

Anhang C: Sonderparkberechtigung für Bewohner

C.1 Rechtliche Grundlagen

Die Sonderparkberechtigung für Bewohner ist rechtlich nach der Verordnungsmächtigung des Straßenverkehrsgesetzes (§ 6 Abs.1 Nr.14 StVG) in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt.

„Die Straßenverkehrsbehörden treffen ... die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkbewirtschaftungsmaßnahmen“ (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO). Rechtlich sind damit (auch wieder nach § 45 StVO) in großräumigen städtischen Bereichen Parkvorrechte für die Wohnbevölkerung zulässig.

Nach der VwV-StVO zu § 45 sind an Sonderparkberechtigungen für Bewohner zwingende Bedingungen geknüpft. Sie sind nur dort zulässig,

- wo „dem Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann“ und
- „die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden“.

Der Gesetzgeber definiert den Bewohner als meldebehördlich registriert und in dem in Betracht kommenden Gebiet tatsächlich wohnend (siehe Abschnitt C. 4). Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug.

Bei der Sonderparkberechtigung für Bewohner lassen sich verschiedene Anwendungsprinzipien unterscheiden (siehe Bild C-1). Beim **Trennprinzip – grob** – sind die Parkstände im Straßenraum den berechtigten Bewohnern (mit Parkausweis) in einem zusammenhängenden Gebiet „rund um die Uhr“ vorbehalten. Diesem Prinzip sind vom Gesetzgeber rechtlich enge Grenzen gesteckt. Es kann nur in kleinen Gebieten umgesetzt werden. Beim **Trennprinzip – fein** – werden Bewohnerparkstände 24 Stunden und daneben Parkstände für Kurzparker tagsüber in fast allen Straßenabschnitten eines Gebiets angeboten. Beim **Mischprinzip** werden die Parkstände im Straßenraum sowohl den berechtigten Bewohnern (ohne Kostenpflichtigkeit und Parkdauerbeschränkung) als auch Kurzparkern (in der Regel gegen Entgelt und mit Parkdauerbeschränkung) zeitgleich gemischt angeboten. Alternativ kann auch das **Wechselprinzip** umgesetzt werden. Die Bevorzugung der Bewohner ist dabei auf bestimmte Zeiten beschränkt, z. B. die Abend-, Nacht- und Morgenstunden. Außerhalb dieser Zeiten gelten Haltverbote oder Gebührenregelungen für alle.

„Zur Sicherung des verfassungsgemäß garantierten Gemeindegebrauchs an öffentlichen Straßen“ ist „innerhalb der Bereiche ein Mindestanteil des Parkraums zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung zu stellen“. Werktags von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr dürfen nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkstände. Von diesen Vorgaben kann (nach oben) abgewichen werden, wenn in den unmittelbar angrenzenden Stadtbereichen ausreichend Parkstände für den Gemeindegebrauch zur Verfügung stehen. Eine Quotierung der allgemeinen Parkraumbereitstellung ist entbehrlich, wenn in dem Bewohnerparkbereich die Bewirtschaftung nach dem Mischprinzip erfolgt.

Für die straßenseitige Ausschilderung der Sonderparkberechtigung für Bewohner sieht die StVO prinzipiell zwei Beschilderungsvarianten vor, wobei der Gesetzgeber die Beschilderung mit Zeichen 286 StVO und Zusatzschild favorisiert (siehe Abschnitt C.7.1).

Für die planerische Umsetzung von Bewohnerparkvorrechten ist unter diesen rechtlichen Bindungen zu beachten, dass Sonderparkberechtigungen für Bewohner nur in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel und – zugleich – Überlastung des öffentlichen Parkraums durch nicht quartiersansässige Pendler und Besucher eingerichtet werden dürfen. Durch die Quotierung oder durch eine gemischte Parkraumbewirtschaftung ist der Gemeindegebrauch an öffentlichen Straßen zu gewährleisten.

C.2 Ziele

Die durch den Kraftfahrzeugverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Wohnumfelds sind mit Ursache für die Abwanderung der Bevölkerung aus innerstädtischen Wohnbereichen an den Stadtrand und in das Umland. Hierzu sind auch die Parkprobleme der Bewohner zu zählen. Durch Sonderparkberechtigungen kann das Wohnumfeld verbessert werden, da im Allgemeinen

- der Verkehr, insbesondere der Parksuchverkehr Gebietsfremder, abnehmen wird,
- die mit dem Parkbetrieb zusammenhängenden Belästigungen, zum Teil bis in die Nacht hinein, sich wesentlich verringern werden,
- die Verkehrsmittelwahl Gebietsfremder zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel beeinflusst wird und
- den Gebietsangehörigen dort, wo nicht genügend Einstellplätze auf privatem Grund vorhanden sind, akzeptable Abstellmöglichkeiten wohnungsnah geboten werden.

