



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

IGV GmbH & Co. KG

Augustenstr. 55 · 70178 Stuttgart

Tel. 0711 / 66 45 13 - 0 · Fax - 22

<http://www.igv-stuttgart.de>



Park.Raum.Check Stadt Sachsenheim

Bericht

Juni 2025

A1100

Projektleitung Moritz Jordan, M. Eng.

Projektmitarbeit Ansgar Mielitz, B. Eng.



Eine
Initiative
von



**Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr**



Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	4
2	Bestandsbeschreibung und Analyse.....	5
	2.1 Erhebungsprogramm.....	7
	2.2 Ergebnisse.....	7
3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	16
	3.1 Wirkung von Gebührenerhöhung.....	19
4	Maßnahmencheck.....	21
5	Maßnahmenempfehlung.....	26
6	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	27
	6.1 Aufwände.....	27
	6.2 Einnahmepotenziale.....	28
7	Nächste Schritte.....	28
8	Fördermöglichkeiten für Mobilität und Klimaschutz.....	33

Anhang: Varianten der Parkraumbewirtschaftung: Rechtliche Hinweise



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Definition Parkdruck gemäß EVE.....	7
Tabelle 2: Wirkung durch Erhöhung der Parkgebühren	19
Tabelle 3: Wirkung durch Erhöhung der Parkgebühren und Reduktion der Parkplätze.....	20
Tabelle 4: Maßnahmencheck im Untersuchungsgebiet Stadt Sachsenheim	21
Tabelle 5: Schritt-für-Schritt Anleitung.....	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestehende Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet	6
Abbildung 2: Mittlere Auslastung und bestehende Bewirtschaftung.....	8
Abbildung 3: Parkraumbelegung im Tagesgang - Gesamt.....	9
Abbildung 4 Mittlere Auslastung Bereich P+R.....	9
Abbildung 5: Parkraumbelegung im Tagesgang - P+R.....	10
Abbildung 6 Mittlere Auslastung Bereich Freies Parken Nordost.....	11
Abbildung 7: Parkraumbelegung im Tagesgang - Freies Parken Nordost.....	12
Abbildung 8 Mittlere Auslastung Bereich Kernstadt Großsachsenheim.....	12
Abbildung 9: Parkraumbelegung im Tagesgang – Kernstadt Großsachsensheims mit 2 h Parkscheibe.....	13
Abbildung 10: Parkdauern Kernstadt Großsachsenheim.....	14
Abbildung 11: Maximale Auslastung	15
Abbildung 12: Zeitliche Abfolge der notwendigen Schritte.....	32



1 Einführung

Viele Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg möchten die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen und die Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen fördern. Parkraummanagement mit angemessenen Parkgebühren trägt maßgeblich zum Erreichen dieser Ziele bei.

Als Unterstützungsangebot für die Kommunen haben [Park.Raum.Checks](#) das Ziel, eine schnelle und unbürokratische Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung vor Ort zu fördern. Konkret werden basierend auf örtlichen Rahmenbedingungen und tatsächlichem Nutzungsverhalten, welches durch eine Parkraumerhebung ermittelt wird, verschiedene Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung geprüft und passende Bewirtschaftungsformen vorgeschlagen.

Durch die Novelle des Straßenverkehrsrechts im Jahr 2024 ist es nun auch möglich Bewohnerparken basierend auf einem prognostizierten Parkdruck einzuführen. Des Weiteren kann Bewohnerparken auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Weitere Informationen zu den Anordnungsvoraussetzungen finden sich im Anhang.

Das [Kompetenznetz Klima Mobil](#) der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bietet die Park.Raum.Checks im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg an. Durchgeführt werden Sie von der Ingenieur Gesellschaft Verkehr (IGV).

Die Stadt Sachsenheim hat im innerstädtischen Bereich verstärkten Park(such)verkehr durch Pendelnde (Bahnhof), Einkaufende, Beschäftigte und Touristen. Auch Bewohnende belegen den öffentlichen Parkraum im Innenstadtbereich. Die Aufenthaltsqualität der Innenstadt leidet unter dem Parkverkehr.

An dieser Stelle setzt der Park.Raum.Check mit der Untersuchung der örtlichen Rahmenbedingungen und Empfehlung geeigneter Formen der Parkraumbewirtschaftung an.



2 Bestandsbeschreibung und Analyse

Das Untersuchungsgebiet in Sachsenheim wird durch die Bahnhofstraße, die Sersheimer Straße, die Hauptstraße sowie durch die Schloßgartenstraße eingegrenzt. Hinzu kommt nördlich des Bahnhofs die P+R-Anlage Wiesenstraße. Im gesamten Gebiet wurden 472 Parkstände erfasst.

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet im Norden mehrere P+R-Anlagen. Im Nordosten befindet sich das Schwimmbad Sachsenheim mit zugehörigen Parkieranlagen. Im südlichen Teil des Erhebungsgebietes liegt der Stadtkern Großsachsenheims. Im Bereich des Stadtkerns finden sich mehrere Parkieranlagen. Dazu gehören der Parkplatz an der Brunnenstraße, die Tiefgarage in der Von-Koenig-Straße, sowie je ein ober- und unterirdisches Parkdeck südlich der Hauptstraße. Die weiteren Parkstände befinden sich entlang der Straßenverläufe. Der Stadtkern ist geprägt von Einzelhandel, Gastronomie und Arztpraxen. Auch die Stadtverwaltung ist in diesem Bereich ansässig. Bei den Parkmöglichkeiten entlang der schmalen Straßen im Stadtkern Großsachsenheims ist häufig nicht direkt ersichtlich, ob es sich um öffentliche Parkstände oder private Stellplätze handelt.

In Abbildung 1 ist die bestehende Bewirtschaftung dargestellt. Aus der Grafik geht hervor, dass im gesamten Erhebungsgebiet gebührenfrei geparkt werden darf. In der Kernstadt ist die Parkdauer Montag bis Freitag von 7 bis 18 Uhr und samstags von 7 bis 12 Uhr auf maximal 2 Stunden begrenzt. Im nördlichen Bereich ist das Parken zeitlich unbeschränkt möglich, hier befinden sich die P+R-Anlagen.

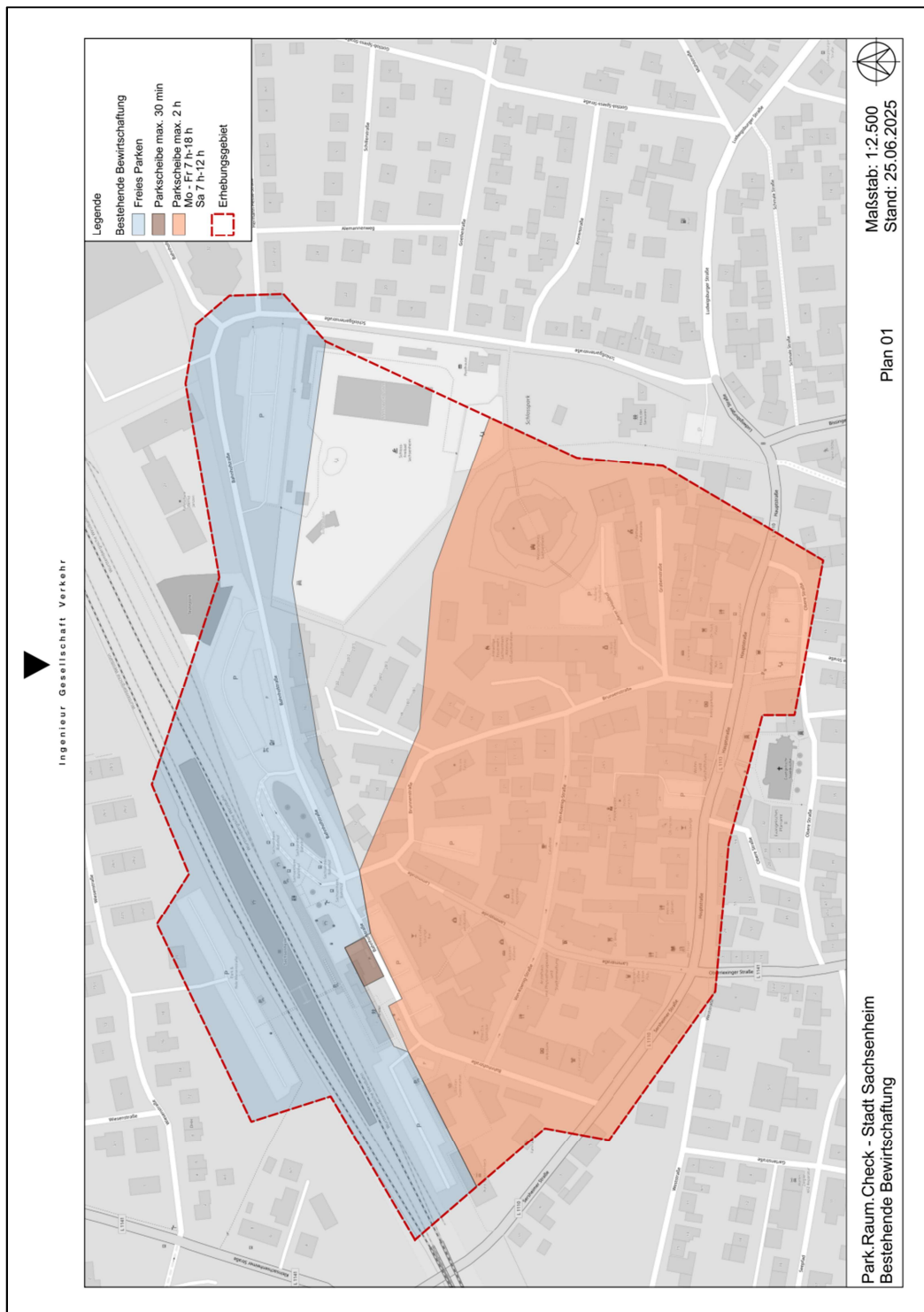


Abbildung 1: Bestehende Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet



2.1 Erhebungsprogramm

Am Donnerstag, 22. Oktober 2024 wurden im Untersuchungsgebiet alle Parkstände und deren Auslastung in 60-min-Intervallen erhoben. Es wurden zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr insgesamt zehn Rundgänge durchgeführt. Dabei wurde die Kapazität pro Straßenabschnitt und die Belegung in zehn Intervallen erhoben. Im Bereich mit geltender zeitlicher Höchstparkdauer wurde zusätzlich die Parkdauer je Fahrzeug, d.h. die Anwesenheit eines bestimmten Fahrzeugs in den Erhebungsintervallen, erhoben.

2.2 Ergebnisse

Insgesamt wurden 472 Parkstände erhoben. In Abbildung 2 ist die mittlere Auslastung mit der bestehenden Bewirtschaftung überlagert. Die mittlere Auslastung lag am Erhebungstag bei 70 % und ist damit auf mittlerem Niveau. Ein hoher Parkdruck gemäß Definition der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) liegt bei > 80 % vor.

