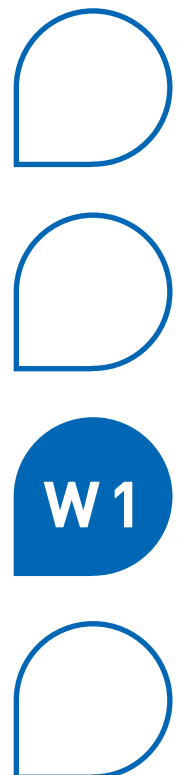


H Bewohnerparken

Hinweise zum Bewohnerparken gemäß der VwV-StVO

Ausgabe November 2025



© 2025 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln

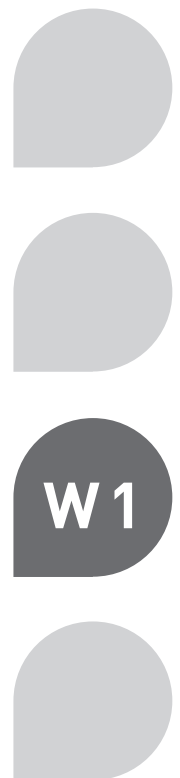
Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen sowie Verbreitung im Internet bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Die Nutzung für Text und Data Mining ist ausschließlich dem FGSV Verlag GmbH vorbehalten. Eine Vervielfältigung gemäß § 44b UrhG ist ausdrücklich untersagt.

ISBN 978-3-86446-454-6

H Bewohnerparken

Hinweise zum Bewohnerparken gemäß der VwV-StVO

Ausgabe November 2025



Arbeitsgruppe Verkehrsplanung
Arbeitsausschuss: Erhebung und Prognose des Verkehrs
Arbeitskreis: Empfehlungen für Parkraummanagement (EPM)

Leitung:

Prof. Dr.-Ing. Jeanette Klemmer, Münster

Mitarbeitende:

Wolfgang Aichinger, Berlin

Dipl.-Geogr. Uta Bauer, Berlin

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Wiesbaden

Prof. Dipl.-Ing. Jens Emig, Lübeck

Dipl.-Ing. Christian Fahnberg, Planegg

Ann-Susan Freimuth, M.Sc., Berlin

Dipl.-Ing. Dana Jakert, Herne

Ruben Joos, Stuttgart

Tina Klein, M.Sc., Berlin

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Tobias Kuhnimhof, Aachen

Dr.-Ing. Conny Louen, Aachen

Dipl.-Geogr. Philipp Nelles, Köln

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz, Kassel

Lucas Schuhmacher, Karlsruhe

Dipl.-Ing. Ingmar Seitz, Aachen

Dipl.-Ing. Armin Wagner, Eschborn

Rainer Wallisch, Stuttgart

Vorbemerkung

Die „Hinweise zum Bewohnerparken gemäß der VwV-StVO“ (H Bewohnerparken), Ausgabe November 2025, sind vom Arbeitskreis „Empfehlungen für Parkraummanagement (EPM)“ des Arbeitsausschusses „Erhebung und Prognose des Verkehrs“ (Leitung: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Tobias Kuhnimhof, Aachen) erarbeitet worden. Das R2-Regelwerk „Empfehlungen für das Parkraummanagement“ (EPM) der FGSV befindet sich derzeit in der erstmaligen Entwicklung. Mit der vorliegenden Veröffentlichung zum „Bewohnerparken“ und zu „Bewohnerparkvorrechten“ soll vorab und aus gegebenem Handlungsdruck in vielen Kommunen der aktuelle Stand des Wissens und der Technik zusammenfassend dargestellt werden. Neben der Thematik der Bewohnerparkvorrechte aufgrund von Parkraummanagement bieten die StVO-Novelle vom Oktober 2024 (hier StVO 2024 genannt) und die Verwaltungsvorschrift VwV-StVO vom April 2025 (hier VwV-StVO 2025 genannt) einen neuen Anordnungsrahmen aufgrund von Umweltschutz, einschließlich Klimaschutz, städtebaulicher Entwicklung und Gesundheit: Bewohnerparkvorrechte können nun auch zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden, wenn ein entsprechendes Parkraumkonzept (eigentlich „städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept“ nach StVO und VwV-StVO) vorliegt. Diese Aspekte werden in den zukünftigen EPM enthalten sein, werden an dieser Stelle aber nicht weiter berücksichtigt. Die Hinweise dienen als kurzfristige Planungshilfe, deren Inhalte langfristig in die EPM überführt werden. Im Folgenden wird ausschließlich auf die Thematik der Anordnung von Bewohnerparkvorrechten aufgrund von Parkraummanagement eingegangen. Der männliche Begriff „Bewohnerparken“ ist als Legalbegriff aus der StVO wortgleich übernommen worden.

