



► Nr. VO/2024/13678-03
öffentlich

Lübeck, 05.02.2025

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Timo Peters (E-Mail: timo.peters@luebeck.de Telefon: 122 - 6715)

AT zu VO/2024/13678 Bericht über die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.02.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.05.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
06.05.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.05.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck tritt zum 01.06.2025 in Kraft, zeitgleich tritt die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 01.09.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 22.01.2013 außer Kraft.

Bei der Ausarbeitung der Neufassung wurden folgende noch offenen Beschlüsse ebenfalls berücksichtigt:

VO/2017/04668: „...Der Bürgermeister wird gebeten, dafür zu sorgen, dass auf allen öffentlichen Parkplätzen, auf denen ein Tagesticket gelöst werden kann, das Parken für Elektro-Kfz unentgeltlich zugelassen wird...“

2023/12437-04-01: „Der Bürgermeister wird beauftragt, bis Q 1 2024 ein Konzept auszuarbeiten, in dem eine regional differenzierte und angemessene Erhöhung der Parkgebühren vorgeschlagen wird.“

Bericht:

Bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und der sich über die Jahre entwickelnden Parkgebührenhöhe werden zumeist vielfältige Ziele verfolgt. In der Regel dienen Parkgebühren aber der Steuerung der Parkdauer und der Umschlaghäufigkeit sowie der sich daraus ergebenden Verminderung des Parksuchverkehrs und der Entlastung des Straßenraums durch Lenkung der Nachfrage in andere Parkzonen oder Parkieranlagen.

Ein weiterer Lenkungseffekt, der besonders in den Zeiten der Verkehrswende zum Tragen kommt, ist die Beeinflussung bzw. die Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicherer Alternativen wie dem ÖPNV.

Das Parkraumangebot bestimmt im wesentlichen Maße die Größenordnung des fließenden Kfz-Verkehrs. Da im individuellen Verhalten von Kraftfahrenden möglichst zielnahe Parken bevorzugt wird, ist neben der Anzahl der vorhandenen Parkmöglichkeiten auch die Gebührenehöhe entscheidend bei der Beeinflussung der Parksuchverkehre.

Aus diesen Grundüberlegungen heraus wurde nun eine gänzlich andere Betrachtung der Parkgebühren vorgenommen. Dabei bildet die Annahme, dass der wertigste Parkraum der Hansestadt Lübeck in der Zone V - Travemünde liegt, die Basis einer sich abstuften Gebührestruktur.

Die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ist mit den wichtigsten Akteuren abgestimmt, darunter auch mit der KWL als Dienstleisterin für die Parkraumbewirtschaftung. Weiter wurde in einem begrenzten Umfang auch die Bewertung von Parkraum anderer Städte und Kommunen betrachtet.

Hierzu wurde die als Anlage beigefügte Parkgebührenübersicht erstellt. Die Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen ist dabei grundsätzlich eher schwierig und kann nur als grobe Richtung dienen. Dies liegt zum einen an teilweise gänzlich anderen Parksituationen in den Kommunen und damit anderen Bedarfen, mehr jedoch auch an den verschiedensten Gebührestrukturen. So gibt es Parkgebührenverordnungen, die den Parkraum wesentlich weniger differenziert betrachten und andere, die für div. einzelne Parkplätze jeweils unterschiedliche Gebühren festlegen. Auch unterscheiden sich die Verordnungen zu sehr in ihrem jeweiligen Alter, wobei sich hier erkennen lässt, dass neue Verordnungen immer auch höhere Parkgebühren ausweisen.

Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren ist § 6a Abs.6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit der Landesverordnung über Parkgebühren. Nach diesen Vorschriften ist die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.

Die derzeit gültige Stadtverordnung über die Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 01.09.2008, zuletzt geändert durch die 1. Verordnung zur Änderung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 22.01.2013 erfüllt weder den aktuell notwendigen Regelungsbedarf noch ist die Höhe der Parkgebühren und deren Struktur geeignet, eine Lenkungsfunktion wahrzunehmen.

Die öffentliche Parkraumbewirtschaftung versteht sich als ein Baustein des Parkraummanagements, zu dem neben dem öffentlichen Parkraum und den Parkieranlagen auch die vielen unterschiedlichen Angebote privater Anbieter gehören. Darum ist im Zuge dieser Parkgebührenverordnung auch Kontakt zur KWL aufgenommen worden, um die Anpassung der Gebühren der von der KWL bewirtschafteten Parkhäuser vorzunehmen.