Tabelle 1: Definition Parkdruck gemäß EVE

Einteilung der Auslastung	Definition Parkdruck
<60 % Auslastung	Kein Parkdruck
≥60 - <70 % Auslastung	Geringer Parkdruck
≥70 - <80 % Auslastung	Mittlerer Parkdruck
≥80 - <90 % Auslastung	Hoher Parkdruck
≥90 % Auslastung	Sehr hoher Parkdruck

Es ist zu erkennen, dass besonders die Bereiche des P+R, die nicht zeitlich beschränkt sind, stark ausgelastet sind. In der Innenstadt ist die mittlere Auslastung geringer.

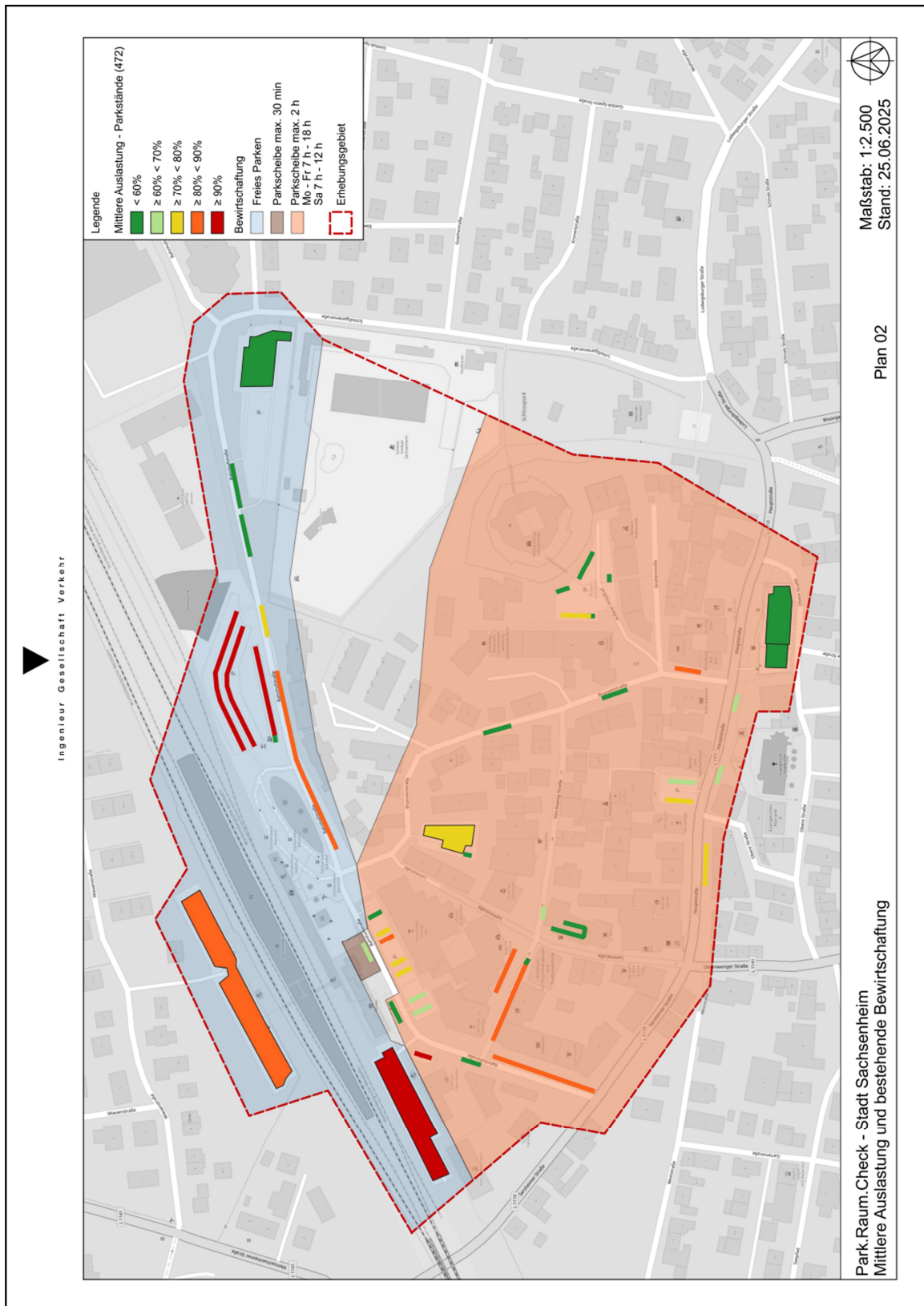


Abbildung 2: Mittlere Auslastung und bestehende Bewirtschaftung

In Abbildung 3 ist die Belegung des Gebiets im Tagesgang dargestellt.

Mittags und abends ist die Belegung am niedrigsten, vormittags und nachmittags treten Spitzen auf. Die Auslastung schwankt zwischen 58 % und 77 %. Die mittlere Auslastung im Erhebungszeitraum beträgt 70 %.

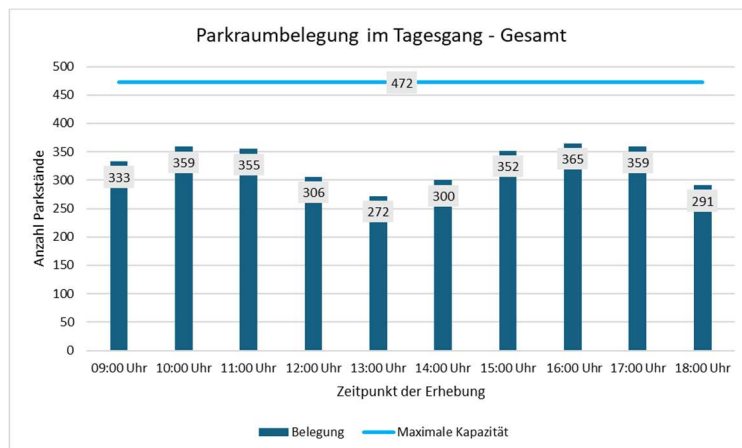


Abbildung 3: Parkraumbelegung im Tagesgang - Gesamt

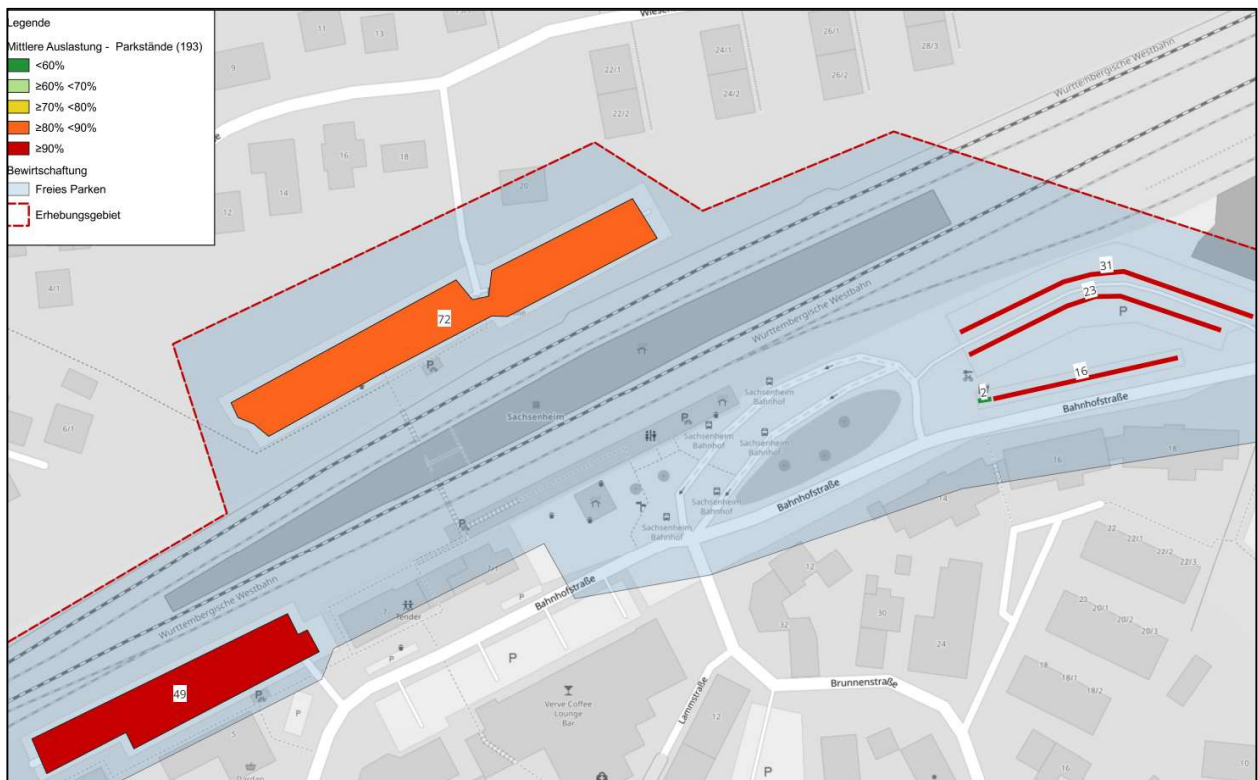


Abbildung 4 Mittlere Auslastung Bereich P+R



In Abbildung 5 ist die Belegung auf den P&R-Parkplätzen im Tagesgang dargestellt.

Dabei sind folgende drei Parkieranlagen enthalten:

- „P+R Wiesenstraße“ nördlich des Bahnhofs,
- der Parkplatz westlich des Bahnhofs und südlich der Bahntrasse,
- der Parkplatz nördlich der Bahnhofstraße, östlich des Busbahnhofs.

Die summierte Kapazität der Parkieranlagen beträgt 193 Parkstände.

Im Tagesgang tritt wenig Veränderung auf. Abends nimmt die Auslastung ab und erreicht gegen 18:00 Uhr einen Tiefpunkt, was einem typischen Verlauf von P+R-Anlagen entspricht. Damit wird deutlich, dass die P+R-Anlagen auch als solche genutzt werden. Die Auslastung bewegt sich zwischen 74% und 97%. Die mittlere Auslastung beträgt hier 91%.