Inhaltsübersicht

	Seite
1 Hintergrund	5
2 Bewohnerparkvorrechte	5
2.1 Unterscheidung von Bewohnerparkvorrechten.....	5
2.2 Anordnung von Bewohnerparkvorrechten.....	6
2.3 Anwendung der neuen VwV-StVO 2025 unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer Aspekte	7
3 Quellen- und Literaturangabe	12

1 Hintergrund

Mit dem seit Jahren ungebrochenen Trend zu steigendem Pkw-Besitz (Anfang 2025: 49,3 Mio.), größeren Fahrzeugen und gleichzeitig sinkender Nutzungsintensität (u. a. durch Homeoffice) geraten Städte und Gemeinden zunehmend unter Druck, Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten anzuordnen. Die Vorgaben zur Einrichtung sind in der „Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ (VwV-StVO) festgelegt. Häufig sind diese Vorgaben nicht hinreichend formuliert, sodass die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten in der Vergangenheit oft vor Verwaltungsgerichten beklagt wurden. Das vorliegende Wissensdokument greift die Komplexität des Bewohnerparkens auf und formuliert diesbezügliche Hinweise. Diese berücksichtigen bereits die neuen Regelungen der StVO 2024 und die entsprechende neue Fassung der VwV-StVO 2024 und beziehen sich ausschließlich auf VwV-StVO 2025 § 45, Nummer XI „Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte)“¹⁾.

2 Bewohnerparkvorrechte

2.1 Unterscheidung von Bewohnerparkvorrechten

Bewohnerparkvorrechte sind Teil der Parkraumbewirtschaftung. Sie beruhen auf dem Straßenverkehrsrecht und müssen in der Regel verkehrlich begründet sein. Bisher bedeutete dies, dass ein Parkraumangel und eine Nutzergruppenkonkurrenz vorhanden sein müssen. Mit der Novellierung wird neben den oben genannten neuen (nicht rein verkehrlichen) Zielen auch ein drohender Parkraumangel als Anordnungsgrund anerkannt.

Bewohnerparkvorrechte werden im Rahmen einer Parkraumbewirtschaftung ausgegeben. Die Bewohnenden werden damit gegenüber den übrigen Parkenden im Rahmen der geltenden Bewirtschaftungsform bevorzugt. Das heißt, dass die Bewohnenden gegen Gebühr eine Vignette erhalten und beispielsweise Flächen nutzen dürfen, die nur für die Bewohnenden reserviert sind, oder von Parkgebühren entbunden werden.

Bewohnerparkvorrechte können in zwei Formen angeordnet werden:

Beim **Trennprinzip** wird ein Teil des öffentlichen und allgemein öffentlich nutzbaren Parkraums ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert. Vorteil ist ein systematischer Ausschluss von Fremdverkehr und damit einhergehend ebenfalls ein Rückgang des Parksuchverkehrs, der nicht von den Bewohnenden ausgeht. Nachteilig ist, dass hier langfristig Flächen reserviert werden, die nicht zu jeder Tageszeit benötigt werden und gegebenenfalls tagsüber zu einem Überangebot für Bewohnende und zu Engpässen bei Besuch- und Wirtschaftsverkehr führen.