Die hierdurch mögliche Verlagerung des Parkens von der Straße bzw. vollen Parkplätzen zu derzeit unausgelasteten Parkieranlagen ist Lenkungsfunktion und Ausdruck der verkehrlichen Begründung für die Höhe der Parkgebühren zugleich.

Die beabsichtigte Neufassung der Stadtverordnung über die Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck soll zum 01.06.2025 in Kraft treten. Bis zu diesem Tag besteht in den Gebieten mit hoher Parkraumnachfrage (Altstadtinsel und Travemünde) die Möglichkeit 2 €/h bei einem Gebührentakt von 3 Minuten (Zone I) bzw. 1,20 €/h bei einem Gebührentakt von fünf Minuten zu erheben.

Aktuell kostet die teuerste Parkstunde (Zone I - Altstadt) weniger als ein Einzelfahrschein im ÖPNV.

Auch unter Berücksichtigung, dass bei der Ticketberechnung im ÖPNV andere Aspekte,

wie z. B. der Kostendeckungsgrad eine Rolle spielen, besteht hier ein klares Missverhältnis, und die Parkgebühr entfaltet eine negative Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl.

Zukünftig wird die Taktung und die daraus resultierende Mindestgebühr an den Parkscheinautomaten auf 30 Minuten angepasst. Dies führt zu einer vereinfachten und zeitgemäßen Darstellung, zudem befindet sich eine 30-minütige Taktung näher an dem bereits jetzt in der Praxis gültigen Nutzerverhalten. Dies steht daher auch nicht in einem Widerspruch zur gewünschten Umschlaghäufigkeit. Im gleichen Zuge wird das kostenlose Kurzzeitparken, die sogenannte „Brötchentaste“ von 10 Minuten auf 15 Minuten erhöht. Damit sind kurze Liefer- und Abholtätigkeiten an den entsprechenden Standorten nun besser durchführbar.

Mit Ausnahme der Parkzone I – Altstadtinsel wird der Höchstsatz der Parkgebühren wie auch in der Vergangenheit durch die Gebühr für ein Tagesticket bestimmt.

Die Umstellung der Taktung in Verbindung mit der erhöhten Parkgebühr, welche sich in den unterschiedlichen Zonen deutlicher voneinander abheben, entfaltet eine bessere verkehrslenkende Wirkung.

Die festgelegte Gebührenhöhe gilt über den gesamten Bewirtschaftungszeitraum ohne progressive bzw. degressive Veränderung der Gebühr bei hohen Parkdauern.

Travemünde hat bei der Betrachtung der Parkgebühren eine besondere Rolle und steht hierbei in der Konkurrenz zu anderen ostseenahe Gemeinden/Kommunen. Ein direkter Vergleich bleibt jedoch schwierig, da dies eine einheitliche Bemessungsgrundlage für die Wertigkeit von Parkraum voraussetzen würde.

Mit der neuen Gebührenstruktur setzt sich Travemünde an das obere Feld der allgemein vorherrschenden Parkgebührenhöhe, was sich im Hinblick auf die Wertigkeit in Verbindung mit der Verfügbarkeit (Angebot und Nachfrage) des dort vorzufindenden Parkraums zwingend ergibt.

Auszug aus § 3 (1) u. (2) Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ab 01.06.2025 (Teil Travemünde):

- (1) Für das Parken auf Parkflächen mit Parkscheinautomat im Sinne des § 1 werden folgende Gebühren erhoben:

Zone	je angefangene ½ Stunde	entspricht einem Stunden-satz von
Zone IV	1,60 €/30 Min.	3,20 €/Stunde
Zone V	1,20 €/30 Min.	2,40 €/Stunde

- (2) Beim Lösen eines Tagestickets beträgt die Gebühr hierfür:

Zone	Gebühr pro Tagesticket
Zone IV	12,00 €

Bei der Berechnung der Gebühr für das Tagesticket ist darauf geachtet worden, dass der Vorteil ab ca. 3,5 h spätestens ab der 4. Parkstunde erreicht wird. Dies stellte auch in der Vergangenheit eine gute Differenzierung zwischen den Kurzparkern (1-3 h) und dem Bedarf an längerfristigem Parkraum (4 h+) dar.