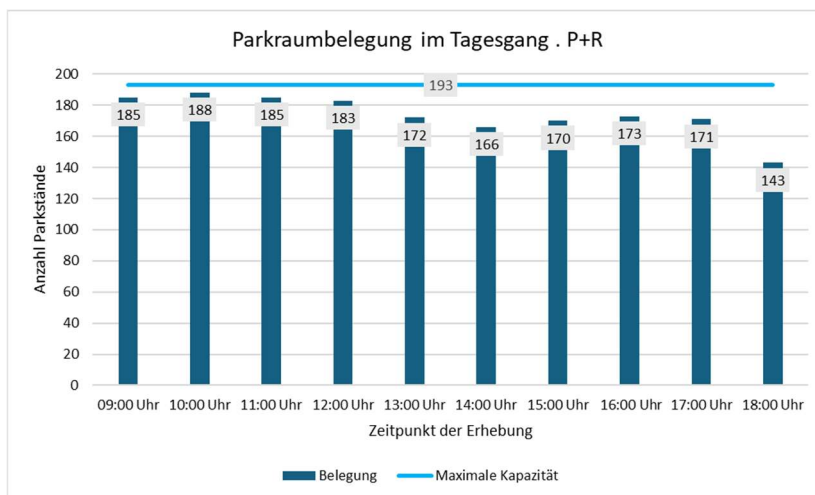


Abbildung 5: Parkraumbelegung im Tagesgang - P+R

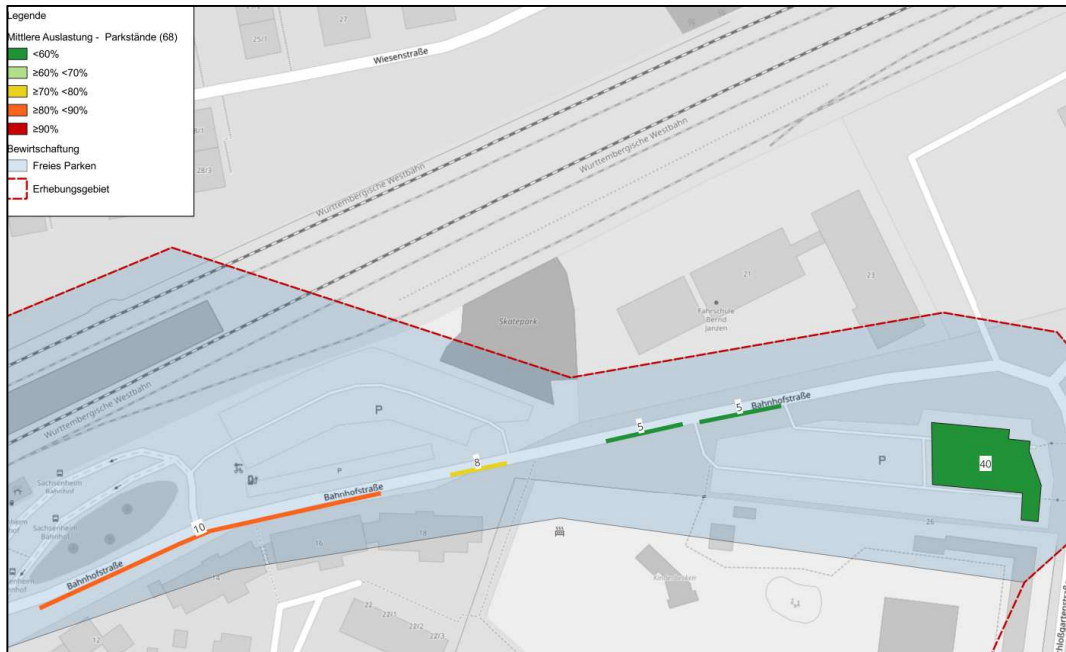


Abbildung 6 Mittlere Auslastung Bereich Freies Parken Nordost

In Abbildung 7 ist die Belegung im Freien Parken Nordost im Tagesgang dargestellt.

Zu diesem Abschnitt zählt der östliche Teil des Freibadparkplatzes und der anliegende Straßenraum der Bahnhofstraße ab Knotenpunkt Bahnhofstraße / Brunnenstraße bis Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schloßgartenstraße. Die Anzahl der erhobenen Parkstände ist 68.

Die mittlere Auslastung ist in diesem Abschnitt mit 38 % sehr gering. Je nach Tageszeit schwanken die Werte zwischen 25 % und 54 %. Die Auslastung ist nachmittags am höchsten.

Die ungewöhnlich niedrige Auslastung kann in der Mitbetrachtung des Freibadparkplatzes begründet liegen. Die Erhebung fand außerhalb der Badesaison im Oktober statt, der lokale Parkdruck war in der Folge niedriger als sonst.

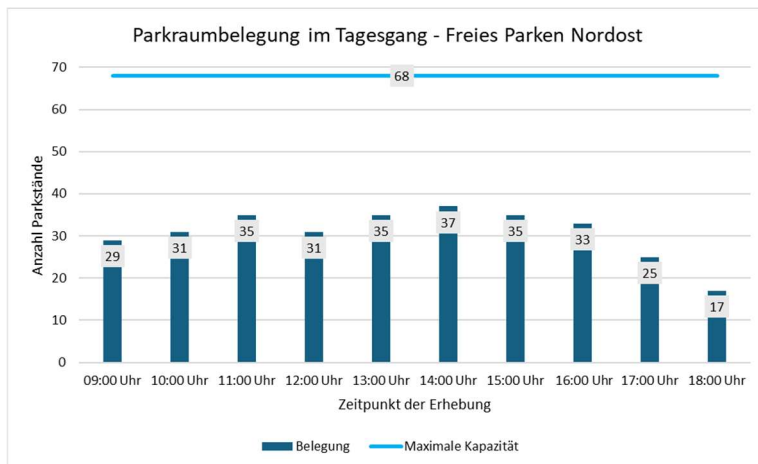


Abbildung 7: Parkraumbelegung im Tagesgang - Freies Parken Nordost

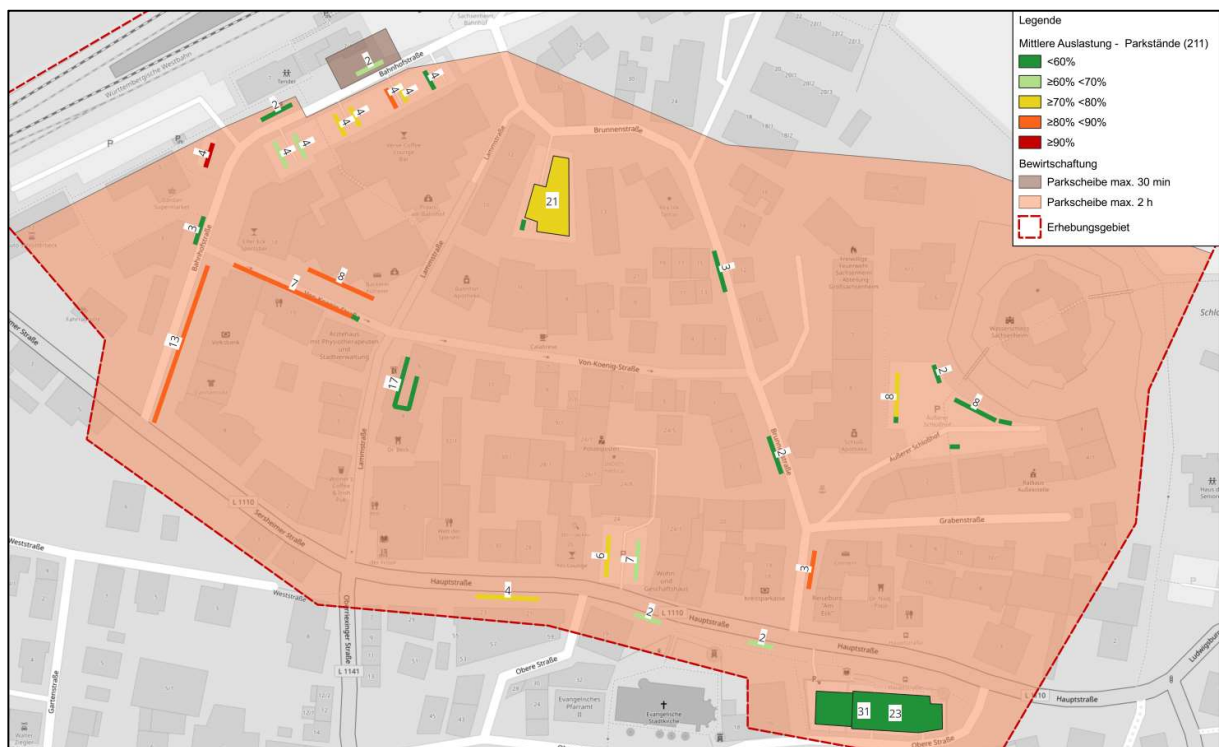


Abbildung 8 Mittlere Auslastung Bereich Kernstadt Großsachsenheim

In Abbildung 9 ist die Belegung in der Kernstadt Großsachsenheims im Tagesgang dargestellt, in welcher eine zeitliche Bewirtschaftung von 2 h von Montag bis Freitag zwischen 7 und 18 Uhr und an Samstagen von 7-12 Uhr gilt. In der Kernstadt befinden sich 211 Parkstände.



Die mittlere Auslastung beträgt in der Kernstadt 62 %. Die Werte schwanken dabei im Tagesgang zwischen 35 % und 78 %. Die Auslastung ist mittags sehr gering und erreicht im Laufe des Nachmittags ein Maximum.

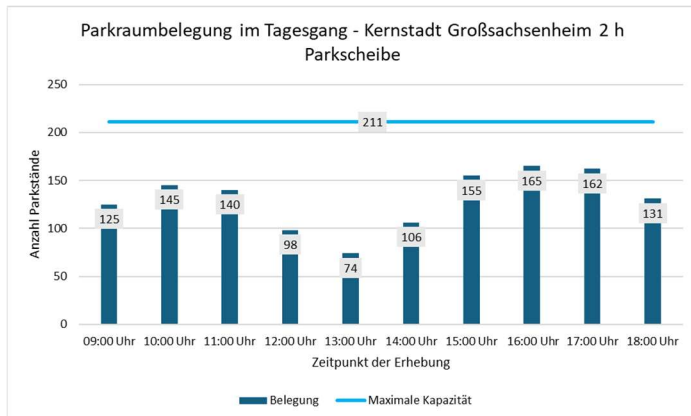


Abbildung 9: Parkraumbelegung im Tagesgang – Kernstadt Großsachsenheims mit 2 h Parkscheibe

Für die Parkstände der Kernstadt, die sich in dem zeitlich bewirtschafteten Bereich befinden, wurden zusätzlich die Parkdauern erhoben.

Die Einteilung in Kurz-, Mittelzeit-, Langzeit- und Dauerparker ergibt sich aus den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Die Kurzzeitparker (Parkdauer bis drei Stunden) haben mit 88,9 % den größten Anteil. Die Mittelzeitparker (Parkdauer drei bis sechs Stunden) machen 4,2 % der Gesamtmenge aus. Die Langzeitparker (Parkdauer sechs bis zehn Stunden) betragen 0,5 %.

Der Anteil der Dauerparker beträgt 6,4 %. Als Dauerparker wurden in der Auswertung jene Fahrzeuge bezeichnet, die in der letzten Erhebungsrunde das erste Mal am jeweiligen Parkstand parkten. Die letzte Erhebungsrunde fand im Verlauf ab 18 Uhr statt, die zeitliche Beschränkung endet zu dem Zeitpunkt. Es wird in der Folge davon ausgegangen, dass sie die folgende Nacht dort stehen werden.

