

HINTERGRUNDPAPIER

Bewohnerparken mit der neuen StVO – kurz erklärt

Bewohnerparkzonen einrichten unter dem novellierten
Straßenverkehrsrecht

Impressum

ERSTELLT VON

Agora Verkehrswende

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

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Wolfgang Aichinger

wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Autor: Wolfgang Aichinger

Redaktion: Nikolas Linck

Version: 1.0

Veröffentlichung: November 2025

Inhalt

Mehr Möglichkeiten für Kommunen.....	4
Positive Effekte von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken.....	4
Begründung durch Parkraummangel: Auch, wenn dieser erst droht.....	4
Neu: Begründung durch Umweltschutz oder städtebauliche Entwicklung.....	6
Weitere Neuerungen in der Verwaltungsvorschrift.....	8
Ausblick: Weitere StVG-Novelle in Sicht.....	9
Zum Weiterlesen.....	10

Mehr Möglichkeiten für Kommunen

Mit der im Frühjahr 2025 abgeschlossenen Novelle des Straßenverkehrsrechts¹ können Bewohnerparkzonen auch zur Vermeidung schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung eingerichtet werden. Damit kann die Verkehrsverwaltung neben Gründen wie der sicheren Gestaltung des Verkehrs auch planerische Argumente gegenüber der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorlegen – was einen Paradigmenwechsel im Parkraummanagement darstellt.

Positive Effekte von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken

Immer mehr Städte und Kommunen nutzen verstärkt Parkraumbewirtschaftung, um den ruhenden Verkehr zu steuern. Durch Kurzparkgebühren oder die Begrenzung der Parkdauer nimmt das sogenannte Langzeit- oder Dauerparken ab und es stehen mehr freie Parkplätze zur Verfügung. Kombiniert wird Parkraumbewirtschaftung meist mit einer Bewohnerparkzone. Anwohner:innen können hier Bewohnerparkausweise beantragen, die sie von Gebühren oder Einschränkungen des Parkens befreien und ihnen das Parken auf Flächen erlauben, die für Gebietsfremde nicht nutzbar sind. Dadurch finden sie vor allem abends schneller und näher an der Wohnung einen Parkplatz und profitieren außerdem davon, dass der Parksuchverkehr in der Umgebung abnimmt. Tagsüber nützt die höhere Parkplatzverfügbarkeit zudem Besucher:innen sowie Handwerker:innen, Pflege- und Lieferdiensten. Sie entrichten für das Parken entweder eine Kurzparkgebühr oder können Ausnahmegenehmigungen erhalten.

Der Rückgang der Parknachfrage erlaubt es auch, Gehwege von geparkten Fahrzeugen freizuhalten, neue Radspuren anzulegen oder Flächen zu entsiegeln. Dadurch gehen Umweltbelastungen zurück, werden Radverbindungen attraktiver und Aufenthaltsqualität oder Barrierefreiheit können verbessert werden.

Begründung durch Parkraummangel: Auch, wenn dieser erst droht

Weil Bewohnerparkgebiete die vor Ort wohnende Bevölkerung bei der Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten privilegiert, stellt der Gesetzgeber bestimmte Anforderungen an die Begründung dieser Maßnahme. Bisher brauchte es für die Einführung einer neuen Bewohnerparkzone den Nachweis, dass in dem betroffenen Quartier für die Bewohner:innen ein „erheblicher Parkraummangel“ bereits besteht. Neu ist, dass nun auch ein drohender erheblicher Parkraummangel als Begründung herangezogen werden kann:

¹ Die Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind 2024 in Kraft getreten. Die novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) gilt seit April 2025.

Straßenverkehrsordnung

§ 45 Absatz 1b Satz 1 StVO

„Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen ...“
Nummer 2a

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

In der novellierten Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird der „erhebliche Parkraummangel“ nun auch näher definiert – er liegt bei einer Auslastung von mehr als 80 Prozent vor. Die VwV beschreibt zudem beispielhaft, unter welchen Umständen eine derartige Auslastung in den nächsten Jahren drohen kann – und somit die Einführung der Bewohnerparkzone bereits rechtfertigt:

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

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

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

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

Ein privater Stellplatzmangel muss seit der VwV-Novelle 2025 nicht mehr nachgewiesen werden. Dies stellt eine erhebliche Erleichterung für die Verkehrsverwaltung dar, auch wenn mittlerweile Erfahrungen vorliegen, dass die Stellplatzzahl und -verfügbarkeit im privaten Raum oft beträchtlich sind (siehe dazu auch unseren Blogbeitrag „[Unsichtbare Parkplätze nutzbar machen](#)“).