Darunter ordnen sich dann die anderen Zonen für das Stadtgebiet ohne Travemünde wie folgt:

Auszug aus § 3 (1) u. (2) Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ab 01.06.2025:

- (3) Für das Parken auf Parkflächen mit Parkscheinautomat im Sinne des § 1 werden folgende Gebühren erhoben:

	je angefangene ½ Stunde	entspricht einem Stundensatz von
Zone I	1,50 €/30 Min.	3,00 € /Stunde
Zone II	1,20 €/30 Min.	2,40 €/Stunde
Zone III	1,00 €/30 Min.	2,00 €/Stunde

- (4) Beim Lösen eines Tagestickets beträgt die Gebühr hierfür:

Zone	Gebühr pro Tagesticket
Zone II	8,00 €
Zone III	6,00 €

Die Gebühr für die öffentlichen Wohnmobilstellplätze wird auf 20 € angehoben, Reisebusse bezahlen künftig einen pauschalen Tagessatz von 30 €.

Die Notwendigkeit von fünf Gebührenzonen besteht weiterhin, diese wurden jedoch an die sich geänderten räumlichen Anforderungen angepasst:

Die Gebührenzone I, welche weiterhin hauptsächlich den Parkraum auf der Altstadtinsel abbildet, wurde noch um den Parkbereich am Hauptbahnhof Lübeck ergänzt und bezieht künftig auch die Parkflächen an der Untertrave mit ein, da dieser Parkraum eine vergleichbare Wertigkeit aufweist.

Aus dem gleichen Grund wurde auch die Zone II ergänzt, welche sich nun ringförmig um die Altstadtinsel (Zone I) legt und auch den Parkraum an der Kanalstraße erschließt. Zone III als Auffanggebührenzone bleibt dabei unverändert.

Weiter musste auch die Parkzone IV (Travemünde) angepasst werden, da hier, betrachtet man den Parkraum nach seiner Wertigkeit, neben den bereits inbegriffenen Parkflächen Leuchtenfeld, Möwenstein, Mecklenburger Landstraße, Backbord und Vogteistraße folgerichtig auch die Parkflächen Fährhafenvorplatz, Kirchenstr., Strandbahnhof, Kurgartenstraße und Trelleborgallee hinzugehören. Die Parkbereiche der Zone IV sind künftig auf einem der Verordnung als Anlage beigefügtem Lageplan dargestellt.

Die durch Bürgerschaftsauftrag vom 28.09.2017, VO/2017/04668, gewünschte Förderung von Elektrofahrzeugen wurde in § 9 umgesetzt. Darüber hinaus wurde die Förderung alternativer Antriebe in Anlehnung an das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) erweitert und auf dem 31.12.2026 befristet. Ergänzend hierzu der Verweis auf den Bericht der Verwaltung VO/2016/04454 und die sich darauf beziehenden Beschlüsse.

Über eine Verlängerung dieser Fördermaßnahme sollte dann unter Berücksichtigung des Fortbestehens des Elektromobilitätsgesetzes neu entschieden werden.

Die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck erhält nun Regelungen, die bisher nicht erfasst waren, auch wenn diese in der Praxis bereits Anwendung gefunden haben, z. B. die rechtliche Verankerung der „Brötchentaste“ in § 4.

Ein weiteres Steuerungselement stellt die Regelung des § 5 Abs. 2 dar, welche es ermöglicht, bei Großveranstaltungen die Gebührenpflicht anzupassen.

Die jetzt vorgelegte Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck stellt ein stimmiges Regelwerk dar, welches durch seine neue Gebührenstruktur die nunmehr in die Jahre gekommene Verordnung auf ein zeitgemäßes Niveau hebt.

Die Hansestadt Lübeck hat sich mit der hier vorgelegten Verordnung klar gegen eine einfache und pauschalierte Erhöhung der Parkgebühren ausgesprochen. Die nun durchgeführte Bewertung und Änderung der Zonen und Gebührenhöhe stellt eine Neueinschätzung des Parkraums nach seiner Wertigkeit dar, um so regional differenziert angemessene Gebühren erheben zu können.

Gemäß § 55 Landesverwaltungsgesetz Schleswig-Holstein ist die Stadtverordnung vom Bürgermeister zu erlassen und der Bürgerschaft vorab zur Beratung vorzulegen. Eine entsprechende Stellungnahme des Bereichs Recht ist neben dem Entwurf der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck inkl. der Anlage „Parkzonen (Karte)“ sowie der Anlage „Tagesticket“ dieser Vorlage beigefügt.