In Abbildung 10 ist die Parkdauer in den beschränkten Gebieten dargestellt.

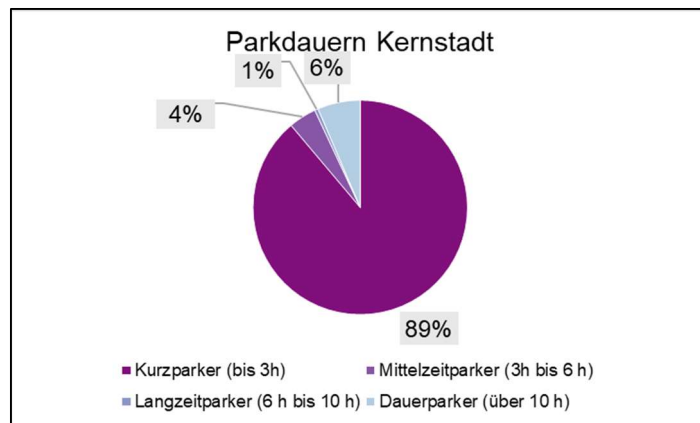


Abbildung 10: Parkdauern Kernstadt Großsachsenheim

In Abbildung 11 ist die maximale Auslastung für das Untersuchungsgebiet dargestellt. Diese beträgt für das Untersuchungsgebiet 87 % und ist damit per Definition ein hoher Parkdruck.

Damit stehen rechnerisch bei einer maximalen Auslastung noch 61 Parkstände zur Verfügung. Räumlich gesehen sind dann auf dem Parkplatz am Freibad, dem angrenzenden Straßenraum, sowie im Parkhaus an der Hauptstraße noch Kapazitäten vorhanden. Die Flächen des P+R und andere bahnhofsnahe Parkstände sind nahezu vollständig ausgelastet. Im Zeitraum der Freibadsaison werden der Parkplatz am Freibad und die angrenzenden Parkstände eine höhere maximale Auslastung haben

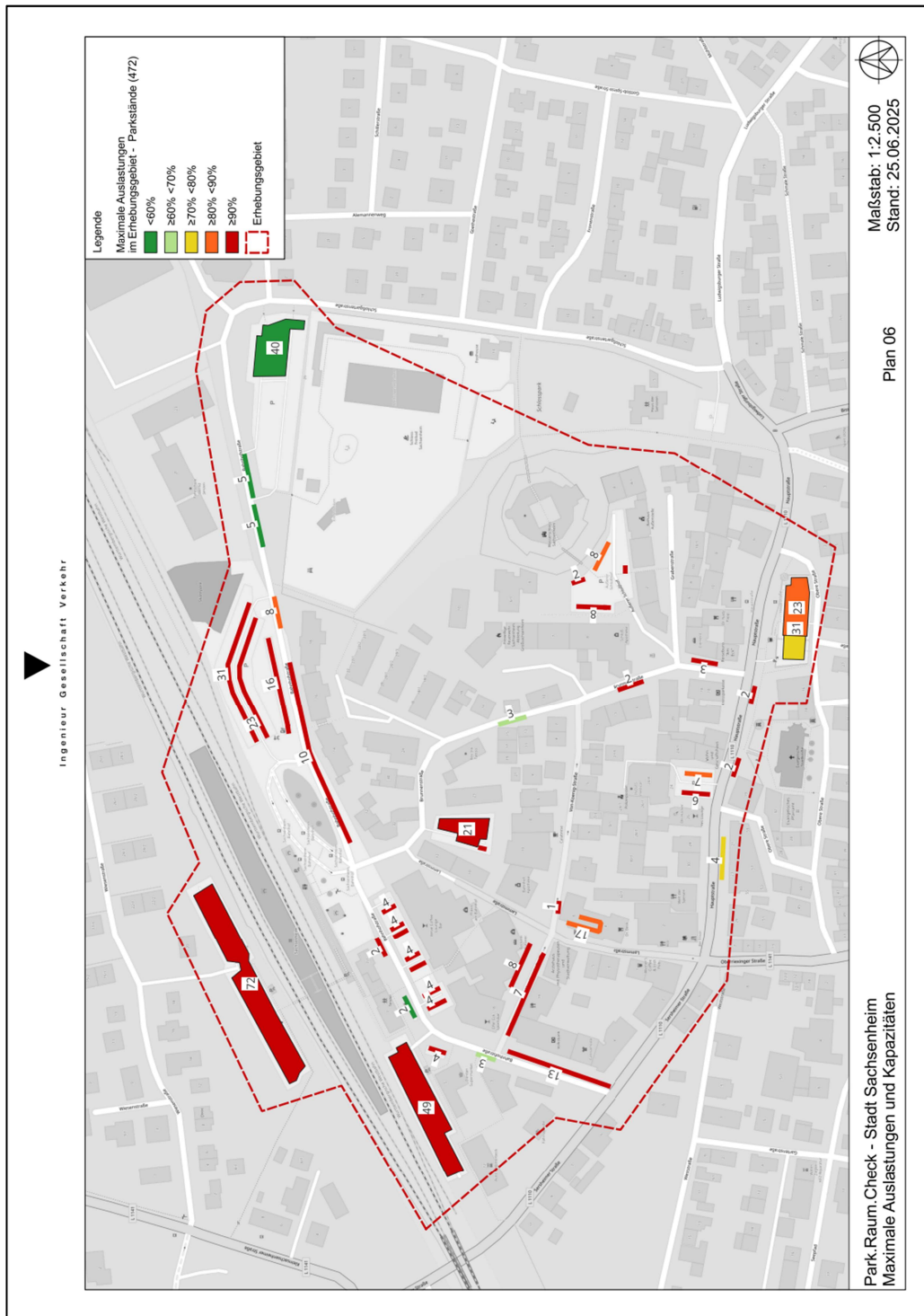


Abbildung 11: Maximale Auslastung



3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das „**klassische**“ **Bewohnerparken** kann von den Straßenverkehrsbehörden im Einvernehmen mit der Gemeinde auf Grundlage des § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a, S. 2, S. 3 StVO i. V. m. § 6a Abs. 5a StVG angeordnet werden. Es kommen hierfür seit der StVO-Novelle drei alternative Anordnungsvoraussetzungen in Betracht. Erstens ein drohender erheblicher Parkraumangel, zweitens ein bestehender erheblicher Parkraumangel oder drittens die Anordnung auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Näheres hierzu folgt aus Nr. XI der VwV zu § 45 StVO. Das Bewohnerparken kann entweder durch eine vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten erfolgen oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen.

Die Parkbevorrechtigung entsteht erst durch Erteilung eines Bewohnerparkausweises. Die Gebührenerhebung für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen erfolgt auf Grundlage des § 6a Abs. 5a StVG. Nach § 1 der Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) sind die Gemeinden, sofern sie örtliche oder untere Straßenverkehrsbehörde sind, zum Erlass von Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen ermächtigt. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. Juni 2023 (Az. 9 CN 2.22) zur Freiburger Gebührensatzung hat den Kommunen große Spielräume hinsichtlich der Gestaltung der Gebührenhöhe eingeräumt. Grenzen setzen das gebührenrechtliche Äquivalenzprinzip und der allgemeine Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG). Die Gebührenerhebung für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen setzt stets den Erlass einer Rechtsverordnung voraus, Satzungen sind unzulässig (für nähere Informationen siehe [Informationen zum Bewohnerparken - Kompetenznetz Klima Mobil](#)).

Eine **Parkraumbewirtschaftung** in Form des Zeitparkens mit oder ohne Gebührenerhebung kann auf Grundlage des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO i. V. m. § 13 Abs. 1, Abs. 2 StVO erfolgen.

Die Gemeinden sind für die Erhebung von Parkgebühren für das Zeitparken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen gemäß § 6a Abs. 6 S. 1 StVG i. V. m. § 44 Straßengesetz BW (StrG) zuständig. Sie haben die Entscheidungsbefugnis darüber, ob sie gebührenpflichtiges, gebührenfreies oder gebührenfreies Parken mit einer Beschränkung der Höchstparkdauer einführen wollen. Grundsätzlich muss mit der Parkraumbewirtschaftung die Absicht verbunden sein, verkehrliche Ziele zu erreichen. Zu beachten ist dabei der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, dass diese verkehrlichen Ziele legitim sein müssen und die



Parkraumbewirtschaftung geeignet, erforderlich und angemessen ist, um diese Ziele zu erreichen oder zu unterstützen. Als verkehrliche Gründe kommen etwa eine intensive Nutzung knappen Parkraums oder das Verhindern von Dauerparken in Betracht.

Die zeitliche Parkraumbewirtschaftung mit Gebührenerhebung erfolgt durch das Aufstellen von Parkuhren oder Parkscheinautomaten (§ 13 Abs. 1 StVO). Als Variante des klassischen Parkscheins kommt im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung auch das Ausstellen sog. **Dauerparkscheine** in Betracht. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass weiterhin Parkstände für das Kurzzeitparken verfügbar bleiben müssen. Da hierzu noch keine Rechtsprechung vorliegt, verbleiben rechtliche Unsicherheiten. Die zeitliche Parkraumbewirtschaftung ohne Gebührenerhebung wird durch eine Parkscheibenregelung ausgestaltet (§ 13 Abs. 2 S. 1 StVO).

Nach § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO kann die Anordnung zur Parkraumbewirtschaftung auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgen. Die Anordnung erlässt die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde (§ 45b Abs. 1b S. 3 StVO). Notwendig ist ein kommunales Verkehrskonzept, das gewisse Mindestvoraussetzungen erfüllen muss (siehe den Anhang für nähere Informationen). Die Ausgestaltung ist ebenfalls mit oder ohne Gebührenerhebung möglich.

Die Ausgestaltung der Gebührenhöhe regeln die Gemeinden in eigener Verantwortung. Hierzu sind sie befugt, Gebührenordnungen als Satzungen zu erlassen.

Die Straßenverkehrsbehörden können nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 4a, 4b oder 11 StVO in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller (z. B. BewohnerInnen) **Ausnahmen** von den Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen genehmigen. Die Ermessensentscheidung muss verhältnismäßig sein. Ausnahmen sind nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt, es gelten strenge Anforderungen an den Nachweis der Dringlichkeit, Rn. 1 Nr. I der VwV zu § 46 StVO (z. B. örtlich begrenzte Ausnahmen bei fehlenden privaten Stellplätzen). Die Gebührenerhebung für die Erteilung von Ausnahmen nach § 46 StVO ist bundesrechtlich in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geregelt. Nr. 264 der Anlage zu § 1 GebOSt ist für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 10,20 bis 767,00 € zu erheben. Dauerausnahmegenehmigungen sind nach Rn. 6 Nr. VI der VwV zu § 46 StVO auf höchstens drei Jahre zu befristen. Sie dürfen nur widerruflich erteilt werden.



