nicht erforderlich, da die Kommunen ohnehin in eigener Verantwortung den straßenrechtlichen Widmungszweck, den garantierten Gemeingebrauch und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten haben.“

BT-Drucksache 15/1496 S. 6.

Sogenanntes Landauer-Modell

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-das-landauer-modell

→ Tarif- und Produktgestaltung

- Tagestickets
- Wochen-
- Monats- oder
- Jahreskarten

→ Nutzerkreis nicht begrenzt

- Bewohnerschaft
- Besucherinnen und Besucher
- Pendlerinnen und Pendler
- Gewerbebetriebe

Mögliche Einnahmen aus Parkgebühren nur unzureichend berücksichtigt

Kommunale Finanzlage · 09.12.2024

Zeit ausgeglichener kommunaler Haushalte gehört Vergangenheit an



T+ Viel höhere Kosten als Einnahmen So viel Verlust macht ein Berliner Bezirk mit Anwohnerparkausweisen

Autofahrer profitieren von günstigen Vignetten, die wahren Kosten zahlt der Rest. Wie hoch sie sind, rechnet der Bezirk Pankow vor. Die SPD sieht einen Rechtsverstoß – und fordert höhere Gebühren.

➔ Neues Tool „Parkgebühren-Rechner“ von Agora Verkehrswende

Stellplätze	Gebühr	Einn. (p.a.)
1000	1,5/h	0,64 Mio. €
	2/h	0,86 Mio. €
	2,5/h	1,07 Mio. €

➔ Überschüsse gezielt einsetzen

Überschuss aus Parkgebühren wird für den Ausbau von zwei Spielplätzen in Lichtenrade genutzt

Alternativen existieren – Nutzung vom Marktumfeld abhängig

Potenziale für Mehrfachnutzung (Beispiel Köln-Agnesviertel)



On-Street Parken

ca. 2.750 Stellplätze

- € Bewohnerparken 100–120 Euro / Jahr
- € Kurzzeitparken 5 Euro / Stunde



Freie Fahrt für Rettungsfahrzeuge

ca. 250 Stellplätze entfallen für freie Rettungswege (10 %)

Private Stellplätze

ca. 1.870 Stellplätze

- € mögliche Gebühr für Mehrfachnutzung ca. 4 Euro / Nacht ca. 30 Euro / Monat

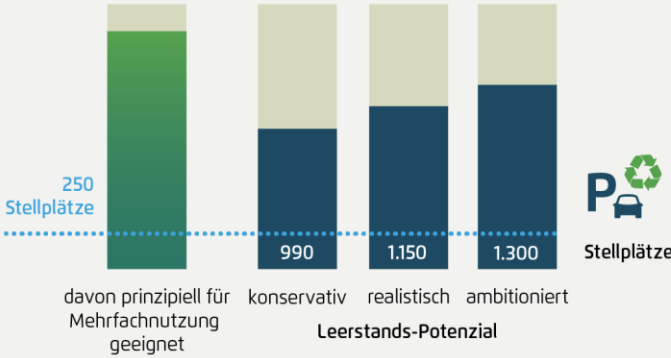


Bürogebäude



Schule

Hinterhof



Agora Verkehrswende (2025) | Quelle basierend auf: Ampido (2025).

Marktreport:

Kurzzeitparken
on-street
€/h

Kurzzeitparken
on-street
€/Tag

Kurzzeitparken
on-street
€/Monat

Bewohner-
parken
€/Monat

Kontrolldichte?
Bußgeldhöhe?