In der Regel wird die Sonderparkberechtigung für Bewohner in Stadtbereichen mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung eingeführt, um die Bewohner von der Kostenpflichtigkeit und den Parkzeitbeschränkungen freizustellen. Mit Sonderparkberechtigungen für Bewohner werden keine neuen Parkstände geschaffen, sondern lediglich für Quartiersbewohner die Parkchancen in Wohnungsnähe gesteigert.

Da häufig mit dem Bewohnerparken überzogene Erwartungen verbunden werden, sollte der Planungs- und Entscheidungsprozess problem-, ziel- und konsensorientiert unter Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit erfolgen.

C.3 Problemgebiete

Stadtkerngebiete

Hauptnachfragegruppen in Stadtkerngebieten mit ausgeprägter City-Funktion sind Kunden, Besucher, Dienstleister und Lieferanten. Die gegebenenfalls durch die Parkregelung begünstigte Gruppe der Einwohner ist klein, besonders in den großen Großstädten. Der Berufs- und Ausbildungsverkehr ist aufgrund flächendeckender Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum kaum relevant.

Innerstädtische und stadtkernnahe Wohn- und Mischgebiete

In innerstädtischen und stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten konkurrieren Einwohner, im Gebiet Beschäftigte, in der Innenstadt Beschäftigte, Kunden, Besucher, Dienstleister und Lieferanten um den knappen Parkraum.

Wohngebiete in der Nachbarschaft großer Verkehrserzeuger

In Wohngebieten in der Nachbarschaft großer Betriebe, Veranstaltungsstätten, Behörden, Hochschulen, Kliniken usw. werden den Einwohnern die Parkstände durch andere Nachfragegruppen streitig gemacht. Dies ist teilweise trotz ausreichender Parkraumvorsorge seitens der Verkehrserzeuger zu beobachten, da kurze Fußwege und kostenfreie Parkmöglichkeiten gesucht werden.

Diese Typisierung der Problemgebiete darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass jedes Gebiet mit seinen ganz spezifischen Problemen und der örtlichen Situation bei allen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, und damit auch bei der Einführung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner, individuell behandelt werden muss. Erhebliche Unterschiede können in der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen, im Grad der Nutzungsmischung, in den Verdrängungseffekten in Nachbargebiete und den Tageszeitbereichen konkurrierender Nachfrage.

C.4 Berechtigter Personenkreis

Vom Gesetzgeber ist die Sonderparkberechtigung für Bewohner auf diejenigen Personen begrenzt, die in dem in Betracht kommenden Gebiet amtlich gemeldet sind und dort tatsächlich wohnen (siehe VwV-StVO zu § 45). Es ist in das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde gestellt, diesen Berechtigungssstatus ausschließlich auf Bewohner des Gebiets mit Hauptwohnsitz zu beschränken oder auch Bewohner mit Nebenwohnsitz einzubeziehen.

Anderen Nutzergruppen, wie Gewerbetreibenden, Besuchern oder Hotelgästen können mit diesem Regelungsinstrument keine Parkvorrechte eingeräumt werden. Zur Freistellung dieser Nutzergruppen von Bedien- oder Zahlungspflichten sowie von Begrenzungen der Parkdauer kann eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO (als Einzelfallregelung) erteilt werden.

C.5 Größe und Abgrenzung der Gebiete

Gebiete mit Sonderparkberechtigung für Bewohner sollten mindestens so groß sein, dass die ferngehaltenen Nachfragergruppen nicht in benachbarte Straßen, in denen keine Sonderparkberechtigung oder andere Bewirtschaftungsformen bestehen, abgedrängt werden und sich dort störend auswirken.

Gebiete in denen Bewohnerparken gilt, sollten mehrere benachbarte Straßen umfassen, damit eine straßenweise differierende Parkraumnachfrage der Parkberechtigten ausgeglichen werden kann. Die maximale räumliche Ausdehnung darf 1000 m (im Durchmesser) nicht übersteigen. Überschreitet ein für Bewohnerparkvorrechte vorgesehenes Stadtgebiet diese Ausdehnung, ist die Aufteilung in mehrere separate Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten zulässig. Damit wird das Parken der Bewohner jeweils auf ein abgegrenztes Quartier beschränkt und der Binnenverkehr der Parkberechtigten reduziert.