Eine Synopse als vergleichende Gegenüberstellung von Texten lässt sich hier aufgrund der Tatsache, dass es sich weniger um eine Anpassung der alten, sondern mehr um eine komplette Neuschaffung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck handelt, nicht sinnvoll darstellen.

Anlagen:

Anlage 1: Entwurf Stadtverordnung über Parkgebühren inkl. Anlagen

Anlage 2: Vermerk über die rechtliche Prüfung der Stadtverordnung über Parkgebühren

Anlage 3: Parkgebührenübersicht

Senatorin Joanna Hagen

Stadtverordnung über Parkgebühren

in der Hansestadt Lübeck vom

Aufgrund des § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung vom 05.03.2003 (Bundesgesetzblatt I Seite 310, berichtigt S. 919) zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.10.2024 (Bundesgesetzblatt I Seite 323) in Verbindung mit § 1 der Landesverordnung über Parkgebühren vom 12.04.1990 (GVOBl. Schl.-H. S. 264) wird die Stadtverordnung über Parkgebühren der Hansestadt Lübeck wie folgt gefasst:

§ 1

Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkflächen

Die öffentlichen Parkflächen der Hansestadt Lübeck werden durch die KWL GmbH bewirtschaftet. Soweit das Parken auf diesen öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen nur mit gültigem Parkschein aus einem Parkscheinautomaten zulässig ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Verordnung erhoben.

§ 2

Gebührenzonen

Um die Nutzung des Parkraumes auf Öffentlichen Parkflächen durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten, werden die Gebühren entsprechend dem Wert des Parkraums in unterschiedlicher Höhe nach Zonen festgesetzt.

Zone I und II umfasst die Parkflächen mit Parkscheinautomat, die sich aus dem als Anlage beigefügten „Lageplan Lübeck Altstadt“, der Bestandteil dieser Verordnung ist, ergeben. Zone I umfasst dabei den Parkraum der Altstadt sowie die Parkplätze am Hauptbahnhof. Zone II schließt den Parkraum ringförmig um die Altstadt ein.

Zone III umfasst alle übrigen öffentlichen Parkflächen mit Parkscheinautomat der Hansestadt Lübeck mit Ausnahme der sich im Stadtteil Travemünde befindlichen öffentlichen Parkflächen.

Zone IV umfasst die Parkplätze Leuchtenfeld, Möwenstein, Backbord, Vogteistraße, Hafenbahnhof, Fährhafenvorplatz, Kirchenstraße, Strandbahnhof, Kurgartenstraße, Am Fischereihafen, Trelleborgallee und Priwall, welche sich aus dem als Anlage beigefügten „Lageplan Lübeck-Travemünde“, der Bestandteil dieser Verordnung ist, ergeben.

Zone V umfasst alle übrigen öffentlichen Parkflächen mit Parkscheinautomaten im Stadtteil Travemünde.

§ 3

Parkgebühren

- (1) Für das Parken auf Parkflächen mit Parkscheinautomat im Sinne des § 1 werden folgende Gebühren erhoben:

	je angefangene ½ Stunde	entspricht einem Stundensatz von
Zone I	1,50 €/30 Min.	3,00 €/Stunde
Zone II	1,20 €/30 Min.	2,40 €/Stunde
Zone III	1,00 €/30 Min.	2,00 €/Stunde
Zone IV	1,60 €/30 Min.	3,20 €/Stunde
Zone V	1,20 €/30 Min.	2,40 €/Stunde

Für nicht genutzte Parkzeit werden keine Gebühren erstattet.

Sofern eine Höchstparkdauer gilt, ist diese jeweils durch Beschilderung ausgewiesen.

- (2) Beim Lösen eines Tagestickets beträgt die Gebühr hierfür:

Zone	Gebühr pro Tagesticket
Zone II	8,00 €
Zone III	6,00 €
Zone IV	12,00 €

Die jeweiligen Parkflächen mit Tagesticket ergeben sich aus der Anlage „Tagesticket“, welche Bestandteil dieser Verordnung ist.