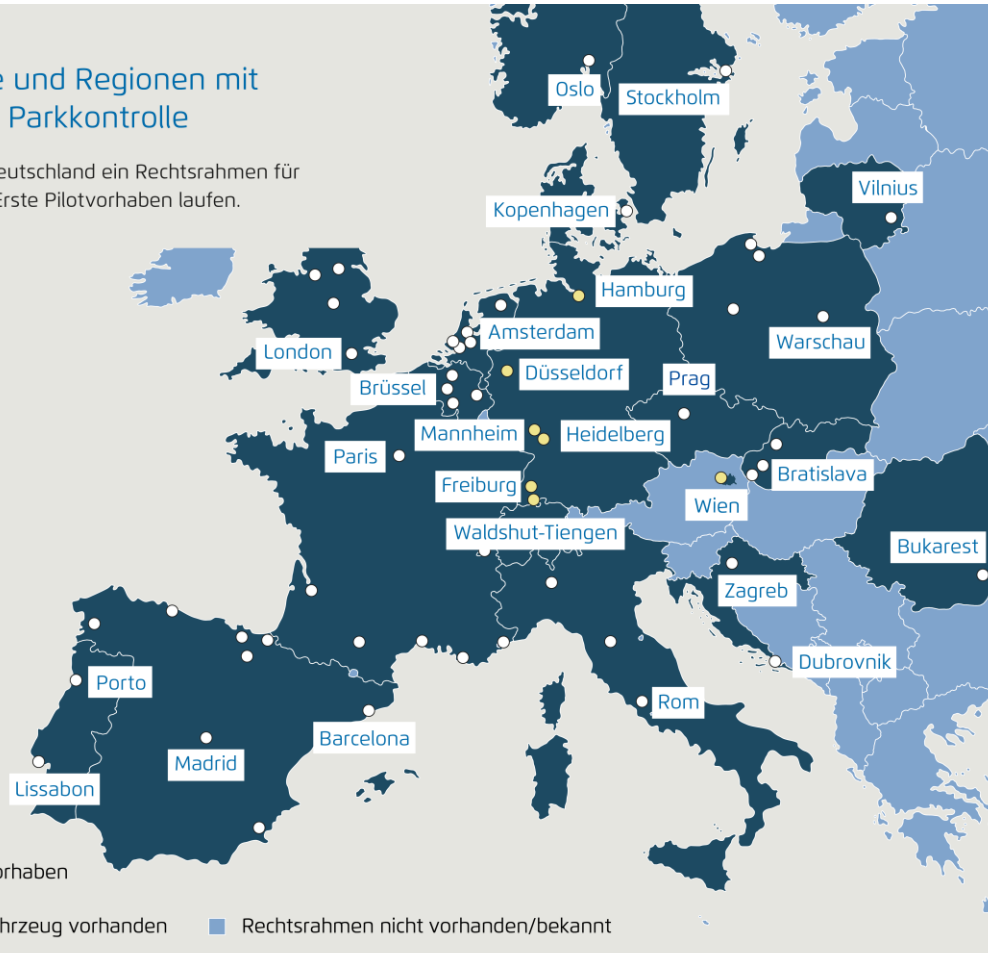
StVG-Novelle seit 01.07.2026 in Kraft: Rechtsgrundlage für den Einsatz von Scan-Fahrzeugen

Ausgewählte Städte und Regionen mit digital unterstützter Parkkontrolle

Im Mai 2026 wurde auch in Deutschland ein Rechtsrahmen für
Scan-Fahrzeuge geschaffen. Erste Pilotvorhaben laufen.



Scan-Fahrzeuge können
die Kennzeichen geparkter
Autos per Kamera lesen
und mit digitalen
Parkberechtigungen
abgleichen.



○ Regelbetrieb ● Pilotvorhaben

■ Rechtsrahmen für Scan-Fahrzeug vorhanden ■ Rechtsrahmen nicht vorhanden/bekannt

Agora Verkehrswende (05/2026) | Abgebildete Städte und Regionen: Brüssel, Antwerpen, Lüttich, Charleroi (Belgien); Düsseldorf, Freiburg, Hamburg, Heidelberg, Mannheim, Waldshut-Tiengen (Deutschland); Kopenhagen (Dänemark); Bordeaux, Paris, Marseille, Montpellier, Toulouse, Nizza (Frankreich); Nottingham, London, Manchester, Leeds (Großbritannien); Mailand, Rom, Florenz (Italien); Zagreb, Dubrovnik (Kroatien); Vilnius (Litauen); Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Groningen (Niederlande); Oslo (Norwegen); Wien (Österreich); Danzig, Gdingen, Posen, Warschau (Polen); Porto, Lissabon (Portugal); Bukarest (Rumänien); Stockholm (Schweden); Genf (Schweiz); Bratislava, Trenčín, Tyrnau, (Slowakei); Madrid, San Sebastian, Gijón, Vitoria-Gasteiz, Murcia, Santiago de Compostela, Bilbao, Barcelona (Spanien); Prag (Tschechien). Daten: Auswahl aus eigenen Recherchen. Hinweise auf weitere Städte sind willkommen: info@agora-verkehrswende.de.