¹⁾ Bundesratsdrucksache 50/25, Entwurfsfassung der Zwölften Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 29. Januar 2025, zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, zu Absatz 1 bis 1e, zu Nummer XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte), <https://dserver.bundestag.de/brd/2025/0050-25.pdf>

Das **Trennprinzip** ist in Bereichen und Quartieren verkehrlich sinnvoll, wo überwiegend gewohnt wird oder wenn z. B. in historischen Ortskernen kleiner Gemeinden die Wohnfunktion besonders geschützt werden soll. Auch ist denkbar, städtebaulich sensible Gebiete mit erheblichem Parkdruck vor übermäßigem Parksuchverkehr zu schützen, indem die Parkstände nur für dort Wohnende vorgehalten werden.

Beim **Mischprinzip** werden Bewohnerparkvorrechte in Bereichen mit angeordneter Parkraum-bewirtschaftung als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomaten zu bedienen bzw. eine App zu nutzen, angeordnet. Hier ist zusätzlich zu unterscheiden, ob es sich um eine zeitliche Beschränkung (Parkdauerbegrenzung) oder eine Gebührenregelung handelt. Ein Beispiel für eine zeitliche Beschränkung ist die Einschränkung der Parkdauer mit Ausnahme der Inhabenden eines Bewohnerparkausweises. Beispiel einer Gebührenregelung ist die Befreiung der Bewohnerparkausweis-Inhabenden von der Pflicht, einen Parkschein zu lösen beziehungsweise in der App zu erwerben.

Beide angeführten Formen können auch miteinander kombiniert werden.



Bild 1: Beispielhafte Beschilderungen

2.2 Anordnung von Bewohnerparkvorrechten

Eine Parkraumbewirtschaftung und die Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten sind vor allem dann **sinnvoll, wenn Nutzungskonkurrenzen auftreten** und es zu den Zeiten des erheblichen Parkraum Mangels einen signifikanten Anteil an Fremdparkenden gibt, sodass zu erwarten ist, dass durch die Verdrängung der Fremdparkenden eine Entspannung der Situation für die Bewohnerinnen und Bewohner eintritt. Der ausreichend große Anteil von Fremdparkenden kann dabei lokal variieren und sollte basierend auf planerischen Erfahrungswerten beispielsweise 25 % nicht unterschreiten.

Die **Identifizierung der Bewohnerfahrzeuge und der gebietsfremden Fahrzeuge** sollte durch eine datenschutzkonforme Kennzeichenerfassung des ruhenden Verkehrs oder eine entsprechende Maßnahme (Erhebung) erfolgen, die eine Herleitung von Parkdauer und Nutzungsgruppen ermöglicht²⁾. Es kann plausibel davon ausgegangen werden, dass diejenigen Fahrzeuge, die nachts zwischen 24:00 Uhr und 5:00 Uhr in dem Gebiet parken, Fahrzeuge sind, die Bewohnenden zugeordnet werden können. Ausnahme bilden Gebiete mit entsprechendem Nachtleben oder mit Arbeitgebern mit Schichtarbeit (ohne eigene Mitarbeitendenparkplätze) sowie Gebiete, in denen unbewirtschaftete Parkstände für das Langzeitparken von gebietsfremden Fahrzeugen genutzt werden. Die Daten des Kraftfahrt-

²⁾ Die Datenschutzbelange sind zu beachten, vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012, S. 103

Bundesamts zu den im Gebiet zugelassenen Fahrzeugen sind in der Regel nicht zielführend, um den Anteil der Bewohnenden abzuleiten, da durchschnittlich 25 bis 30 % der Fahrzeuge nicht am Wohnstandort der Nutzenden³⁾ angemeldet sind, z. B. weil sie Firmenfahrzeuge sind.

Bewohnerparkzonen (eigentlich „Bereich mit Bewohnerparkvorrechten“ laut StVO und VwV-StVO) und die Bewirtschaftung von Parkraum bedürfen einer regelmäßigen Überwachung des ruhenden Verkehrs. Die Überwachung muss so intensiv sein, dass es immer günstiger ist, sich regelkonform zu verhalten. Wenn die Ahndungswahrscheinlichkeit gering ist, wird der Regelverstoß eher gefördert und benachteiligt damit diejenigen, die sich regelkonform verhalten.

2.3 Anwendung der neuen VwV-StVO 2025 unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer Aspekte

Neben der Anwendung der Vorgaben der VwV-StVO 2025 sollten auch aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvolle Aspekte methodische Berücksichtigung finden, die im Folgenden den einzelnen Hinweisen der VwV-StVO 2025 zugeordnet wurden.