Zusammengefasst:

- Die Einführung von Bewohnerparkzonen ist bereits bei „drohendem erheblichen Parkraumangel“ möglich – etwa wegen Verlagerung der Parknachfrage aus angrenzenden Bewirtschaftungszonen oder bei Bautätigkeit im Umfeld.
- „Erheblicher Parkraumangel“ bedeutet: die Auslastung ist höher als 80 Prozent.
- Die Schwelle von mehr als 80 Prozent Auslastung gilt auch bei „drohendem Mangel“.
- Privater Stellplatzmangel muss nicht mehr nachgewiesen werden.

Neu: Begründung durch Umweltschutz oder städtebauliche Entwicklung

Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes gestattet es dem Verkehrsministerium, Rechtsverordnungen nun auch aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, des Schutzes der Gesundheit und der Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu erlassen. Damit Planungsämter und Straßenverkehrsbehörden diese Ziele bei der Gestaltung des Verkehrs in den Kommunen berücksichtigen können, braucht es eine konkrete Bezugnahme in der StVO. Im Falle des Bewohnerparkens ist es den zuständigen Behörden nun möglich, auch zum Zwecke des Umweltschutzes oder der geordneten städtebaulichen Entwicklung tätig zu werden:

Straßenverkehrsordnung

§ 45 Absatz 1b StVO

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

Satz 2

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

Laut Verwaltungsvorschrift ist in diesem Fall ein Parkraumkonzept zur Konkretisierung der Planung sowie der Dokumentation der Abwägungen erforderlich:

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

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

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

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

Anforderungen an ein Parkraumkonzept

Auch in der Vergangenheit wurden für die Anordnung von Bewohnerparkgebieten entsprechende Parkraumkonzepte entwickelt – was auch grundsätzlich sinnvoll ist, da sie die Ermittlung der betroffenen Belange und den Abwägungsprozess dokumentieren. Die VwV beschreibt nicht näher, was ein derartiges Konzept leisten muss. Die Gesetzes- und Verordnungsbegründung² sowie die VwV-StVO zeigen jedoch insgesamt, dass die Anforderungen an den Nachweis des Eintritts der erwarteten Wirkungen der Anordnungen sehr gering sind. So gilt etwa:

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

VII., Randnummer 14d:

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

Es gibt aus der Rechtsprechung anerkannte Grundsätze (darunter die Erforderlichkeit, die Zweckmäßigkeit und der politische Beschluss der enthaltenen Maßnahmen), die städtebaulich-

² Siehe BR-Drs. 518/23, S. 18.

verkehrliche Konzepte erfüllen müssen. Diese Vorgaben werden von der Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung der Konzepte herangezogen. Näheres dazu wird in einem [Leitfaden](#) der Initiative „Kompetenznetz Klima Mobil“ des Landes Baden-Württemberg erläutert.

Aspekte des Umweltschutzes oder der geordneten städtebaulichen Entwicklung sollten – je nach gewähltem Anordnungsgrund – im Konzept auf Basis allgemeiner fachlicher Erfahrung berücksichtigt werden. Neben der Ordnung und Lenkung der Parknachfrage (das heißt die Leichtigkeit des Verkehrs) können etwa auch Baumschutz und Entsiegelung (unterstützt durch eine geringere Belastung des Straßenraums durch geparkte Fahrzeuge), Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr (wie zum Beispiel durch die Zurücknahme des Gehwegparkens) oder eine Reduktion der Verkehrsbelastung (unter anderem in Folge eines Rückgangs von Parksuchverkehr) im Konzept behandelt werden.

Datenerhebung

Das Erfassen von Parkplatzangebot, -auslastung und -nutzung liefert wichtige Daten für eine effektive Steuerung des ruhenden Verkehrs – und ist auch zukünftig sinnvoll. Für ein Parkraumkonzept auf Grundlage des neuen Begründungsweges ist der detaillierte und oftmals aufwändige Nachweis des Parkraum Mangels, also einer Auslastung über 80 Prozent im Tagesverlauf und dem gesamten untersuchten Gebiet, nun jedoch nicht mehr erforderlich.

Dass die Datenerhebung nicht mehr den hohen juristischen Ansprüchen genügen muss, gibt den Kommunen größere Handlungsspielräume und erleichtert es, das Konzept gegebenenfalls ohne Beauftragung eines Gutachterbüros durch eigene Mitarbeitende zu erstellen.

Zusammengefasst:

- Umweltschutz oder Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung gelten als neue Begründungen für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen.
- Ein Parkraumkonzept dient als Grundlage für die Einrichtung solcher Parkzonen.
- Der Nachweis eines „erheblichen Parkraum Mangels“ ist in diesen Fällen nicht nötig.
- Das reduziert den Aufwand für Kommunen und ermöglicht gegebenenfalls die Konzepterstellung mit verwaltungsinternen Ressourcen.
- Eine Datenerhebung ist weiterhin sinnvoll als Grundlage für die Planung und Steuerung des ruhenden Verkehrs.

Weitere Neuerungen in der Verwaltungsvorschrift

Mit der Novellierung der VwV wurden weitere Erleichterungen für die Kommunen eingeführt. So können Bewohnerparkzonen nun größere Gebiete umfassen und Bewohnerparkausweise können auch digital, also ohne Papiauslage, vergeben werden³.