Die **Umwidmung (Teileinziehung)** von Parkständen erfolgt nach § 7 Abs. 1 S. 2 StrG. Hierfür ist die Gemeinde zuständig, wenn es sich um innerörtlich abgegrenzte Parkstände am Straßenrand handelt, bei denen die Gemeinde Straßenbaulastträgerin ist. Durch die Teileinziehung wird die Widmung der Straße nachträglich auf eine bestimmte Benutzungsart, z. B. Fußgänger- oder Radverkehr beschränkt. Der Kfz-Verkehr ist dann gänzlich ausgeschlossen. Für eine Teileinziehung müssen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen, wobei die widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen werden müssen.



3.1 Wirkung von Gebührenerhöhung

In einer [Kurzstudie zur Abschätzung der Klimawirkung von Parkraummanagement](#) werden drei Szenarien untersucht, welche Auswirkungen Parkgebühren auf die Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Stadt, auf dem Land und auf den Pkw-Besitz haben. Dabei zeigt sich, dass erst ab einer gewissen Gebührenhöhe für Kurzzeitparkgebühren, Tagesparkgebühren und Jahresparkgebühren mit Effekten zu rechnen ist. Im Szenario 1 (1 €/Stunde - 10€/Tag - 120 €/Jahr) sind beispielsweise nur geringe Reduzierungen in Bezug auf den Pkw-Verkehr und den Pkw-Besitz festzustellen sind. Ab Szenario 2 (2 €/Stunde - 15€/Tag - 500 €/Jahr) sind signifikante Reduzierungen zu erkennen. Die Wirkungen sind im untersuchten Szenario 3 (4 €/Stunde - 30€/Tag - 1.000 €/Jahr) am größten.

Tabelle 2: Wirkung durch Erhöhung der Parkgebühren

	Parkgebühr pro Stunde / Tag / Jahr	Reduzierung Pkw-Verkehr (Stadt) 2-10 km / > 10 km	Reduzierung Pkw-Verkehr (Land) 2-10 km / > 10 km	Reduzierung Pkw-Besitz
Szenario 1	1 € / 10€ / 120 €	-4 % / -3 %	-2 % / -1 %	-0,7 %
Szenario 2	2 € / 15€ / 500 €	-19 % / -14 %	-9 % / -6 %	-3,8 %
Szenario 3	4 € / 30€ / 1.000 €	-44 % / -36 %	-25 % / -16 %	-7,8 %

Die Berechnungen beziehen sich auf ein Referenzszenario aus der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), dass alle politischen Maßnahmen und ökonomischen Entwicklungen bis August 2020 berücksichtigt.

Durch eine Erhöhung der Parkgebühren in Kombination mit der Reduzierung von Parkständen verstärken sich die Effekte. Insbesondere ist ab Szenario 2 mit signifikanten Reduzierungen zu rechnen.



Tabelle 3: Wirkung durch Erhöhung der Parkgebühren und Reduktion der Parkplätze

	Parkgebühr pro Stunde / Tag / Jahr	Reduzierung Pkw-Verkehr (Stadt) 2-10 km / > 10 km	Reduzierung Pkw-Verkehr (Land) 2-10 km / > 10 km	Reduzierung Pkw-Besitz
Szenario 1	1 € / 10€ / 120 €	-8 % / -10 %	-4 % / -4 %	-2,1 %
Szenario 2	2 € / 15€ / 500 €	-25 % / -24 %	-13 % / -11 %	-6,5 %
Szenario 3	4 € / 30€ / 1.000 €	-52 % / -47 %	-31 % / -24 %	-11,9 %

Die Berechnungen beziehen sich auf ein Referenzszenario aus der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), dass alle politischen Maßnahmen und ökonomischen Entwicklungen bis August 2020 berücksichtigt.

Im Kontext des Park.Raum.Checks unterstreicht diese Studie die Bedeutung einer gezielten Steuerung der Verkehrsmittelwahl durch geeignete Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Eine angemessene Gebührenhöhe ist erforderlich, um eine lenkende Wirkung auf das Parkverhalten zu erzielen, den Parksuchverkehr zu reduzieren und den öffentlichen Raum effizient und im Sinne aller Nutzungsansprüche – insbesondere für Aufenthalt, Fuß- und Radverkehr – zu gestalten.



4 Maßnahmencheck

In nachfolgender Tabelle sind verschiedene Varianten der (Parkraum-) Bewirtschaftung aufgelistet. Dabei wird im Rahmen des Park.Raum.**Checks** für die Stadt Sachsenheim geprüft, welche Maßnahmen basierend auf den Erhebungsergebnissen und nach Einschätzung des Fachbüros umsetzbar, bedingt umsetzbar oder nicht umsetzbar sind. Im Anhang sind die Anordnungsvoraussetzungen für die jeweiligen Bewirtschaftungsformen dargestellt.

Tabelle 4: Maßnahmencheck im Untersuchungsgebiet Stadt Sachsenheim

Maßnahme	Rechtliche Voraussetzungen (Weitere Informationen finden sich im Anhang)	Planerische Kriterien	Prüfung	Erläuterung
Klassisches Bewohnerparken §45 StVO und §6a StVG		Nutzungskonkurrenz zwischen BewohnerInnen und Fremdparkenden	X	<i>Die Parkstände in der Innenstadt werden von BesucherInnen und BewohnerInnen gleichermaßen genutzt. Aufgrund der bestehenden Regelungen überlagern sich diese Nutzungen kaum (tagsüber: BesucherInnen, nachts: BewohnerInnen). Eine Konkurrenz konnte nicht beobachtet werden.</i>
	Erheblicher Parkraum-mangel	Hoher Parkdruck (Auslastung > 80 %)	X	<i>Insgesamt sind die vorhandenen Parkstände im Betrachtungsgebiet nicht sehr hoch ausgelastet.</i>
	Erheblicher Parkraum-mangel in Verbindung mit mangelnden privaten Stellflächen		X	<i>Ein erheblicher Parkraum-mangel konnte nicht nachgewiesen werden.</i>
	Drohender erheblicher Parkraum-mangel basierend auf einem prognostizierten erheblichen Parkraum-mangel bspw. aufgrund Parkraum-bewirtschaftung in		(✓)	<i>Es ist nicht mit drohendem erheblichem Parkraum-mangel zu rechnen, da im Untersuchungsgebiet keine Nachverdichtungen oder Rückbau von Straßenparkständen geplant sind. Es kann dann mit einem drohenden erheblichen Parkraum-mangel gerechnet werden, wenn Parkstände reduziert werden</i>



Maßnahme	Rechtliche Voraussetzungen (Weitere Informationen finden sich im Anhang)	Planerische Kriterien	Prüfung	Erläuterung
	angrenzenden Gebieten, absehbaren Bauvorhaben oder der Reduktion von Parkmöglichkeiten.			<i>oder Nachverdichtungen geplant sind.</i>
	Auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.		✓	<i>Die Stadt Sachsenheim hat unterschiedliche Nutzungsansprüche ans Parken. Eine Möglichkeit kann sein, Bewohnerparken über ein Parkraumkonzept festzulegen. Dabei muss die städtebauliche oder umweltbezogene Wirkung aufgezeigt werden.</i>
Ausnahmegenehmigungen für BewohnerInnen §46 StVO	Für eine Ausnahmegenehmigung für BewohnerInnen muss eine Verhältnismäßigkeit nachgewiesen werden.	Vor allem in Gebieten, in denen BewohnerInnen von der Parkraumbewirtschaftung ausgenommen werden sollen und die Voraussetzungen des klassischen Bewohnerparkens nicht erfüllt werden können. Die Ausnahmen sind nur in bestimmten Einzelfällen bzw. für bestimmte AntragsstellerInnen möglich.	X	<i>Wird aus historischen Gründen ähnlich in Abschnitten der Bahnhofstraße praktiziert. Für eine Ausweitung der Regelung gibt es keine Notwendigkeit.</i>



Maßnahme	Rechtliche Voraussetzungen (Weitere Informationen finden sich im Anhang)	Planerische Kriterien	Prüfung	Erläuterung
Bewirtschaftung (zeitlich) §13 StVO „Park-scheibe“	Für eine zeitliche Parkraumbewirtschaftung ist eine straßenverkehrsrechtliche Gefahrenlage erforderlich. Ausreichend dafür ist ein hoher Parkdruck z.B. durch einen Mangel an Kurzzeitparkständen. Parkraumbewirtschaftung kann auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Dafür ist ein kommunales Verkehrskonzept notwendig.	Auf Parkflächen, auf denen ein bestimmter Umschlag vorgesehen ist oder Parkflächen, die bestimmten Nutzergruppen vorbehalten sein sollen. Kann kombiniert werden mit monetärer Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken. Parkraumbewirtschaftung hat einen stark lenkenden Charakter. Durch Parkgebühren und -regelungen kann das Parkverhalten gesteuert werden.	✓	<i>Ziel der Stadt Sachsenheim ist es Parkvorgänge und damit Parksuchverkehr im innerstädtischen Bereich zu reduzieren und das Parken auf den Sammel-Parkplätzen zu bündeln. Die zeitliche Bewirtschaftung ist dabei ein wichtiges Instrument. Vgl. dazu Kapitel 5</i>



Maßnahme	Rechtliche Voraussetzungen (Weitere Informationen finden sich im Anhang)	Planerische Kriterien	Prüfung	Erläuterung
Bewirtschaftung (monetär) §45 StVO „Parkscheinautomaten“	Vgl. „Bewirtschaftung (zeitlich)“	Zur Bepreisung der als Parkstand genutzten öffentlichen Fläche. Kann kombiniert werden mit Höchstparkdauern und Bewohnerparken. Die Parkraumbewirtschaftung hat einen stark lenkenden Charakter. Durch Parkgebühren und -regelungen kann das Parkverhalten gesteuert werden.	✓	<i>Um Parksuchverkehr im innerstädtischen Bereich zu reduzieren und das Parken auf den Sammel-Parkplätzen zu bündeln, ist auch die monetäre Bewirtschaftung ein wichtiges Instrument. Die Einflussmöglichkeiten sind jedoch limitiert, da die Erreichbarkeit des Einzelhandels gewährleistet werden muss und teilweise auch private Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die IGV empfiehlt eine Gebühr von zunächst 1,00 €/h für den innerstädtischen Bereich. Weitere Informationen finden sich in Kapitel 5.</i>
Dauerparkscheine für alle	Ein Dauerparkschein ist eine Variante des klassischen Parkscheins im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung. Es müssen weiterhin Kurzzeitparkstände zur Verfügung stehen.	In Gebieten, in denen die rechtlichen Voraussetzungen des Bewohnerparkens nicht erfüllt sind, da genügend Parkkapazitäten zur Verfügung stehen, oder als Ergänzung zum Bewohnerparken, um Fremdparkenden Parkberechtigungen einzuräumen.	X	<i>Die Kernstadt Großsachsenheims sollte nicht zum Dauerparken genutzt werden.</i>
Umwidmung von	Zur Umwidmung müssen überwiegende Gründe des	In Gebieten, in denen der Parkdruck nicht sehr	✓	<i>Vor dem Hintergrund von Klimaschutz und Klimaanpassung sollten Parkstände umgewidmet werden.</i>



