

21. Mai 2022

Anhebungen der Parkgebühren für Bewohner:innen sind sozial gerecht und ein Schlüssel für die Verkehrswende

Das Land NRW hat (wie viele andere Länder) nach einer Gesetzesänderung auf Bundesebene den Kommunen ermöglicht, höhere Gebühren für das Bewohner:innenparken („Bewohnerparken“) zu verlangen – bisher waren diese auf 30€ im Jahr gedeckelt.

So gibt es in diversen Städten Diskussionen darüber, ob und wie hoch diese ausfallen sollen. So kostet der Ausweis künftig 360€/Jahr in Freiburg und in Tübingen bis zu 180€/Jahr [1]. Ähnliche Pläne gibt es u.a. in Mannheim, Karlsruhe, Ulm, Stuttgart, aber auch in NRW-Städten beginnen die Diskussionen. So stünde auch Aachen im Falle einer Erhöhung nicht alleine.

Wie die Aachener Zeitung schreibt, gibt es nun einen Vorschlag der Oberbürgermeisterin, wie sich die Angebotsausweitung des ÖPNV (30% mehr Leistung) mit den Einnahmen aus Parkgebühren finanzieren ließe. Diskutiert wird über zwei Optionen: ein Szenario 1 mit einer Erhöhung auf 100€ pro Jahr und einem Szenario 2 mit 365€ pro Jahr.

Die aktuell laufende Diskussion ist Anlass für eine Stellungnahme unsererseits.

Was ist das Bewohner:innenparken („Bewohnerparken“)?

„Bewohnerparkzonen“ können eingerichtet werden, wenn Bewohner:innen ansonsten nachweislich keinen Parkplatz in zumutbarer Zeit und Entfernung finden können. In diesen Zonen können Bewohner:innen eine Sonderparkberechtigung („Bewohnerparkausweis“) beantragen; dieser stellt eine Bevorzugung von Bewohner:innen gegenüber anderen Nutzer:innengruppen dar. Dieses Instrument wurde 1980 eingeführt: In dieser Zeit sind viele Menschen aus den Städten gezogen, pendeln seitdem aber in die Städte – dadurch stieg der Parkdruck in den Innenstädten [2].

Seit 1993 sind die Gebühren für einen solchen Parkausweis auf bundesweit auf 30€ gedeckelt; diese Regelung wurde erst 2020 geöffnet. Seitdem sind also die Gebühren im Gegensatz zu ÖPNV-Tickets oder Mieten nicht gestiegen. Insofern stellen die Parkausweise für Bewohner:innen in der jetzigen Form eine Subventionierung des privaten Kfz-Besitz dar.

Diese Subventionierung führt auch zu Fehlanreizen zur Nutzung von öffentlichen (beinahe kostenlosen) Parkplätzen:

- Bei Bauprojekten müssen verpflichtend Stellplätze geschaffen werden; diese müssen zum Parken von Kfz bereitgehalten werden. Dies gilt auch für Garagen, die oftmals für andere Zwecke genutzt werden – das Auto wird dann im öffentlichen Raum abgestellt.
- Auch gibt es gerade in der Innenstadt diverse Stellplätze in Mehrparteienhäusern und Parkhäusern. Die Mietpreise für Dauerstellplätze sind oftmals teurer als ein Parkausweis für Bewohner:innen; bei der APAG starten sie bei 60€/Monat [3] – allerdings ist hier ein Stellplatz garantiert!
- Auch der Besitz von mehreren Autos pro Haushalt wird hiermit begünstigt.

Parkraumbewirtschaftung ist zentral für die Verkehrswende.