Die räumliche Erweiterung kann es erleichtern, vor Ort stadträumlich nachvollziehbare Parkzonen (zum Beispiel anhand von Hauptverkehrsstraßen, Bahnstrecken, Grünanlagen oder Gewässern)

³ Ende 2024 wurden im Zuge einer weiteren, kleinen Novelle dafür § 46 Abs. 3 und Abs. 5 StVO angepasst.

abzugrenzen. Die Digitalisierung der Bewohnerparkausweise stellt eine wichtige Voraussetzung für eine effektivere Parkraumkontrolle durch den Einsatz sogenannter Scan-Fahrzeuge dar.

Verwaltungsvorschrift StVO – zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte),
Randnummer 31:

„Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1.500 m nicht übersteigen
[vorher 1.000 Meter, Anm. der Red.]“

Randnummer 36:

„Ein Bewohnerparkausweis kann auch erteilt werden, ohne ein im Fahrzeug auszulegendes oder anzubringendes Dokument auszustellen, wenn auf andere Weise eine effektive Kontrolle sichergestellt ist. Das kann etwa der Fall sein, wenn eine Kontrolle anhand des Kennzeichens erfolgt (digitaler Bewohnerparkausweis).“

Zusammengefasst:

- Größere Bewohnerparkzonen sind möglich.
- Digitale Bewohnerparkausweise sind möglich.

Ausblick: Weitere StVG-Novelle in Sicht

Es ist zu erwarten, dass im Zuge einer weiteren StVG-Novelle bald deutschlandweit eine Rechtsgrundlage für die digital unterstützte Parkraumkontrolle geschaffen wird. Dafür liegen bereits Gesetzesentwurf und Kabinettsbeschluss vor. Nach Zustimmung des Bundesrats würde diese Novelle in Kraft treten.

Kommunen können sich schon jetzt darauf vorbereiten, in absehbarer Zeit Scan-Fahrzeuge in der Parkraumkontrolle einzusetzen. Zu den Voraussetzungen gehören die Digitalisierung aller Parkberechtigungen, das Umrüsten von Parkscheinautomaten für eine Kennzeicheneingabe und das Einrichten von Schnittstellen zwischen den Straßenverkehrsbehörden, Bürger- und Ordnungsämtern sowie den Bußgeldstellen.

In der von der Bundesregierung vorgelegten Novelle ist auch eine Öffnung des Bewohnerparkens für andere Nutzergruppen enthalten. Diese würde den Kommunen etwa die Möglichkeit geben, Parkausweise auch an ansässige Gewerbebetriebe zu vergeben. Sollte dies beschlossen werden, dürften hierzu weitere Konkretisierungen in der StVO und VwV-StVO erfolgen. Wir werden diesen Beitrag entsprechend aktualisieren.

Zum Weiterlesen

Agora Verkehrswende (2025): Rechtssymposium

www.agora-verkehrswende.de/veranstaltungen/rechtssymposium

Bundesrat (2023): BR-Drs. 518/23, Sechshundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, insbesondere S. 18 ff

www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0501-0600/518-23.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2025): Ad-hoc-Arbeitspapier zum Bewohnerparken gemäß der VwV-StVO

Das Papier fasst den Stand des Wissens und der Technik zur Anordnung von Bewohnerparkvorrechten aufgrund von Parkraummangel zusammen. Auf den neuen Begründungsweg (Umweltschutz und städtebauliche Entwicklung) wird in einer Folgepublikation eingegangen.

Kompetenznetz Klima Mobil (2025): Infoportal Bewohnerparken

Das Portal enthält umfassende Hinweise zum Parkraummanagement bzw. Bewohnerparken. Ein Hinweispapier erläutert u.a. Berechnungsgrundlagen zur Gebührenhöhe, Möglichkeiten zur Differenzierung der Gebühren sowie kommunale Zuschussmodelle zur sozialen Entlastung.
www.klimaschutz-bewegt.de/parkraummanagement/informationen-zum-bewohnerparken/

Kompetenznetz Klima Mobil (2025): Leitfaden: Verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Der Leitfaden gibt grundsätzliche Hinweise, wie das Instrument der städtebaulichen Entwicklung bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (und damit auch dem Bewohnerparken) genutzt werden kann.

www.klimaschutz-bewegt.de/neuer-leitfaden-anwendung-der-stvo-zur-unterstuetzung-einer-geordneten-staedtebaulichen-entwicklung/

Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (2025):

Parkdatenanalyse

Das Land Berlin hat mit Hilfe von Scan-Fahrzeugen eine umfassende Parkraumkartierung und Nutzungsanalyse erstellen lassen. Für insgesamt 11 Parkzonen sind die Effekte der Parkraumbewirtschaftung im Detail dargestellt.

www.berlin.de/weniger-dicke-luft/projekte-und-massnahmen/parkdatenanalyse/