Bei der Festlegung der Größe des Gebiets, in dem Sonderparkberechtigungen gelten sollen, ist außerdem zu berücksichtigen, dass es sich nachträglich als notwendig erweisen kann, die Regelung auch auf angrenzende Gebiete auszuweiten, jedoch nicht flächendeckend.

Als Grenzen für den Geltungsbereich von Bewohnerparkvorrechten empfehlen sich städtebauliche oder verkehrliche Zäsuren, wie Gewässer, Grünflächen, Fußgängerzonen, Bahntrassen oder Hauptverkehrsstraßen. Im Übrigen sollten die Gebietsgrenzen so gelegt werden, dass die Bewohner dort, wo dies möglich und zweckmäßig ist, auf beiden Straßenseiten parken können. Bei der Abgrenzung sollte darauf geachtet werden, dass der Bewirtschaftungsbereich eine möglichst einheitliche Struktur aufweist. Die Bereichsgrenzen sollen daher so festgelegt werden, dass mit einer Sonderparkberechtigung nicht in Gebietsteilen stark unterschiedlicher Nutzung geparkt werden kann.

C.6 Vorbereitende Arbeiten

Sonderparkberechtigungen für Bewohner sind nur auf Grundlage detaillierter Voruntersuchungen zu Parkraumangebot, tageszeitlichen Nutzungsanforderungen und Erreichbarkeiten funktionsgerecht realisierbar. Neben den verkehrsplanerischen Untersuchungen im engeren Sinn, gehören zu den vorbereitenden Arbeiten die intensive Information der Betroffenen, sowohl der Bewohner als auch der Gewerbetreibenden, Beschäftigten usw., da die bei „positiv“ Betroffenen und bei „negativ“ Betroffenen vorhandenen Erwartungen und Befürchtungen oft die Bemühungen um einen Interessenausgleich von vornherein erschweren.

Bei der Erarbeitung eines Parkraumkonzepts oder als Untersuchung zur Feststellung des Parkraum Mangels für die ansässige Wohnbevölkerung sind außer den straßenseitigen Erhebungen zum Parkverhalten, auch die Zulassungsdaten zur Fahrzeughaltung auf Anschriften im Untersuchungsbereich zu analysieren. Da in der Fahrzeugzulassung Angaben zur Art des Wohnsitzstatus fehlen, empfiehlt es sich, die Fahrzeug-Zulassungsdaten mit den anonymisier-

ten Meldedaten der Bewohner abzugleichen. Diese vertiefte Analyse erbringt straßenabschnittsweise detaillierte Daten zur Fahrzeughaltung im Untersuchungsgebiet.

Orientiert an den Grundsätzen der Parkraumplanung und der Angebotsbemessung sind folgende vorbereitende Arbeiten singular zur Einführung von Bewohnerparkvorrechten oder eingebunden in gesamtstädtische oder stadtteilbezogene Parkkonzepte mindestens erforderlich:

- die Zielformulierung,
- die Zusammenstellung von Strukturdaten (Einwohner und zugelassene Fahrzeuge, wobei gegebenenfalls nach Haltern mit Haupt- und Nebenwohnsitz zu unterscheiden ist, Beschäftigte, Gewerbebetriebe usw.),
- eine Nutzungskartierung (Straßenraum- und Erdgeschossnutzungen),
- die differenzierte Bestandsaufnahme des öffentlichen und privaten Parkraumangebots nach verkehrsrechtlicher Widmung, Bewirtschaftung und anderen Bindungen,
- die Durchführung von Belegungszählungen im ruhenden Verkehr, ganztägig als Kennzeichenerfassung in Stundenintervallen oder mindestens in den kritischen Zeitbereichen,
- die Ermittlung der Parkraumnachfrage (insbesondere der Bewohner),
- die Erstellung einer nach Nutzergruppen, Parkorten und Tageszeitbereichen differenzierten Parkraumbilanz,
- die Entwicklung des Parkkonzepts, wobei straßen- oder bereichsweise festzulegen ist, welches Anwendungsprinzip am zweckmäßigsten ist.