Durch diese Fehlnutzungen kommt es zu ineffizienter Nutzung des öffentlichen Raums. Der (nahezu kostenlose) Parkraum steht in direkter Konkurrenz zu Flächen für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV, aber auch zur Stadtbegrünung. Beispiele finden sich in Aachen häufig:

- Am Alleenring gibt es nur unzureichend sichere Radverkehrsanlagen. Einerseits durch fehlende Flächen (besonders eklatant an der Heinrichsallee), andererseits durch direkte Gefährdung durch den ruhenden Verkehr, also z. B. durch Dooring (besonders am Boxgraben).
- Im Frankenberger Viertel besteht ein Engpass für die dortigen Buslinien, obwohl die Breiten der Oppenhoffallee und Viktoriaallee eine Busspur hergeben würden; stattdessen befinden sich hier auf beiden Seiten Parkstreifen.
- Auf der Theaterstraße gibt es breite Gehwege, die dem dortigen Fußverkehr gerecht werden würden. Allerdings darf hier legal auf dem Gehweg geparkt werden.
- An der Lütticher Straße haben parkende Autos den Boden so verdichtet, dass die Lebenszeit der Bäume verkürzt wurde [4].

Studien aus den Niederlanden haben gezeigt, dass Parkgebühren für Bewohner:innen ein großer Hebel zur Reduktion von Autobesitz ist: So sinkt der Autobesitz um 17 Autos pro 1000 Bewohnende [5, 6]. Insofern ist die Bewirtschaftung von (Bewohner:innen-)parkraum ein Schlüssel zur Verkehrswende.

Parkgebühren sind derzeit die einzige Möglichkeit, den ÖPNV-Ausbau in den Kommunen zu finanzieren.

Gleichzeitig besteht Einigkeit, dass der ÖPNV ausgebaut werden muss, um eine Verkehrswende zu erreichen. Das Aachener Ziel ist ein Ausbau um 30% bis 2027; die konkreten Maßnahmen mit einem Zeitplan ab 2023 sind bereits politisch beschlossen und finden sich in Anlage 3 der Vorlage FB 61/0269/WP18 [7].

Die Finanzierung der Angebotsausweitung stellt Kommunen allerdings vor große Herausforderungen. Laut einem Gutachten im Auftrag des AVV [8] ist die Parkraumbewirtschaftung die

einzig rechtlich umsetzbare Finanzierungsquelle für den ÖPNV-Ausbau, die den Kommunen derzeit zur Verfügung steht.

Der Vorschlag der Oberbürgermeisterin, der Empfehlung aus dem Gutachten zu folgen, stellt somit eine Umsetzung der beschlossenen Ziele dar.

Es ist sozial gerecht, die Parkgebühren zu erhöhen.

Im Schnitt besitzen Haushalte mit geringem ökonomischem Status weniger Autos und nutzen häufiger die Angebote des ÖPNV [9]. Zudem wohnen sie häufiger an großen Straßen mit starker Belastung durch Lärm und Abgase [10]. Somit tragen sie die Folgen der autoverursachten Umweltbelastung, zu welcher sie durchschnittlich am wenigsten beisteuern. Ein Abbau von KFZ-Subventionen und eine Stärkung des gesamten Umweltverbundes (darunter der von einer Gebührenanhebung profitierende ÖPNV) kommen dieser Personengruppe daher besonders zugute.

Die Kosten der Errichtung eines einzelnen Stellplatzes belaufen sich auf 1.500 bis 5.000 Euro. Hinzu kommen 60 bis 300 Euro jährliche Betriebskosten [11]. Aktuell kommt niemand so günstig an 12 qm Grundfläche wie Stadtbewohner:innen mit eigenem Auto. Dabei steht das Parken in Städten in direktem Vergleich zum Wohnen (44-fach teurer), zu Wochenmarktständen (225-fach teurer) oder Freischankflächen (18-fach teurer) [12, 13]. Ein bewirtschafteter Parkraum trägt dazu bei, dass Flächen in Zukunft gerechter verteilt werden.

Die Kosten für ein Auto betragen jährlich durchschnittlich 5100€ [14]. Ein Parkausweis für Bewohner:innen hat davon bei aktueller Bepreisung einen Kostenanteil von unter 1%. Selbst bei einem Anstieg auf die bei 365€ liegende Höchstbepreisung steigt dieser Anteil gerade einmal auf ca. 7%. Eine Gebührenerhebung macht die Kosten des Autobesitzes sichtbarer, stellt aber für die meisten Autobesitzer:innen eine verkräftbare Belastung dar; für Härtefälle können entsprechende Regelungen getroffen werden (siehe unten).