Zu Nummer 29 1.

Für die **Anordnung von Bewohnerparkbevorrechtigungen** aufgrund von Parkraumangel muss dieser oder ein drohender Parkraumangel nachgewiesen werden. Die Auslastung des Parkraums muss dafür gemäß VwV-StVO 2025 eine durchschnittliche Auslastung von mindestens 80 % betragen. Dabei kann nach Wochentagen und Tageszeiten differenziert werden.

Der erhebliche oder drohende Parkraumangel sollte aus verkehrsplanerischer Sicht durch eine Parkraumuntersuchung empirisch nachgewiesen oder auf Basis konkreter städtebau-licher-verkehrsplanerischer Erwägungen prognostiziert und dokumentiert werden.

- Aus planerischer Sicht ist es sinnvoll, dass nur dann Maßnahmen ergriffen werden, wenn die Problemlage regelmäßig auftritt und nicht von einzelnen besonderen Umständen bedingt wird. Zur Identifizierung sollte sich die Erhebung an den Vorgaben der EVE orientieren und an durchschnittlichen, repräsentativen Werktagen (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) durchgeführt werden, um die Ergebnisse auf andere Werktage übertragen zu können. Wenn die Problemlage regelmäßig an Wochenenden auftritt und die Bewohnerparkvorrechte nur beziehungsweise auch dann gelten sollen, sollte die Erhebung auch am Wochenende durchgeführt werden. Ausgeschlossen sind dabei Wochen mit Ferien oder Feiertagen, Brückentage und Tage mit einer erwarteten hohen Spitzenbelastung aufgrund von Sonderereignissen. Erhebungen sollen unter Berücksichtigung saisonaler Einflüsse (im Winter wird der Pkw in der Regel häufiger genutzt als im Sommer, gleichzeitig sind gegebenenfalls weniger Touristen vor Ort) und außerhalb von Ferienwochen und Wochen mit Feiertagen erfolgen⁴⁾.
- Erfahrungswerte lassen darauf schließen, dass in der Regel eine anonymisierte Kennzeichenerfassung im Zweistunden-Intervall von 9.00 Uhr bis 21.00 Uhr und eine Nachterfassung zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr ausreichend ist, um die Spitzenstunde und auch andere Nutzungsarten und -dauern⁵⁾ zu identifizieren. Hierdurch ist eine Quantifizierung der einzelnen Nutzendengruppen zu den jeweiligen Zeiten möglich.

³⁾ IKS Mobilitätsplanung; Auswertung eigener Daten: Bei Untersuchungen, die vor 2015 durchgeführt wurden, sind bei Nachterhebungen zwischen 2:00 Uhr und 5:00 Uhr in einem Fall bis zu 42 % der dort abgestellten Fahrzeuge ermittelt worden, die nicht in dem lokalen Zulassungsbezirk gemeldet waren. In der Regel lagen diese Werte zwischen 25 % und 30 %.

⁴⁾ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, S. S2-8 und Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012, S. 26