Maßnahme	Rechtliche Voraussetzungen (Weitere Informationen finden sich im Anhang)	Planerische Kriterien	Prüfung	Erläuterung
Parkständen §7 StraBen-gesetz BW	Wohls der Allgemeinheit genannt werden, z.B. Verkehrsberuhigung, Förderung des geschäftlichen, kulturellen und geselligen Lebens in der Innenstadt, Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Es müssen öffentliche und private Belange gegeneinander abgewogen werden.	hoch ist, können Parkstände einer anderen Nutzung zugeführt werden.		<i>In Sachsenheim sind die öffentlichen Räume in der Innenstadt eng und unübersichtlich. Gleichzeitig stehen im Betrachtungsgebiet ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Es wird vorgeschlagen, einzelne Parkstände in der Innenstadt umzuwidmen. Dies fördert andere Mobilitätsformen (z.B. Umwidmung in Radabstellanlagen oder Bau von Radwegen) und sorgt für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität. Die Erhebung hat nachgewiesen, dass im Gebiet grundsätzlich mehr als ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.</i>
Parkleitsystem		Häufig entstehen auf der Suche nach einer Parkmöglichkeit unnötige Parksuchverkehre. Insbesondere dann, wenn es stets ausreichend freie Parkmöglichkeiten gibt, können durch ein Parkleitsystem Parksuchverkehre reduziert werden.	✓	<i>In Sachsenheim stehen ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Durch eine verstärkte Nutzung der Sammelparkplätze am Rande der Innenstadt, insbesondere an der Hauptstraße, kann das Verkehrsaufkommen in den engen Straßen der Innenstadt reduziert werden. Ein (dynamisches) Parkleitsystem kann dazu beitragen.</i>



5 Maßnahmenempfehlung

Die Erhebung zeigt, dass die Parkmöglichkeiten innerhalb des Untersuchungsgebiets im Mittel zwar zu 70 % ausgelastet sind, jedoch stets freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Besonders die Parkstände entlang der schmalen Straßen in der Kernstadt Großsachsenheims werden stark frequentiert. Die Parkstände und die Parkverkehre in diesem Bereich schränken die Aufenthaltsqualität jedoch spürbar ein. Die Erhebung macht deutlich, dass am Rande der Kernstadt, zum Beispiel in der Tiefgarage Hauptstraße, durchgängig freie Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Durch eine Attraktivierung der Parkierungsschwerpunkte am Rande der Kernstadt kann der Parkverkehr innerhalb der engen Straßen spürbar reduziert und damit die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Aus dem Maßnahmencheck lassen sich folgende Maßnahmenempfehlungen ableiten. Für die Wirksamkeit der Maßnahmen ist eine effektive Parkraumkontrolle **zwingend erforderlich**.

- ▶ Attraktivierung der Parkieranlagen rund um die Innenstadt:
 - ▶ Ertüchtigung der Tiefgarage Hauptstraße:
 - ▶ Bessere Beleuchtung, neuer Anstrich mit ansprechender Gestaltung, nach Möglichkeit Verbreiterung der Parkstände
 - ▶ Ertüchtigung des Parkplatzes am Freibad:
 - ▶ Ausbesserung von Belagsschäden, Erneuerung der Markierung, Informationstafel Wegführung in die Innenstadt
- ▶ Einrichtung eines (digitalen) Parkleitsystems
 - ▶ Detektion der öffentlichen und halböffentlichen Parkstände in der Innenstadt (Von-Koenig-Straße, Brunnenstraße, Äußerer Schloßhof)
 - ▶ Dynamische Anzeige, wenn alle Parkmöglichkeiten in der Innenstadt belegt sind an der Einfahrt in der Von-Koenig-Straße und in der Brunnenstraße (südlich)
 - ▶ Kommunikation und einfache Visualisierung der Parkierungsregelungen
- ▶ Erhebung von Parkgebühren in der Innenstadt mit einfacher Gebührenstruktur, z.B.:
 - ▶ 1,00 € je angefangene Stunde, Parkdauer max. 2 h (Mo-Fr 7-18 Uhr und Sa 7-12 Uhr)
 - ▶ Möglichst Integration der halböffentlichen Parkmöglichkeiten in die Gebührenstruktur, z.B. in der Von-Koenig-Straße



- Nutzung der Tiefgarage in der Von-Koenig-Straße vollständig als Quartiersgarage (Bewohnende, Beschäftigte, Kunden)
- Umwidmung einzelner Parkstände, um Platz für Begrünung, Aufenthalt (z.B. Sitzmöblierung etc.) und andere Verkehrsarten wie den Fuß- und Radverkehr zu schaffen
- Verkehrsberuhigung des Schlosshofs: Beibehaltung der Behindertenparkplätze und neue Nutzung der hochwertigen Fläche (z.B. als Wochenmarkt-Standort)
- Verlängerung der eingeschränkten Haltverbotszone (StVO-Zeichen 290.1) mit Zusatzzeichen 1053-52 (Parken nur in gekennzeichneten Flächen) im nördlichen Bereich der Brunnenstraße zwischen der Von-Koenig-Straße und der Bahnhofstraße
- Kommunikation der Veränderung und Beteiligung bei der Umsetzung.
- Bessere Kenntlichmachung und Kommunikation des Parkangebots mit z.B. Flyern und Übersichtskarten auf der Homepage. So können die Besucher in die Parkierungsanlagen am Rande der Kernstadt Großsachsenheims gelenkt werden.
- Kenntlichmachung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie bessere Kenntlichmachung der privaten Stellplätze. Hier kommt es häufig zu Verwechslungen.

6 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

6.1 Aufwände

Zur Erhebung der Parkgebühren in der Innenstadt müssen Parkscheinautomaten beschafft werden. Sollte der Schloßhof verkehrsberuhigt werden, sind zwei Parkscheinautomaten ausreichend: Einer in der Von-Koenig-Straße und einer im südlichen Bereich der Brunnenstraße. Es empfiehlt sich, Parkscheinautomaten mit Möglichkeit zur Eingabe des amtlichen Kennzeichens zu beschaffen, um die Digitalisierung zu unterstützen. Parallel sollte mit einem Anbieter für Handyparken kooperiert werden.

Die Kosten eines Parkscheinautomaten belaufen sich bei der geringen Gesamtstückzahl auf ca. 8.000 € (netto) inkl. pauschalem Ansatz für Tiefbauarbeiten. Des Weiteren ist mit jährlichen Wartungskosten von ca. 800 € (netto) pro Parkscheinautomat zu rechnen. Weitere Leistungen wie Mitarbeiterschulung, technische Dokumentation, Schutz vor Vandalismus, Softwarekosten und weiteres werden mit ca. 700 € pro Parkscheinautomat abgeschätzt.



Daher ist für die Beschaffung der Parkscheinautomaten mit Kosten in Höhe von **ca. 16.000 €** und mit jährlichen Kosten für die Parkscheinautomaten in Höhe von **ca. 1.500 €** zu rechnen.

Das vorgeschlagene Parkleitsystem kann in Sachsenheim auf verschiedene Arten und mit unterschiedlicher Ausstattung umgesetzt werden. Eine Kostenschätzung dafür ist daher zum aktuellen Zeitpunkt schwierig.

Für ein einfaches Parkleitsystem sind Anschaffungskosten in Höhe von **ca. 40.000 €** inklusive Planung, Software und Bereitstellung ausreichend.

Insgesamt ist also mit einmaligen Ausgaben in Höhe von **ca. 56.000 €** zu rechnen.

Der zusätzliche Verwaltungsaufwand (z.B. Überwachung des größeren Parkraumbewirtschaftungsgebiets, Leeren der Parkscheinautomaten) wird in der vorliegenden Ausgabenschätzung nicht berücksichtigt.

6.2 Einnahmepotenziale

Einnahmen durch Parkgebühren im Straßenraum:

► Annahmen:

- Dauer der Bewirtschaftung: montags bis freitags 7-18 Uhr und samstags: 7-12 Uhr
- Bewirtschaftete Parkstände: 21
- Durchschnittliche Auslastung: 80 %
- Anteil der Parkvorgänge, für die ordnungsgemäß Gebühren entrichtet werden: 80%

➔ **Einnahmen: ca. 40.000 € / Jahr**

Es zeigt sich, dass sich die Gebührenerhebung bei gleichbleibendem Parkverhalten bereits im zweiten Jahr amortisiert.

7 Nächste Schritte

Für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen sind weitere Schritte notwendig. Diese sind nachfolgend chronologisch aufgeführt.



Tabelle 5: Schritt-für-Schritt Anleitung

	Was	Wann/Dauer	Wer
1.	Ggf. Vorbesprechung mit Straßenverkehrsbehörde	Sommer 2025	Stadtverwaltung, Verkehrsbehörde
2.	Kenntnisnahme des GR dieses Berichts	Sommer 2025	Gemeinderat, Stadtverwaltung, NVBW, IGV
3.	Detaillierung Parktarife und Gebiete Festlegung Gebührenhöhe, gebührenpflichtige Zeiten, Festlegung Standorte Parkscheinautomaten, genaue Gebietsabgrenzung, Ausnahmen Beratung mit dem GR	Erarbeitung: Spätsommer 2025 GR-Beratung: Herbst 2025	GR, Stadtverwaltung, ggf. Fachbüro
4.	Überführung der Parktarife zum Zeitparken in eine Satzung	Herbst 2025	Gemeinderat
5.	Erstellung eines Konzepts für das Parkleitsystem GR-Beschluss Beauftragung Fachbüro Konzeptarbeit Leistung (dynamische Schilderstandorte u. -inhalte) Parkraumerfassungssysteme (Kameraerfassung, Boden-/Überkopfdetektion)	GR-Beschluss: Sommer 2025 Erarbeitung: Sommer / Herbst 2025 (ca. 3 Monate)	Stadtverwaltung, Fachbüro
6.	Erarbeitung genehmigungsfähiger Verkehrszeichenpläne Dabei werden alle Verkehrszeichen in einem maßstäblichen Plan dargestellt. Daraus ergeben sich die Lage der Schilder und die	Im Anschluss an den GR-Beschluss Erarbeitung: Sommer / Herbst 2025 (ca. 2 Monate)	Stadtverwaltung, Verkehrsbehörde, ggf. Fachbüro