Während die Preise der Parkgebühren durch die Gebührenobergrenze bislang immer konstant geblieben sind, mussten Nutzer:innen des ÖPNV regelmäßige Preiserhöhungen in Kauf nehmen [10]. In Aachen/Kelmis/Vaals kostete 2002 die Einzelfahrt noch 1,75€ und die Monatskarte im Abo 33,80€ [15]; heute sind es 2,90€ beziehungsweise 61,26€ [16]. Wer sich also gegen ein Auto entschied oder sich keines leisten konnte, wurde folglich von den Vorteilen der Obergrenze ausgeschlossen.

In anderen Kommunen in Deutschland und Europa werden bereits höhere Gebühren erhoben.

Nachdem die bundesweite Deckelung der jährlichen Gebühren für den Parkausweis für Bewohner:innen auf 30€ aufgehoben wurde, wurde die Regelung der Höhe der Gebühren in die Zuständigkeit der Bundesländer gelegt. Einige Länder haben davon Gebrauch gemacht und es den Kommunen freigestellt, die Gebühren selbst zu bestimmen.

In Freiburg im Breisgau werden seit dem 01.04.2022 durchschnittlich Gebühren in Höhe von 360€ pro Jahr erhoben [17]. Zudem sind die Gebühren abhängig von der Länge des Fahrzeuges gestaffelt. Auch in Heidelberg und Tübingen sind die Gebühren bereits auf 120€ pro Jahr angehoben worden [18, 19]. In Tübingen gibt es für sehr schwere Fahrzeuge einen Aufschlag; dann kostet der Ausweis 180€.

Im europäischen Vergleich erscheinen diese Erhöhungen recht moderat: In Amsterdam kostet ein Parkausweis für Bewohner:innen bis zu 570€ pro Jahr [20], für Zweitautos bis zu 1434€ pro Jahr. Zudem ist aktuell teilweise mit Wartezeiten von fünf Monaten zu rechnen und es wird kein Parkausweis für Zweitautos mehr ausgegeben [21]. In Stockholm sind die Gebühren sogar noch höher: Dort werden bis zu 1100 schwedische Kronen pro Monat, umgerechnet 1260€ pro Jahr erhoben [22].

Was können die Kommunen tun?

Die Kommunen in NRW haben nun die Freiheit, die Parkgebühren für Bewohner:innen in beliebiger Höhe festzulegen – es muss nur eine plausible Begründung vorliegen. Ansätze hierfür liefert ein Hinweispapier [2] des Zukunftsnetz Mobilität NRW:

- Die Kosten eines Parkplatzes, wie die Herstellungskosten, Unterhaltungskosten, Opportunitätskosten (z.B. Sondernutzungsgebühren für Außengastronomie) und der Verwaltungsaufwand.
- Eine Ermittlung eines Marktpreises durch Einbeziehung der Kosten eines Stellplatzes in einer privaten Garage.
- Berechnung basierend auf dem Bodenrichtwert, d.h. der (Verkaufs-)wert eines Grundstücks.

Darüber hinaus kann der Betrag nach objektiven Kriterien differenziert werden. Hierzu zählen zum Beispiel die Lage der Parkzone, die Fahrzeuggröße und die ÖPNV-Erschließungsqualität. Das Einkommen der Inhaber:in kann jedoch nicht direkt berücksichtigt werden.

In Tübingen erhalten Personen, die soziale Leistungen (z.B. Wohngeld, Sozialhilfe, Sozialgeld, etc.) empfangen, einen Rabatt für die Parkberechtigung [19, 23]. In Aachen könnte dies z.B. über den Aachen-Pass [24] realisiert werden.

Darüber hinaus ist eine schrittweise Erhöhung der Gebühren denkbar, um eine Anpassung in einer Übergangszeit zu ermöglichen.

Unser Fazit

Die zügig voranschreitende Klimakrise erfordert entschlossenes Handeln auf allen Ebenen – auch im Verkehrsbereich. Hierzu gehört insbesondere der Abbau von Subventionen für den motorisierten Individualverkehr, der 79% der Emissionen im Personenverkehr in Deutschland verursacht [25]. Die Parkgebührenanhebung ist ein Schlüssel zur Verkehrswende. Sie ist sozial

gerecht, schafft Platz für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, ÖPNV und Stadtgrün und wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus.