- (3) Für die Nutzung der Wohnmobilstellplätze auf öffentlichen Parkflächen der Hansestadt Lübeck ist eine Gebühr in Höhe von 20 € für 24 Stunden am dafür vorgesehenen Parkscheinautomaten zu entrichten. Sie wird fahrzeugbezogen, unabhängig von der Anzahl der mitreisenden Personen, erhoben. Die Nutzung des Wohnmobilstellplatzes zur Übernachtung ist ausschließlich einmalig zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit gestattet.
- (4) Für die Nutzung ausgewiesener Busparkplätze auf öffentlichen Parkflächen der Hansestadt Lübeck ist eine pauschale Tagesgebühr von 30 € am dafür vorgesehenen Parkscheinautomaten zu entrichten.
- (5) Die Gebühren nach Maßgabe dieser Verordnung können außer am Parkscheinautomaten auch über zugelassene Handysysteme entrichtet werden.

§ 4

Kurzzeitparken

Auf Parkflächen, deren Parkscheinautomaten das kostenlose Kurzzeitparken anbieten („Brötchentaste“), beträgt die kostenlose Parkzeit 15 Minuten, ausgenommen hiervon ist die Parkfläche am Verwaltungszentrum Mühlentor, hier beträgt die kostenlose Parkzeit 30 Minuten.

§ 5

Gebührenpflichtiger Zeitraum

- (1) Die einzelnen Parkflächen sind in dem Zeitraum gebührenpflichtig, der jeweils durch Beschilderung ausgewiesen wird.
- (2) Der Hansestadt Lübeck steht das Recht zu, zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung und um den Zielen nach § 2 Satz 1 zu entsprechen, auf den öffentlichen Parkflächen während Großveranstaltungen den Rahmen der Bewirtschaftung anzupassen.

§ 6

Entstehung und Fälligkeit der Gebührenschuld

Die Gebührenschuld entsteht und wird fällig mit dem Parken eines Fahrzeugs während der gebührenpflichtigen Zeit auf den in § 1 bezeichneten Flächen.

§ 7

Gebührensschuldner

Gebührensschuldner ist, wer ein Fahrzeug auf den in § 1 beschriebenen Flächen parkt.

§ 8

Allgemeines

- (1) Der am Parkscheinautomaten erworbene Parkschein ist unverzüglich nach Beginn des Abstellens am Kraftfahrzeug hinter der Windschutzscheibe und durch diese gut erkennbar anzubringen. Bereits abgelaufene Parkscheine sind aus dem Sichtraum zu entfernen.
- (2) Die Zonen des Handyparksystems unterscheiden sich von den Zonen nach § 2 dieser Verordnung. Dies ist zur genauen Abrechnung des Handysystems notwendig und hat keinen Einfluss auf die Gebührenhöhe, die sich aus § 3 ergeben.

§ 9

Förderung alternativer Antriebsarten

Vollelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybrid Fahrzeuge (PHEF-Fahrzeug und PHEV-Fahrzeug) nach Maßgabe des Gesetzes „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)“ können im Zeitraum ab Inkrafttreten bis zum 31. Dezember 2026 auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen, ausgenommen die Stellplätze in den Gebührenzonen I und IV (§ 2) im öffentlichen Straßenraum für die jeweilige Höchstparkdauer kostenlos parken, , wenn sie mit einer der folgenden Kennzeichnungsarten versehen sind:

- ein um den Kennbuchstaben „E“ in Anschluss an die Erkennungsnummer ergänztes Kennzeichen;
- eine für ausländische Fahrzeuge durch die Zulassungsbehörden ausgegebene (blaue) Plakette, die an der Rückseite des Fahrzeugs gut sichtbar angebracht ist;
- die im Ausland erteilten Kennzeichen und Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

§ 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 01.06.2025 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 01.09.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 22.01.2013, außer Kraft.

Lübeck,

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister

Parktarifzonen der Hansestadt Lübeck | ■ Zone I | ■ Zone II | ■ Zone III



Zone I

Zone II

Zone III



ca. 500 m

A1
A20
Rostock-Lübeck





Parktarifzonen der Hansestadt Lübeck | Zone IV | Zone V - Ortsteil Travemünde -

Parkplatz Möwenstein

Parkplatz Backbord

Parkplatz Leuchtenfeld

Parkplatz Vogteistraße

Parkplatz Fischereihafen

Parkplatz Priwall

Anlage „Tagesticket“

Zuordnung der Standorte mit Tagesticket zu den Tarifzonen

ZONE II

<i>Standorte</i>
Müllergarten
Mühlendamm
Wallstraße
Lastadie
MuK
SAS
Media Docks
Drehbrücke
Hüxterdamm
Fährstraße
Kanalstraße

ZONE III

<i>Standorte</i>
Roeckstraße
Burgfeld/Gericht

ZONE IV

<i>Standorte</i>
Vogteistraße
Hafenbahnhof
Am Fischereihafen
Priwall
Leuchtenfeld
Backbord
Möwenstein

Vfg.