	Was	Wann/Dauer	Wer
	Anzahl notwendiger Schilder für das Konzept. Anschließend: Abnahme durch Verkehrsbehörde/Ordnungsamt		
7.	Straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrszeichenpläne	Herbst 2025	Verkehrsbehörde
8.	Beschaffung Beschilderung (Verkehrszeichen) Erstellung eines Leistungsverzeichnis, Einholung von drei Angeboten, Beauftragung Anschließend: Installation	Beschaffung im Anschluss an die Erarbeitung der Verkehrszeichenpläne: Herbst 2025 Lieferzeit ca. 1 Monate Installation: ca. 2 Monate	Stadtverwaltung, ggf. Fachbüro
9.	Beschaffung Parkscheinautomaten Erstellung Leistungsverzeichnis (ggf. mit Lastenheft), Ausschreibung, Vergabe, Beauftragung Anschließend: Installation	Ausschreibung im Anschluss an GR-Beschluss: Herbst 2025 Lieferzeit ca. 2 Monate Installation: ca. 3 Monate	Stadtverwaltung, ggf. Fachbüro
10.	Beschaffung Parkleitsystem Erstellung Leistungsverzeichnis und Lastenheft, Ausschreibung, Auswertung, Vergabeempfehlung GR Vergabebeschluss	Ausschreibung im Anschluss an Konzeption Parkleitsystem: Herbst/Winter 2025 / 2026	Stadtverwaltung, Fachbüro



	Was	Wann/Dauer	Wer
	Anschließend: Installation	GR-Beschluss: Herbst / Winter 2025/2026 Lieferzeit ca. 3 Monate Installation: mind. 3 Monate	
11.	Information & Pressearbeit	Ca. 2 Monate vor Umsetzung	Stadtverwaltung, Presseabteilung
12.	Umsetzung / Inbetriebnahme	Sommer 2026	



Aufgabe	Start- datum	End- datum	Jun 25	Jul 25	Aug 25	Sep 25	Okt 25	Nov 25	Dez 25	Jan 26	Feb 26	Mrz 26	Apr 26	Mai 26	Jun 26	Jul 26	Aug 26
1. ggf. Vorbesprechung mit Verkehrsbehörde	Jun 25	Jun 25															
2. Kennzeichnung des Gemeinderates dieses Berichts	Jul 25	Jul 25															
3. Detaillierung Parktarife und Gebiete	Aug 25	Okt 25															
4. Überführung der Parktarife zum Zeitparken in eine Satzung	Okt 25	Dez 25															
5. Erstellung eines Konzepts für das Parkleitsystem	Aug 25	Dez 25															
6. Erarbeitung genehmigungsfähiger Verkehrszeichenpläne	Aug 25	Okt 25															
7. Straßenverkehrsrechtliche Anordnung Verkehrszeichenpläne	Okt 25	Okt 25															
8. Beschaffung Beschilderung	Okt 25	Dez 25															
9. Beschaffung Parkscheinautomaten	Aug 25	Jan 26															
10. Beschaffung Parkleitsystem	Jan 26	Aug 26															
11. Information & Pressearbeit	Mai 26	Aug 26															
12. Umsetzung	Aug 26	Aug 26															

Abbildung 12: Zeitliche Abfolge der notwendigen Schritte



8 Fördermöglichkeiten für Mobilität und Klimaschutz

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über weitere Förderinstrumente des Landes zur Unterstützung der Kommunen bei der Implementierung von Maßnahmen des Parkraummanagements unter dem Aspekt des Klimaschutzes.

Förderung der Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz

Mit der Förderung der Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz unterstützt das Land die Kommunen beim Aufbau notwendiger personeller Kapazitäten. Die Kommunen werden durch die geförderten Personalstellen in die Lage versetzt, die attraktiven Förderungen von Bund und Land im Bereich der nachhaltigen Mobilität ideal auszuschöpfen. Gefördert werden auch Fachkräfte im Bereich ruhender Verkehr: Parkraumkonzeption. Weitere Informationen finden sich auf der [Webseite der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg](#) (KEA-BW).

Förderung qualifizierter Fachkonzepte

Im Förderbereich qualifizierter Fachkonzepte gilt für Parkraumkonzepte bei Antragstellung bis 31.12.2025 ein erhöhter Fördersatz von 75 % der förderfähigen Kosten für die Erstellung des Konzepts. Darüber hinaus wird die Erhebung der Parkraumauslastung als qualifiziertes Fachkonzept mit 50 % gefördert. Weitere Informationen und entsprechende Förderanträge finden sich auf der [Webseite der Regierungspräsidien](#).

Infrastrukturförderung nach LGVFG und Hinweise Klimamobilitätsplan

Über das [Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz](#) (LGVFG) können bspw. Maßnahmen des Infrastrukturausbaus gefördert werden. Der Regelfördersatz liegt bei 50 Prozent. Maßnahmen, die einen sogenannten Klimabonus erfüllen, können mit 75 Prozent gefördert werden. Die Bagatellgrenzen für eine Förderung nach LGVFG finden sich in der entsprechenden [Verwaltungsvorschrift](#).

Insbesondere die Umsetzung von Maßnahmen aus einem [Klimamobilitätsplan](#) lassen sich über die Infrastrukturförderung nach LGVFG fördern, wobei kommunales Parkraummanagement als ein zentraler Baustein in einen Klimamobilitätsplan integriert werden kann.



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Stuttgart, 30.06.2025

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG

Moritz Jordan, M. Eng.

Ansgar Mielitz, B. Eng.



Varianten der Parkraumbewirtschaftung

Rechtliche Hinweise

Variante 1: Klassisches Bewohnerparken



Rechtsgrundlage für verkehrsrechtliche Anordnung:

§ 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a, S. 2 StVO

Anordnungsvoraussetzungen

Wenn eine der folgenden drei Voraussetzungen erfüllt ist, kann klassisches Bewohnerparken angeordnet werden.

1. Erheblicher Parkraummangel

i. S. d. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a StVO besteht, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als 80 Prozent ausgelastet sind. Dabei kann nach Wochentagen und Tageszeiten differenziert werden. (Rn. 29 Nr. XI.1 S. 2-3 der VwV zu § 45 StVO). Der Parkraummangel muss durch eine repräsentative tatsächliche Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten nachgewiesen werden (VGH BW, Beschl. v. 14.11.2022 – 13 S 545/22 –, juris Rn. 22).

2. Drohender erheblicher Parkraummangel

i. S. d. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a StVO liegt vor, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten) (Rn. 29 Nr. XI.1 S. 4 der VwV zu § 45 StVO).

3. Städtebauliches-verkehrsplanerisches Konzept

Bewohner:innenparkvorrechte können gemäß § 45 Abs. 1b S. 2 StVO auch auf Grundlage eines **städttebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts** zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden.

Klassisches Bewohnerparken kann auf Grundlage eines städtebaulichen-verkehrsplanerischen Konzepts nur dann angeordnet werden, wenn ein Parkraumkonzept vorliegt, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben (Rn. 29a Nr. XI.2 S. 1 der VwV zu § 45 StVO). Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraum Mangels, kommt es dann nicht an (Rn. 29a Nr. XI.2 S. 3 der VwV zu § 45 StVO).

Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde nur dann zu berücksichtigen, soweit nicht bereits im zugrunde liegenden Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist (Rn. 29a Nr. XI.2 S. 4 der VwV zu § 45 StVO). Zudem darf die Sicherheit des Verkehrs durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt werden.

Dieses **Parkraumkonzept** muss mindestens

- einen räumlichen Geltungsbereich festlegen, eine oder mehrere parkraumbezogene Maßnahmen benennen und möglichst detailliert beschreiben sowie ihre umweltbezogenen oder städtebaulichen Wirkungen aufzeigen, und hierauf aufbauend die (städtebauliche) Erforderlichkeit bzw. Zweckmäßigkeit der Maßnahmen darlegen,
- von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein, und
- – soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat – den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohnerinnen und Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können. Es müssen somit bereits auf Ebene des Parkraumkonzepts auch die Belange, die im Rahmen des Erlasses der jeweils vorgesehenen verkehrsrechtlichen Anordnungen zu prüfen sind, ermittelt, zutreffend bewertet und fehlerfrei abgewogen werden.

Auch **Klimamobilitätspläne** und **Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz** eignen sich als Konzepte zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt i. S. d. § 45 Abs. 1b S. 2 StVO, sofern die oben genannten Voraussetzungen erfüllt sind.



Gut zu wissen

Die Anordnung liegt im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde und muss verhältnismäßig sein. Insbesondere müssen die Interessen des allgemeinen Verkehrs und die Interessen der Bewohner:innen gegeneinander abgewogen werden.

Die Anordnung setzt das Einvernehmen der Gemeinde voraus (§ 45 Abs. 1b S. 3 StVO).

Ausgestaltung

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten der Ausgestaltung:

1. Vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten.
2. Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen für die Bewohner städtischer Quartiere.

Die maximale Ausdehnung eines Bereichs soll **1500 m** nicht übersteigen (Rn. 31 Nr. XI.4 S. 2 der VwV zu § 45 StVO). Größere Gebiete können auf mehrere Zonen aufgeteilt werden.

Rechtsgrundlage für die **Gebührenerhebung** für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen ist § 6a Abs. 5a StVG i. V. m. § 1 Abs. 1 GebOSt, Nr. 265 der Anlage zu § 1 GebOSt bzw. die jeweilige örtliche Gebührenverordnung auf Grundlage der landesrechtlichen Ermächtigung in § 1 ParkgebVO. Hinsichtlich der Gebührenerhebung kommen den Gemeinden, sofern sie untere / örtliche Straßenverkehrsbehörde sind, große Spielräume zu (s. Hinweispapier zum Bewohnerparken für Kommunen und Straßenverkehrsbehörden in Baden-Württemberg).

Weitere Schritte



- ☑ Entscheidung des „Ob“ bzgl. Einrichtung eines Bewohner:innenparkgebiets liegt bei der unteren / örtlichen Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde
- ☑ Nachweis der Tatbestandsvoraussetzung des § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a, S. 2 StVO durch Straßenverkehrsbehörde
- ☑ Verkehrsrechtliche Anordnung durch Straßenverkehrsbehörde mit entsprechender Beschilderung (Verkehrszeichen)
- ☑ Aufstellen der Verkehrszeichen durch Straßenbaulastträger
- ☑ Antrag der Bewohner:innen auf Bewohner:innenparkausweise bei Straßenverkehrsbehörde



Variante 2: Ausnahmegenehmigungen für BewohnerInnen



Rechtsgrundlage

§ 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 4a, 4b oder Nr. 11 StVO

Anordnungsvoraussetzungen

Die Straßenverkehrsbehörden können Ausnahmen nach **§ 46 Abs. 1 StVO** nur in **bestimmten Einzelfällen** oder allgemein für **bestimmte Antragsteller** (z. B. BewohnerInnen) genehmigen.

§ 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 4a StVO: Ausnahme von dem Verbot, an Parkuhren nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein zu halten (§ 13 Abs. 1 StVO).