Die parkstandgenaue Kennzeichenerfassung erlaubt die Ermittlung von Belegung und Parkdauer. Außerdem kann eine genaue Identifizierung und Differenzierung der Nutzergruppen im Tagesverlauf durch Abgleich der im Straßenraum erfassten Kennzeichen mit den Kfz-Zulassungen für das Gebiet erfolgen. Des Weiteren ermöglicht die Kennzeichenerfassung auch die Ermittlung des Parkverhaltens gebietsfremder Nutzergruppen im Tagesverlauf.

Das Konzept der Parkraumbewirtschaftung sollte behördenintern sowie mit Bürgern, Interessenvertretern und der Kommunalpolitik abgestimmt werden. Das anordnungsreife Realisierungskonzept sollte als Faltblatt oder Informationsbroschüre sowie in Informationsveranstaltungen den Betroffenen unter Einbeziehung der lokalen Medien vorgestellt werden.

C.7 Durchführung

C.7.1 Beschilderung

Sonderparkflächen für Bewohner nach § 45 StVO können grundsätzlich wie folgt gekennzeichnet werden (siehe Bild C-1):

1. Mit Zeichen 286 StVO (nach § 41 Abs. 2 Nr. 8) und dem Zusatzschild 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ (Negativ-Beschilderung).

2. Mit Zeichen 314 oder 315 StVO (nach § 42 Abs. 4) und dem Zusatzschild 1044-30 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ...“ (Positiv-Beschilderung).

Parkraumangebote für nicht berechnigte Nutzer können mit Parkscheibe, Parkuhr oder Parkscheinautomat bewirtschaftet werden (siehe Bild C-1).

Für das Parken in Längsaufstellung am Fahrbahnrand ist die Negativ-Beschilderung zweckmäßig, die auch das kurzzeitige Halten, z. B. zur Anlieferung, ermöglicht. Die Positiv-Beschilderung empfiehlt sich für Parkplätze und bei Schräg- oder Senkrechtaufstellung am Fahrbahnrand. Bei tageszeitlich alternierender oder zeitgleicher Widmung für Bewohnerparken und für allgemeines Parken ist ebenfalls die Positiv-Beschilderung zu empfehlen, da hiermit die Gebührenpflichtigkeit und derer tageszeitliche Geltung ausgeschildert werden können.

Bei als Haltverbotszone mit Zeichen 290/292 StVO („eingeschränktes Haltverbot für eine Zone“) ausgeschilderten Bereichen ist die Bezeichnung des Bewohnerparkbereichs auf der Zonenbeschilderung aufzuführen; dies entbindet dann von der abschnittswisen Wiederholung des Zusatzschildes 1020-32 („Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“). Sind die Parkstände in der Haltverbotszone abschnittsweise mit Zeichen 314 oder 315 StVO und dem Zusatzschild 1052-33 („mit Parkschein“) ausgeschildert sind die parkberechtigten Bewohner von der Kostenpflichtigkeit und der Parkzeitbeschränkung freigestellt.

Da gebietsfremde Nutzer zumindest in ausgewiesenen Tageszeitbereichen ausschließlich kostenpflichtig und mit begrenzter Dauer parken dürfen, sind Parkscheinautomaten in ausreichender Anzahl aufzustellen und deren Standorte so zu wählen, dass sie gut und zügig aufgefunden werden (siehe Abschnitt 2.3.4).

C.7.2 Parkausweis

Berechtigte Bewohner erhalten auf Antrag für ein auf sie als Halter zugelassenes (oder nachweislich von ihnen dauerhaft genutztes) Kraftfahrzeug einen besonderen Parkausweis, der von außen deutlich erkennbar am Fahrzeug (hinter der Frontscheibe) angebracht werden muss.

Form und Inhalt des Parkausweises sind vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bundeseinheitlich vorgegeben (siehe VwV-StVO zu § 45). Die inhaltlichen Eintragungen beschränken sich dabei auf die Angabe der Genehmigungsbehörde und die Parkausweisnummer. Zur eindeutigen bereichswisen Zuordnung und um Missbrauch vorzubeugen, sollte der Parkausweis die Gebietsbezeichnung („Parkbereich ...“ oder Parkzone ...“), das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs und die Gültigkeitsdauer oder das Ablaufdatum der Sonderparkberechtigung enthalten. Im Genehmigungsbescheid wird der stadträumliche Geltungsbereich aufgeführt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass ca. 90% der Berechtigten sich einen Parkausweis ausstellen lassen. Es empfiehlt sich, einen Schlüssel von durchschnittlich 1,6 parkberechtigten Fahrzeugen je vorhandenen Parkstand nicht zu überschreiten.