⁵⁾ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012, S. 42

- Es reicht, wenn der entsprechende Parkraumangel nur zu bestimmten Zeiträumen, z. B. an vier Stunden des Tages⁶⁾, nachgewiesen wird. Aus planerischer Sicht sollte jedoch auf mindestens 2/3 der Parkflächen des Gebietes, das als Bewohnerparkzone ausgewiesen werden soll, der erhebliche Parkraumangel nachgewiesen sein, da andernfalls davon ausgegangen werden kann, dass in zumutbarer fußläufiger Entfernung ein freier Parkstand gefunden werden kann. Eine Auslastung von mehr als 2/3 der Parkflächen hingegen führt nachweislich zu steigendem Parksuchverkehr.
- Ein straßenfeiner Nachweis des Parkraumangels und die Umsetzung von Maßnahmen einzig in den Straßenzügen, in denen der erhebliche Parkraumangel festgestellt wurde, würde zu unerwünschten Verlagerungen führen. Sachgerecht und dem aktuellen Stand des Wissens und der Technik entsprechend ist eine gebietsweise Betrachtung des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung bereits bestehender konkreter Planungen.
- Die Anordnung von Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten sollte in ein kommunales, städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept („Parkraumkonzept“) oder mindestens in eine Machbarkeitsstudie zur Bewirtschaftung eingebettet sein oder auf einer Machbarkeitsstudie basieren, die zumindest die vorgesehene Parkzone und die angrenzenden Bereiche umfasst, um gegebenenfalls Verdrängungseffekte zu erfassen. Dabei sollte außerdem aus planerischer Sicht auf die Bereitstellung kostenfreier Parkstände im öffentlichen Straßenraum innerhalb von Stadtzentren und dicht bebauten, stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten verzichtet werden. Dies gilt insbesondere auch für Stadtzentren kleinerer Städte und Gemeinden.
- Häufig werden private Stellplätze und vor allem private Garagen nicht genutzt, weil diese durch eine zweckentfremdete Nutzung (Fahrräder, Werkstatt, Aufbewahrung) belegt sind. Ein Nachweis der mangelnden privaten Stellplätze wird in der neuen VwV-StVO 2025 nun nicht mehr gefordert, ist aber durchaus von planerischem Interesse für die Erteilung einer Bewohnerbevorrechtigung. Dieser kann jedoch nur indirekt geführt werden, da ein Betreten der Grundstücke und eine Besichtigung von Garagen mit erheblichem personellem Aufwand der Behörden und einem zu erwartenden Protest der Betroffenen verbunden ist. Indikatoren für (Rest-)Kapazitäten privater Stellplätze können zum Beispiel sein, dass diese Externen zur Nutzung angeboten werden oder dass bei Wegfall der öffentlichen Parkstände am Fahrbahnrand (aufgrund von Bauarbeiten/Festen/Umzügen) dennoch alle eine Möglichkeit finden, das Fahrzeug woanders abzustellen. Für die Abschätzung können auch Luftbilder und Informationen über verfügbare Dauerstellplätze in privat betriebenen, öffentlichen Parkhäusern herangezogen werden.

Zu Nummer 29a 2.

Dieser neue Absatz bezieht sich ausschließlich auf Anordnungen von Bewohnerparkvorrechten, die nicht aufgrund von Parkraumangel erfolgen sollen. Die VwV räumen die Möglichkeit ein, Bewohnerparkvorrechte zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung anzuordnen. Dafür müssen sie auf einem Parkraumkonzept beruhen, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben. Die Parkraumkonzepte können sich auch auf räumliche Teilgebiete beschränken. Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraumangels, kommt es dann nicht an.

⁶⁾ Die Datenschutzbelange sind zu beachten, vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012, S. 103

Zu Nummer 30 3.

Bezug ausschließlich zur Ausweisung/Beschilderung, daher an dieser Stelle nicht weiter verfolgt.

Zu Nummer 31 4.

Hinsichtlich der Größe der Bewohnerparkzone hat die Straßenverkehrsbehörde einen Beurteilungsspielraum, die maximale Ausdehnung soll nach der VwV-StVO 2025 1.000 Meter nicht übersteigen, in Ausnahmefällen darf sie bis zu 1.500 Meter betragen. Die Einteilung mehrerer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten und deren Kennzeichnung mit unterschiedlichen Buchstaben ist zulässig.

Die Begrenzung einer Ausdehnung der Bewohnerparkzonen auf maximal 1.000 Meter ist aus verkehrsplanerischer Sicht vor allem vor dem Hintergrund der Vermeidung von Binnenverkehr anzustreben. Ausnahmen können sich ergeben, wenn innerhalb der Bewohnerparkzone ein Pkw-freier Bereich (z. B. Fußgängerzone bzw. Fußgängerbereich, Park, Sportanlage oder großer Spielplatz) liegt und sich die Fußwege dadurch dennoch nicht verlängern, weil ein Wegenetz durch den Pkw-freien Bereich führt.

Die Benennung einer zumutbaren fußläufigen Entfernung entfällt mit der neuen VwV-StVO 2025. Als Orientierung für zumutbare Entfernungen können die Einzugsradien des Nahverkehrs herangezogen werden. Damit wird deutlich, dass auch ein längerer Fußweg (> 100 m) vom abgestellten Fahrzeug zur Wohnung durchaus zumutbar ist.