Damit die Gebühren eine Wirkung entfalten, fordern wir eine Erhöhung der Parkgebühren für Bewohner:innen auf mindestens 1€ pro Tag [26]. Die zusätzlichen Kosten für Autobesitzer:innen sind relativ gering, haben jedoch eine starke Lenkungswirkung und fördern das Hinterfragen des eigenen Autobedarfs. Durch die Aufschlüsselung der Gebühren in Tage werden die Gebühren in Relation zu anderen (Mobilitäts-)Kosten gesetzt. Härtefälle können mit Rabatten abgemildert werden.

Die Finanzierung der beschlossenen Angebotsausweitungen des ÖPNVs durch die Mehreinnahmen aus den Parkgebühren ist ein Beitrag zur gerechten Verkehrswende: Die Alternative zum eigenen Auto wird so unmittelbar gefördert. Der ÖPNV steht allen zur Verfügung – auch für diejenigen, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen. Aber auch diejenigen, die weiterhin das Auto nutzen (wollen oder müssen), profitieren: Durch effizientere Flächennutzung wird weniger Zeit für die Parkplatzsuche nötig. Durch einen Umstieg auf Rad und ÖPNV gibt es weniger Staus.

Menschen werden sich zukünftig freier zum Umsteigen entscheiden können, da die Möglichkeiten und finanziellen Folgen gleichmäßiger und gerechter auf die Verkehrsmittel verteilt sind. Die Städte werden durch weniger Lärm, bessere Luft und gerechtere Flächennutzung wieder lebenswerter – für alle Bürger:innen.

Quellenangaben

- [1] URL: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/tuebingen/gemeinderat-tuebingen-parkgebuehren-anwohner-100.html>.
- [2] URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/hinweispapier-bewohnerparkausweise>.
- [3] URL: <https://www.apag.de/produkte/produkt%C3%BCbersicht-mietparker>.
- [4] URL: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21751>.
- [5] URL: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2021/07/210705_Begleitschreiben-zur-Delegationsverordnung.pdf.
- [6] URL: <https://papers.tinbergen.nl/19020.pdf>.
- [7] URL: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=24596>.
- [8] URL: https://civity.de/asset/de/sites/3/2021/12/civity_gutachten_staerkung-oepnv-avv-pressegesprach_final-1.pdf.
- [9] URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017/_Ergebnisbericht.pdf.
- [10] URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>.

- [11] URL: https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf.
- [12] URL: https://www.aachen.de/DE/stadt/_buerger/wohnen/Wohnraumentwicklung/Stadt-Aachen/_Wohnungsmarktbericht/_2021.pdf.
- [13] URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf.
- [14] URL: <https://www.vcd.org/artikel/was-kostet-ein-auto/>.
- [15] URL: <http://web.archive.org/web/20020331055304/http://www.avv.de/>.
- [16] URL: <https://avv.de/de/service/downloads?file=files/avv/files/service/downloads/tarifbestimmungen-befoerderungsbestimmungen/tarifbestimmungen.pdf>.
- [17] URL: <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/907354.html>.
- [18] URL: https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/13_12_2021+anwohnerparken+kostet+ab+2022+in+heidelberg+zehn+statt+drei+euro+pro+monat.html.
- [19] URL: <https://www.tuebingen.de/verwaltung/verfahren#bewohnerparkausweis>.
- [20] URL: <https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7B49FE150C-D91F-4022-8CFF-4FE610B7E616%7D>.
- [21] URL: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/?adres=Tuinstraat%2090>.
- [22] URL: <https://parkering.stockholm/betala-parkering/taxiomraden-avgifter/>.
- [23] URL: <https://www.kreis-tuebingen.de/,Lde/309062.html>.
- [24] URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/familie/familien_aachen_broschueren/studieren_mit_kind/verguenstigungen/Aachen-Pass/index.html.
- [25] URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Publikationen/Downloads-Querschnitt/broschuere-verkehr-blick-0080006139004.pdf?__blob=publicationFile.
- [26] URL: <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>.