1. Vermerk

Verordnung zur Anpassung der Parkgebühren

I. Fragestellung

Im Hauptausschuss am 26.11.2024 wurde anlässlich der Beratung zum Bericht über die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren (VO/2024/13678) die Frage gestellt, ob und inwieweit die Bürgerschaft Einwirkungsmöglichkeiten auf den Inhalt der Stadtverordnung hat. Hintergrund ist der aus Teilen der Politik geäußerte Wille, in bestimmten Gebieten auf eine Erhöhung zu verzichten, um eventuellen nachteiligen Auswirkungen auf die Belebung der Innenstadt vorzubeugen. Der Bereich Recht wurde hierzu um eine rechtliche Stellungnahme gebeten.

II. Kompetenz zur Regelung von Parkgebühren

Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz (GG) erteilt dem Bund die Zuständigkeit zur Regulierung des Straßenverkehrs und zur Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen. Da es sich hier um eine sog. konkurrierende Gesetzgebung handelt, erhalten die Länder die Gesetzgebungskompetenz, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit keinen Gebrauch macht.

Die Möglichkeit zur Erhebung von Parkgebühren hat der Bundesgesetzgeber in § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) eröffnet. Danach können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Ortsdurchfahrten die Gemeinden und im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

Das Land Schleswig-Holstein hat mit der Landesverordnung über Parkgebühren vom 12. April 1990 die der Landesregierung erteilte Ermächtigung auf die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der amtsfreien Gemeinden sowie die Amtsvorsteherinnen und Amtsvorsteher als örtliche Ordnungsbehörden übertragen.

Damit liegt in Lübeck kraft Verordnung die Zuständigkeit für den Erlass einer Gebührenordnung für Parkgebühren beim Bürgermeister. Bei der Gebührenordnung, die auf dieser Grundlage erlassen wird, handelt es sich um eine kommunale Verordnung – hier in Form einer Stadtverordnung – im Sinne von § 55 Landesverwaltungsgesetz SH (LVwG). Kommunale Verordnungen werden nach § 55 Abs. 2 LVwG von der Bürgermeisterin oder dem Bürgermeister oder den Amtsdirektorinnen oder Amtsdirektoren, in ehrenamtlich verwalteten Ämtern den Amtsvorsteherinnen oder Amtsvorstehern für das Gemeinde- oder Amtsgebiet oder für Teile von ihnen in Angelegenheiten erlassen, die den Kommunen als Aufgabe zur Erfüllung nach Weisung übertragen wurden (vgl. § 53 LVwG). Sie sind vorab nach § 55 Abs. 3 LVwG der Gemeindevertretung vorzulegen. Die Gemeindevertre-

tung kann sich hierzu äußern, sie hat aber kein Vetorecht (Dehn/Wolf, Kommentar zur Gemeindeordnung, § 27, Erl. 18 zu Abs. 1; Friedersen/Stadelmann in: PdK, § 55 LVwG, Erl. 2 zu Abs. 3). Die Vorlagepflicht kann also nicht mit einer Zustimmungspflicht oder einem Zustimmungsrecht der Gemeindevertretung gleichgesetzt oder verwechselt werden. Entscheidendes Organ beim Erlass einer Stadtverordnung ist allein der Bürgermeister (Friedersen/Stadelmann a.a.O.; vgl. auch *Lütje/Husvogt*, PdK, § 55 GO Rn. 61 u. § 65 Rn. 6). Die Vorlagepflicht dient allein dem Zweck, dass sich die Gemeindevertretung damit befassen und ein Beratungsrecht ausüben kann (OVG Schleswig, Urt. v. 21.12.2017 – 1 KN 8/17 – Rn. 100).