Parkzonen können sowohl in Städten als auch in kleineren Gemeinden sinnvoll eingeführt werden, wenn z. B. in einem historischen Ortskern erheblicher Parkraummangel herrscht oder damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützt werden kann. Sie 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. Dabei sind auch kleinräumige Lösungen möglich.

Zu Nummer 32 5.

Nach der VwV-StVO 2025 dürfen innerhalb einer Bewohnerparkzone werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für dort Wohnende reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstausdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt. Die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung sollen je nach Bedarf zu einem Anteil von bis zu 5 % für Carsharing-Fahrzeuge reserviert werden, sofern solche Fahrzeuge vorhanden sind. Die Reservierung soll in das „Parkraumkonzept“ Eingang finden, sofern ein solches vorhanden ist.

In die Gesamtbilanzierung sollte aus planerischer Sicht auch der öffentlich zugängliche, aber privat bewirtschaftete Parkraum, z. B. Parkhäuser, einbezogen werden, um langfristig zu erreichen, dass Kurzzeitparkende in den Parkhäusern parken und der Straßenraum möglichst von ruhendem Verkehr befreit oder zumindest wenig Parkstände beinhaltet und diese den Bewohnenden zur Verfügung gestellt werden können.

Zu Nummer 33 6.

Der Parkraum, der innerhalb von Bewohnerparkzonen für die allgemeine Nutzung zur Verfügung steht, sollte bewirtschaftet (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat, App) werden.

Dabei empfiehlt sich vor allem die Bewirtschaftung mit Parkgebühren. Parkgebühren haben eine deutlich höhere Regelkonformität als Parkscheiben-Regelungen und legen Kosten auf die Verursacher um. Auch vor Erreichen der Indikatoren von Parkraumangel kann aus planerischer Sicht eine Bewirtschaftung sinnvoll sein.

Zu Nummer 34 7.

Bewohnerparkausweise können auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden.

Zu Nummer 35 8.

Bewohnerparkausweise werden auf Antrag erteilt.

Ein Bewohnerparkausweis kann nach neuer VwV-StVO 2025 nun auch erteilt werden, ohne ein im Fahrzeug auszulegendes oder anzubringendes Dokument auszustellen, wenn eine effektive Kontrolle auf andere Weise sichergestellt ist. Mit der Erteilung des Bewohnerparkausweises ist der Antragsteller zugleich von der Pflicht zu befreien, einen Parkausweis im Fahrzeug auszulegen oder anzubringen. Ein Beispiel für eine digitale Erteilung der Bevorzugung und Kontrolle ist die Nutzung des Kennzeichens.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sollten bestimmte **Kriterien an die Vergabe von Bewohnerparkausweisen** geknüpft werden, die nicht alle durch die VwV-StVO 2024 vorgegeben werden, jedoch durchaus sinnvoll sein können, wie beispielsweise

- Antragstellende sollten in der Bewohnerparkzone wohnen und gemeldet sein.
- Es sollte von der antragstellenden Person glaubhaft versichert werden müssen, dass keine Garage oder sonstiger Stellplatz zur Verfügung steht. Dies wird kaum überprüfbar sein, birgt aber erfahrungsgemäß eine erste Hemmschwelle bei der Beantragung eines Bewohnerparkausweises.
- Das Kraftfahrzeug, für das eine Bewohnerparkberechtigung beantragt wird, sollte auf die Antragstellende oder den Antragstellenden zugelassen sein. Andernfalls sollte eine Bestätigung der Fahrzeughalterin/des Fahrzeughalters vorgelegt werden, dass das Fahrzeug dauerhaft überlassen wird, sofern dieser nicht im gleichen Haushalt gemeldet ist.
- Es sollte nur ein Fahrzeug pro Fahrzeughalterin/-halter oder pro Haushalt für das Bewohnerparken angemeldet werden dürfen beziehungsweise wäre es wünschenswert, wenn höhere Gebühren für jedes weitere Fahrzeug je Halter oder Haushalt erhoben werden, um einen Anreiz zu schaffen, auf den Zweit- oder Drittwagen zu verzichten.
- Die Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen betragen nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt⁷⁾) zwischen 10,20 € und 30,70 €. In einigen Bundesländern⁸⁾ u. a. Brandenburg⁹⁾, Hessen¹⁰⁾, Baden-Württemberg¹¹⁾,

⁷⁾ Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1809) geändert worden ist.