Trennprinzip – grob				
Beschilderung	Nr.	Anwendung		
	314	Bewohner	0–24 h	
		Gebietsfremde Langzeitparker	–	
		Gebietsfremde Kurzzeitparker	–	
		Liefern und Laden	–	
	286	Bewohner	0–24 h	
		Gebietsfremde Langzeitparker	–	
		Gebietsfremde Kurzzeitparker	–	
		Liefern und Laden	0–24 h	
Wechselprinzip				
Beschilderung	Nr.	Anwendung		
	314	Bewohner	18–9 h frei 9–18 h Park- schein	
		1052-33	Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Be- dien- pflicht
			Gebietsfremde Kurzzeitparker	0–24 h
			Liefern und Laden	–
	286	Bewohner	18–9 h	
		Gebietsfremde Langzeitparker	–	
		Gebietsfremde Kurzzeitparker	–	
		Liefern und Laden	0–24 h	

Trennprinzip – fein					
Beschilderung	Nr.	Beschilderung	Nr.	Anwendung	
	314	1044-30	alternativ	Bewohner	0–24 h
				Gebietsfremde Langzeitparker	–
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	9–18 h
				Liefern und Laden	–
	1052-33/ 1040-30		1040-32/ 1040-30	Bewohner	0–24 h
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	9–18 h

Mischprinzip					
Beschilderung	Nr.	Beschilderung	Nr.	Anwendung	
	314	1052-33	alternativ	Bewohner	0–24 h
				Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Be- dien- pflicht
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	0–24 h
				Liefern und Laden	–
	1044-30		1040-32	Bewohner	0–24 h
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	0–24 h

Mischprinzip (Zone)					
Beschilderung	Nr.	Beschilderung	Nr.	Anwendung	
	290 (Beginn)	zusätzlich straßenab- schnittsweise	314	Bewohner	0–24 h
				Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Be- dien- pflicht
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	0–24 h
				Liefern und Laden	0–24 h
	292 (Ende)		1052-33	Bewohner	0–24 h
				Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Be- dien- pflicht
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	0–24 h
				Liefern und Laden	0–24 h

Bild C-1: Beispiele für die Beschilderung von Sonderparkflächen für Bewohner

C.7.3 Kosten und Gebühren

Die mit Sonderparkberechtigungen verbundenen Kosten müssen unterschieden werden nach

- einmaligen Kosten für die Planung, die Einführung und die Beschilderung sowie
- laufenden Kosten der Verwaltung für die Erteilung und Änderung der Parkausweise nach § 45 StVO und für die Überwachung einschließlich der Sachaufwendungen usw.

Die Verwaltungsgebühr für die Erteilung einer Sonderparkberechtigung nach § 45 StVO ist in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr -GebOSt- unter Gebühren-Nummer 265: „Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner“ vorgegeben.

C. 8 Begleitende Untersuchungen und Überwachung

Begleitende Untersuchungen zur Parkraumbelegung sind, wie bei allen Parkraumbewirtschaftungen, während der Einführungsphase der Sonderparkberechtigungen erforderlich, um die notwendigen Anpassungsmaßnahmen zu konzipie-

ren und um die zu Beginn gegebenenfalls zahlreichen Anregungen und Beschwerden sachgerecht bearbeiten zu können. Verdrängungseffekte und Auswirkungen auf Nachbargebiete sind besonders im Auge zu behalten, z. B. kann je nach Gebührenhöhe eine „Sparabwanderung“ eintreten.

Die besten Regelungen einer Parkraumbewirtschaftung verfehlen ihre Wirkung, wenn bei ihrer Nichteinhaltung keine Ahndung erfolgt. Die erfolgreiche Umsetzung einer parkpolitischen Maßnahme in der Praxis, das heißt die konsequente Befolgung der Anordnungen, setzt deswegen eine wirksame Kontrolle voraus. Falschparkeranteile über 20 % stellen die Funktionsfähigkeit der Maßnahme in Frage. Sie führen auch zu Verärgerungen statt zu Verbesserungen. Die erforderliche Intensität der Überwachung liegt nach Erfahrungen in stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten bei zwei und mehr Bestreifungen täglich, wozu eine Überwachungskraft für 400 bis 600 Parkstände im öffentlichen Straßenraum benötigt wird. Wenn die tägliche Überwachung nicht gewährleistet werden kann, sollte ernsthaft geprüft werden, ob es zweckmäßig ist, die Sonderparkberechtigung für Bewohner einzuführen oder aufrecht zu erhalten.