- Effektivere Parkraumkontrollen – mehr **Sicherheit, Gerechtigkeit, Ordnung**
- Scan-Fahrzeuge helfen auch in der Kartierung der Straßenparkplätze und der anonymisierten **Auslastungserhebung** („Parkraummangel“)
- Könnten in kleineren Kommunen auch gemeinsam angeschafft und betrieben werden („Zweckverband“)
- Setzen eine durchgehende **Digitalisierung der Verwaltung** voraus (Bürgeramt, Ordnungsamt, Bußgeldstelle, ...)
- Aktuell noch Nachkontrollen vor Ort durch Personal nötig (Schwerbehinderten-Ausweise etc.)
- Leitfaden: **HIER**

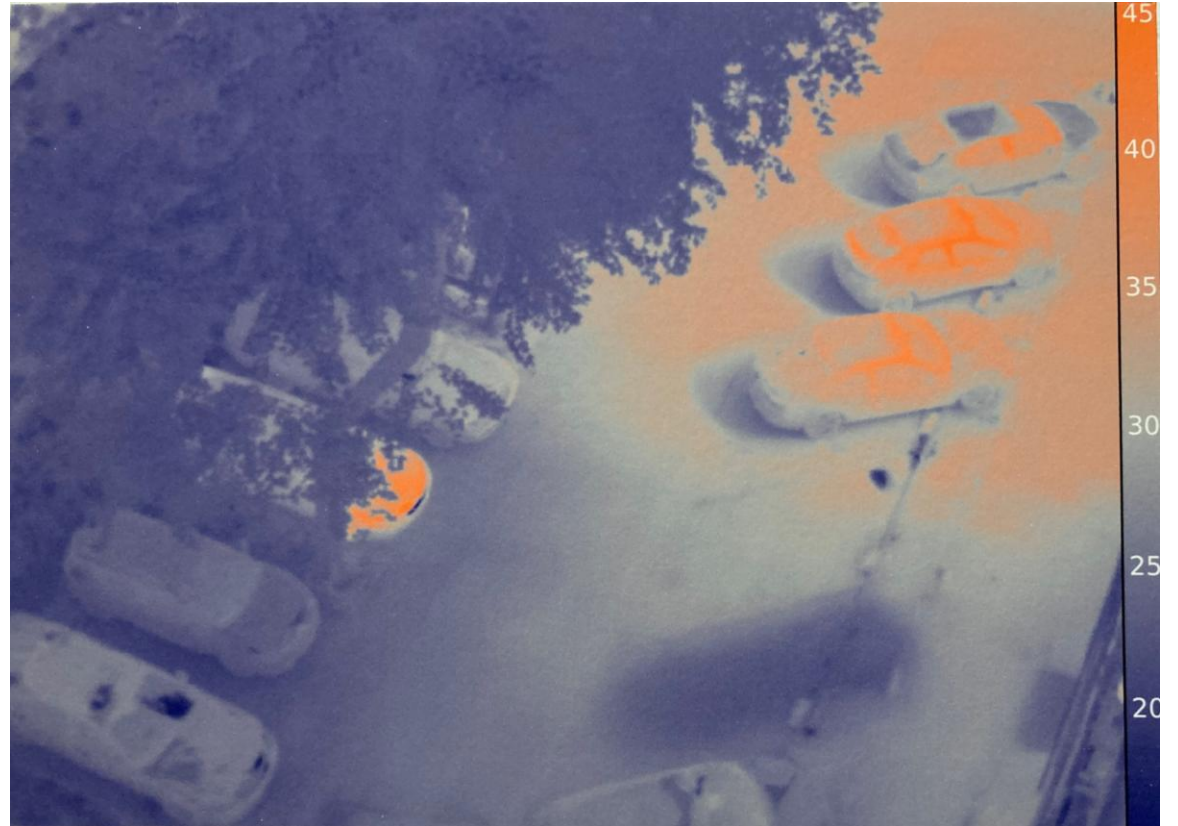
Nutzung öffentlicher Räume – nur durch den Straßenverkehr?

Neue Nutzungsansprüche

Bonn: Entsiegelung des Straßenraums



Warschau: Fahrzeuge als Hitzeinseln - Begrünung kühlt



Quellen: Ulrich Egger // Stadt Warschau

Nutzung öffentlicher Räume – nur durch den Straßenverkehr?

Große Spielräume auch in Wohnsiedlungen

Begrünung und Aufenthalt stärken, Parksuchverkehr reduzieren



Beispiel Gartenstadt Drewitz-Potsdam

- ➔ Vormals 4-spurige Straße
- ➔ Entsiegelung von 2,5 ha Verkehrsfläche
- ➔ Rückbau von 290 Kfz-Stellplätzen
- ➔ Parkraumbewirtschaftungskonzept (auf vormals öffentlichen, nun entwidmeten privaten Flächen)
- ➔ Anwohnerparkplätze / Besucher- und Arbeitnehmerparkplätze
- ➔ Reduktion Durchgangsverkehr um 72 %

Werden Sie Teil unseres
Verteilers
Kompakt Kommunal und
bleiben
informiert!



Vielen Dank!

Wolfgang Aichinger
Projektleiter Kommunale Klima- und Verkehrspolitik
Agora Verkehrswende
Mail: wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129

M info@agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator
und der European Climate Foundation.