§ 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 4b StVO: Ausnahme von der Vorschrift, im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290.1 und 290.2) nur während der dort vorgeschriebenen Zeit zu parken (§ 13 Abs. 2 StVO)

§ 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 11 StVO: Ausnahmen sind auch möglich von den Verboten oder Beschränkungen, die durch Vorschriftzeichen, Richtzeichen, Verkehrseinrichtungen oder Anordnungen erlassen sind.

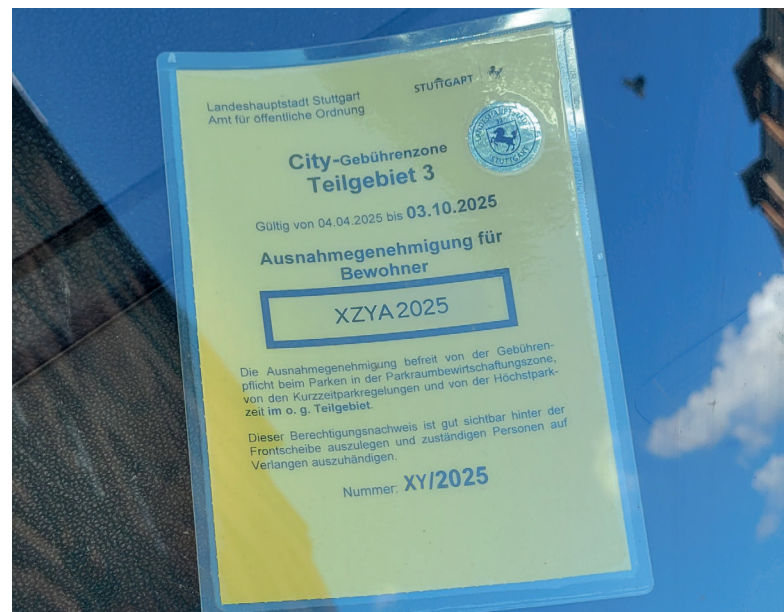
Die Ausnahmeerteilung liegt im **Ermessen** der unteren / örtlichen Straßenverkehrsbehörden.

Die **Gründe** für die Ausnahmegenehmigung müssen gegenüber dem öffentlichen Interesse an dem Gebot oder Verbot, von welchem eine Ausnahme erteilt werden soll, **überwiegen**. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit muss beachtet werden.

Die Ausnahme darf das Schutzgut der Vorschrift nicht wesentlich beeinträchtigen.

Ausnahmen sind nur in **besonders dringenden Fällen** gerechtfertigt, es gelten strenge Anforderungen an den Nachweis der Dringlichkeit, **Rn. 1 Nr. I der VwV zu § 46 StVO** (z.B. örtlich begrenzte Ausnahmen bei fehlenden privaten Stellplätzen).

Nach **Nr. 264 der Anlage zu § 1 GebOSt** ist für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 10,20 bis 767,00 € zu erheben. Für Ausnahmeerteilungen als begünstigende Amtshandlungen gilt **§ 6a Abs. 2 S. 2 letzter Halbsatz StVG**, sodass neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden kann. Dauerausnahmegenehmigungen sind nach **Rn. 6 Nr. VI der VwV zu § 46 StVO** auf höchstens drei Jahre zu befristen. Sie dürfen nur widerruflich erteilt werden.



Variante 3: Parkraumbewirtschaftung in Form des Zeitparkens



Rechtsgrundlage für verkehrsrechtliche Anordnung

§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO oder § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO oder § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO

Rechtsgrundlage für Gebührenerhebung durch die Gemeinden

§ 6a Abs. 6 S. 1 StVG

Anordnungsvoraussetzungen

Entscheidungsbefugnis der Gemeinden, ob gebührenpflichtiges, gebührenfreies oder gebührenfreies Parken mit einer Beschränkung der Höchstparkdauer eingeführt wird (BT-Drs. 15/1496, S. 6).

Für eine **Anordnung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen** auf Grundlage des **§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO** müssen **verkehrliche Gründe** vorliegen. Als solche verkehrlichen Gründe kommen z.B. in Betracht: ein hoher Parkdruck mit Parksuchverkehr; eine intensive Nutzung knappen Parkraums; das Verhindern von Dauerparken; Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Die **Straßenverkehrsbehörde erlässt die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen** zur Umsetzung der von der Gemeinde beschlossenen Parkgebührenerhebung. Der Straßenverkehrsbehörde obliegt unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und den sich daraus ergebenden Erfordernissen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs die Entscheidung über die Auswahl der erforderlichen Verkehrszeichen und -einrichtungen und deren Standorte (VG Aachen, Beschl. v. 19.01.2007 – 2 L 432/06 –, juris Rn. 26).

Es ist der **Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten**. Die verfolgten verkehrlichen Ziele müssen legitim sein und die Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen müssen geeignet, erforderlich und angemessen sein, um diese Ziele zu erreichen oder zu unterstützen.

Typisches **Ziel der Parkraumbewirtschaftung** durch Parkuhren und Parkscheinautomaten ist **z. B. ein möglichst schneller Fahrzeugwechsel** und damit eine **intensive Nutzung knappen Parkraums** (VG Aachen, Beschl. v. 19.01.2007 – 2 L 432/06 –, juris Rn. 31; Rn. 2 Nr. II der VwV zu § 13 StVO).

Parkscheibenregelungen genügen in der Regel dort, wo nur das Dauerparken unterbunden werden soll (BVerwG, Urt. v. 28.09.1979 – 7 C 26/78, NJW 1980, 850, 851).

Beschränkungen des Parkens (gebührenpflichtig und/oder Höchstparkdauer) werden jedenfalls dort ausscheiden, wo es gar keine Gründe für die Beschränkungen gibt. Parkraumbewirtschaftung ist dann nicht erforderlich.

§ 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO: Anordnungen der Parkraumbewirtschaftung können auch zur **Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung** ergehen.

Hierfür ist ein **kommunales Verkehrskonzept** nötig, das mindestens folgende Voraussetzungen erfüllt (BVerwG, Urt. v. 20.04.1994, 11 C 17/93, BVerwGE 95, 333, juris Rn. 22):

- Das Verkehrskonzept muss hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden.
- Das Verkehrskonzept muss von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein.
- Soweit das Verkehrskonzept die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.
- Die Anordnung nach § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO setzt das Einvernehmen der Gemeinde voraus (§ 45 Abs. 1b S. 3 StVO).



Wer erhält die Gebühren?

Sind bei Kommunen ohne eigene Straßenverkehrsbehörde die Landratsämter als untere Straßenverkehrsbehörde im Sinne des § 15 Abs. 1 Landesverwaltungs-gesetz (LVG) zuständig, obliegt diesen auch die Erteilung der Bewohner:innenparkausweise (vgl. Rn. 36 Nr. XI.9 S. 1 der VwV zu § 45 StVO). Die Einnahmen der Gebühren für die Bewohnerparkausweise verbleiben nach § 11 Abs. 3 des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich (FAG) den Landkreisen.

Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen, also das Zeitparken, verbleiben die Gebühren in Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen bei den Gemeinden, im Übrigen bei den Trägern der Straßenbaulast.

Ausgestaltung

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten der Ausgestaltung des Zeitparkens.

1. Zeitlich begrenztes Parken ohne Gebührenerhebung gemäß **§ 13 Abs. 2 S. 1 StVO (Parkscheibe)**
2. Zeitlich begrenztes Parken in Kombination mit der Erhebung von Parkgebühren gemäß **§ 13 Abs. 1 Alt. 1 StVO (Parkuhr)** und § 13 Abs. 1 Alt. 2 StVO (Parkschein-automat)



Rechtsgrundlage für Gebührenerhebung durch die Gemeinden

§ 6a Abs. 6 S. 1 Halbsatz 1 StVG

Die Gebührenfestsetzung erfolgt durch Satzungen.

Sonderfall Dauerparkscheine



Der Dauerparkschein ist eine Variante des klassischen Parkscheins im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung (s. W2K, Kurzgutachten: Rechtliche Zulässigkeit der Ausgabe von Dauerparkscheinen in der Parkraumbewirtschaftung, 13.12.2024, S. 3).

Es müssen weiterhin Parkstände für das Kurzzeitparken in einem angemessenen und den örtlichen Verhältnissen entsprechendem Umfang verfügbar bleiben, damit der Zweck der Parkraumbewirtschaftung (Beschleunigung des Fahrzeugumschlags) erreicht werden kann (s. W2K, Kurzgutachten, 13.12.2024, S. 7 f.).

Gerichtliche Entscheidungen zur Zulässigkeit von Dauerparkscheinen sind, soweit ersichtlich, noch nicht ergangen.

Konkrete Schritte bei Parkgebührenerhebung an Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen



- ☑ Entscheidung des „Ob“ über Parkgebührenerhebung an Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen liegt bei Gemeinde (§6a Abs. 6 S. 1 StVG i. V. m. § 44 StrG BW)
- ☑ Straßenverkehrsbehörde wird um verkehrsregelnde Anordnung für das Aufstellen entsprechender Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gebeten.
- ☑ Straßenverkehrsbehörde prüft Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO bzw. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO → Nachweis durch Gemeinde erforderlich
- ☑ Anweisung an Straßenbaulastträger (Gemeinde bei Gemeindestraße) zur Aufstellung von Verkehrszeichen und Parkscheinautomat



Variante 4: Umwidmung (Teileinziehung) von Parkständen



Rechtsgrundlage

§ 7 Abs. 1 S. 2 Straßengesetz BW (StrG)

- Zuständig für die Umwidmung von Parkständen ist die Gemeinde, wenn es sich um innerörtlich abgegrenzte Parkstände am Straßenrand handelt, bei denen die **Gemeinde** Straßenbaulastträgerin ist. Ansonsten ist der jeweilige **Träger der Straßenbaulast** zuständig.
- Die **Widmung** des Straßenteils **kann durch die Teileinziehung nachträglich** auf eine bestimmte Benutzungsart, z. B. Fußgänger- oder Radverkehr, **beschränkt werden**.
- Erforderlich sind **überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit**, z. B. Verkehrsberuhigung; Förderung des geschäftlichen, kulturellen und geselligen Lebens in der Innenstadt; Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Hierbei müssen die jeweiligen öffentlichen und privaten Belange **gegeneinander abgewogen** werden.
- Das Verfahren der Teileinziehung richtet sich nach **§ 7 Abs. 3 – 4 StrG**.



Impressum

Herausgeber

Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.klimaschutz-bewegt.de

Auftraggeber

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
vm.baden-wuerttemberg.de

Autorenschaft des Dokuments

Ruben Joos (NVBW)
Daniel Voith (NVBW)

Haftungsausschluss

Die Inhalte dieses Hinweispapiers wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Urheberrecht

Die durch den Herausgeber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Dieser Inhalt wird unter einer Creative-Commons-Lizenz Namensnennung 4.0 International – Weitergabe unter gleichen Bedingungen – zur Verfügung gestellt.

Bilder

Kompetenznetz Klima Mobil

Gestaltung

Zebralog GmbH
Adenauerallee 15
53111 Bonn
www.zebralog.de