⁸⁾ Stand: 9. September 2025

⁹⁾ Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG-Gebührenermächtigungs-Übertragungsverordnung (StVGGebEÜV)) vom 24. September 1993, geändert durch Verordnung vom 19. Dezember 2022 (GVBl. des Landes Brandenburg II/22, [Nr. 77])

¹⁰⁾ Fünfte Verordnung zur Änderung der Delegationsverordnung vom 10. Januar 2022. In: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen, Nr. 3 vom 21. Januar 2022, S. 54

¹¹⁾ Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) vom 14. Juli 2021. In: GBl. für das Land Baden-Württemberg 2021, S. 605

Niedersachsen¹²⁾ und Nordrhein-Westfalen¹³⁾, ist entsprechend § 6 Abs. 3 GebOSt und einer landesspezifischen Verordnung den Kommunen die Möglichkeit gegeben worden, die Gebührenhöhe selbst in einer Rechtsverordnung festzulegen und diese auch zu staffeln. Die Anwendung dieser Möglichkeit wird bisher nur in wenigen Städten praktiziert.

Es wird empfohlen, soweit möglich, die Gebühren zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen gegenüber den Werten der GebOSt deutlich zu erhöhen und eine Gebührenstaffelung einzuführen, um auch den Wert des öffentlichen Raums adäquat zu berücksichtigen¹⁴⁾ und eine verkehrliche Wirkung zu erzeugen. Hierbei ist der allgemeine Gleichheitssatz des Artikel 3 Abs. 1 GG zu berücksichtigen: Starke Gebührensprünge sind zu meiden, da sie Vorteile für die Parkenden nicht angemessen abbilden¹⁵⁾. Die Gebührenhöhe kann sich an Aspekten wie den Kosten für ein Monatsticket des ÖPNV oder an den Preisen für die Anmietung von privaten Stellplätzen orientieren, um eine Verlagerung zu unterstützen. Eine Anpassung an die Inflationsrate oder die Entwicklung der örtlichen ÖPNV-Tarife bietet sich an.

Es besteht die Möglichkeit, eine Differenzierung der Gebührenhöhe nach verschiedenen Kriterien^{16), 17)} vorzunehmen, wie beispielsweise:

- Größe des Fahrzeugs (Berücksichtigung des Flächenverbrauchs),
- Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt und/oder Halterin/Halter,
- Lage der Parkmöglichkeit und
- Vergleich mit Preisen privater Langzeit-Stellplatzanbieter.

¹²⁾ Verordnung zur Änderung von Zuständigkeiten im Bereich Verkehr vom 5. März 2021. In GVBl. Nr. 10/2021, S. 92

¹³⁾ Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 5. Juli 2016 (GV. NRW. S. 527), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Februar 2022 (GV. NRW. S. 141)

¹⁴⁾ Vgl. auch Agora Verkehrswende; Umparken – den öffentlichen Raum gerecht verteilen. Daten und Fakten zum Parkraummanagement. Berlin 2020

¹⁵⁾ Pressemitteilung Nr. 47/2023, Bundesverwaltungsgericht (bverwg.de)

¹⁶⁾ Vgl. auch Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 6. Juli 2021. Stuttgart 2021

¹⁷⁾ Übersicht und Empfehlungen liefert auch das Zukunftsnetzwerk Mobilität: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/hinweispapier-bewohnerparkausweise>

3 Quellen- und Literaturangaben

- Agora Verkehrswende; Umparken – den öffentlichen Raum gerecht verteilen. Daten und Fakten zum Parkraummanagement, Berlin 2020
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1); Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Zu Absatz 1 bis 1e, X. Sonderpark-berechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)
- Bundesratsdrucksache 50/25 vom 29. Januar 2025, Entwurfsfassung der Zwölften Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom, zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, zu Absatz 1 bis 1e, XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte), <https://dserver.bundestag.de/brd/2025/0050-25.pdf>
- Bundesratsdrucksache 751/01 vom 25. September 2001, ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (... ÄndVStVR)
- Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) geändert worden ist
- Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO) vom 14. Juli 2021. In: GBl. für das Land Baden-Württemberg 2021, S. 605
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012, Köln (FGSV 125)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, Köln (FGSV 299)
- Fünfte Verordnung zur Änderung der Delegationsverordnung vom 10. Januar 2022. In: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen, Nr. 3 vom 21. Januar 2022, S. 54
- Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1809) geändert worden ist
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 06. Juli 2021. Stuttgart 2021
- Stadt Freiburg im Breisgau (2022): Internetauftritt der Stadt Freiburg im Breisgau, <https://www.freiburg.de/pb/-/205332/bewohnerparkausweis-beantragen/vbid6005791> [Abruf 23. Dezember 2022]
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 2. Oktober 2024 (<https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2024/299/VO.html>) BGBl. I Nr. 299) – am 11. Oktober 2024 in Kraft getreten
- Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen nachdem Straßenverkehrsgesetz (StVG-Gebührenermächtigungs-Übertragungsverordnung -StVGGebEÜV) vom 24. September 1993, geändert durch Verordnung vom 19. Dezember 2022 (GVBl. des Landes Brandenburg II/22, (Nr. 77))
- Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 5. Juli 2016 (GV. NRW. S. 527), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Februar 2022 (GV. NRW. S. 141)
- Verordnung zur Änderung von Zuständigkeiten im Bereich Verkehr vom 5. März 2021, In: GVBl, Niedersachsen Nr. 10/2021, S.92

Erläuterung zur Systematik von Technischen Veröffentlichungen der FGSV

R steht für Regelwerke:

Solche Veröffentlichungen regeln entweder, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen (R 1), oder empfehlen, wie diese geplant oder realisiert werden sollten (R 2).

W steht für Wissensdokumente:

Solche Veröffentlichungen zeigen den aktuellen Stand des Wissens auf und erläutern, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßigerweise behandelt werden kann oder schon erfolgreich behandelt worden ist.

Die Kategorie **R 1** bezeichnet Regelwerke der 1. Kategorie:

R 1-Veröffentlichungen umfassen Vertragsgrundlagen (ZTV – Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien, TL – Technische Lieferbedingungen und TP – Technische Prüfvorschriften) sowie Richtlinien. Sie sind stets innerhalb der FGSV abgestimmt. Sie haben, insbesondere wenn sie als Vertragsbestandteil vereinbart werden sollen, eine hohe Verbindlichkeit.

Die Kategorie **R 2** bezeichnet Regelwerke der 2. Kategorie:

R 2-Veröffentlichungen umfassen Merkblätter und Empfehlungen. Sie sind stets innerhalb der FGSV abgestimmt. Die FGSV empfiehlt ihre Anwendung als Stand der Technik.

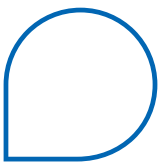
Die Kategorie **W 1** bezeichnet Wissensdokumente der 1. Kategorie:

W 1-Veröffentlichungen umfassen Hinweise. Sie sind stets innerhalb der FGSV, jedoch nicht mit Externen abgestimmt. Sie geben den aktuellen Stand des Wissens innerhalb der zuständigen FGSV-Gremien wieder.

Die Kategorie **W 2** bezeichnet Wissensdokumente der 2. Kategorie:

W 2-Veröffentlichungen umfassen Arbeitspapiere. Dabei kann es sich um Zwischenstände bei der Erarbeitung von weitergehenden Aktivitäten oder um Informations- und Arbeitshilfen handeln. Sie sind nicht innerhalb der FGSV abgestimmt; sie geben die Auffassung eines einzelnen FGSV-Gremiums wieder.

FGSV 175



FGSV
DER VERLAG

Herstellung und Vertrieb:

FGSV Verlag GmbH

Wesselinger Str. 15–17 · 50999 Köln

Tel.: 0 22 36 / 38 46 30

info@fgsv-verlag.de · www.fgsv-verlag.de

November 2025

ISBN 978-3-86446-454-6