Da die Landesverordnung über Parkgebühren den Erlass der Verordnung dem Bürgermeister als örtliche Ordnungsbehörde überträgt, und es sich bei den Aufgaben der Ordnungsbehörden um Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung handelt (§§ 162 ff. LVwG), wird der Bürgermeister insoweit im Rahmen der Aufgabenerfüllung nach Weisung tätig.

III. Rolle des Bürgermeisters bei der Durchführung der Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung

Hinsichtlich der Aufgaben der Kommunalverwaltung ist zu unterscheiden zwischen den Aufgaben im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde, das sind die freiwilligen und die pflichtigen Selbstverwaltungsaufgaben, und den Aufgaben im übertragenen Wirkungskreis, das sind die landesrechtlichen Auftragsangelegenheiten (Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung) und die bundesrechtlichen Auftragsangelegenheiten. Die Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung (§ 3 GO) sind keine eigenen, sondern vom Land übertragene Aufgaben der Gemeinden, die sich von deren Selbstverwaltungsaufgaben dadurch unterscheiden, dass die Fachaufsichtsbehörden umfassende Auskunftsrechte besitzen und fachliche Weisungen erteilen können (§§ 17, 18 LVwG). Nur nach außen handeln die Gemeinden in eigener Verantwortlichkeit. Dies hat zur Konsequenz, dass der Bürgermeister, der in den kreisfreien Städten in SH für die Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung zuständig ist (§ 65 Abs. 5 GO), bei der Durchführung der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung eine eigene Organfunktion hat und insoweit allein gegenüber der Fachaufsichtsbehörde verantwortlich ist, nicht aber gegenüber der Gemeindevertretung (vgl. Dehn/Wolf § 55 GO Erl. 1 zu Abs. 5).

IV. Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung und kommunale Selbstverwaltung

Die alleinige Zuständigkeit des Bürgermeisters für die Weisungsangelegenheiten kann zu Überschneidungen mit den Selbstverwaltungskompetenzen der Gemeindevertretung führen. Bei den freiwilligen und pflichtigen kommunalen Selbstverwaltungsaufgaben wirken die Gemeindevertretung und der Bürgermeister dergestalt zusammen, dass der Bürgermeister der Gemeindevertretung Vorschläge zur Beschlussfassung unterbreitet - die er aus eigener Machtbefugnis nicht in Kraft setzen kann - dass die Gemeindevertretung den vorgeschlagenen Beschluss (ggf. mit Änderungen) fasst und der Bürgermeister den Beschluss anschließend ausführt (§ 27 Abs. 1 Satz 2, 65 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 GO; vgl. Friedersen/Stadelmann PdK SH A-15, § 17 Anm. 1.3.2). Bei der Wahrnehmung der Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung ist die Funktion der Gemeindevertretung gegenüber dem Bürgermeister dagegen gemindert. Hier liegt die Organkompetenz allein beim Bürgermeister (§ 65 Abs. 5 Satz 1 GO).

Als unzulässiger Eingriff in die Selbstverwaltungsgarantie der Kommunen wird dies nach allgemeiner Ansicht grundsätzlich nicht gesehen. Art. 28 Abs. 2 GG gewährleistet das Recht der Kommunen auf Selbstverwaltung „im Rahmen der Gesetze“. Sie steht somit unter einem Gesetzesvorbehalt und kann durch den Gesetzgeber ausgeformt und begrenzt werden (vgl. BVerfGE 91, 228, 240).

Dem Gesetzesvorbehalt sind allerdings Grenzen gesetzt. So muss der „Kernbereich“ der kommunalen Selbstverwaltung erhalten bleiben und bei Eingriffen in die kommunale Selbstverwaltung das Verhältnismäßigkeitsprinzip gewahrt werden (vgl. BVerfGE 56, 298, 312; weitere Nwe bei: Schoch, Bes. Verwaltungsrecht, Kap. 2 Rn. 49 ff.). Eine Kernbereichsverletzung ist nach der Rechtsprechung erst dann anzunehmen, wenn die kommunale Selbstverwaltung völlig beseitigt oder derart ausgehöhlt wird, dass die Gemeinde keinen ausreichenden Spielraum zu ihrer Ausübung mehr hat (BVerfGE 56, 298 m.w.N.), wenn also die Selbstverwaltung nur noch ein Scheindasein führen könnte (BVerfGE 79, 127).

Das Selbstverwaltungsrecht wird bei den übertragenen Aufgaben insoweit gewahrt, als die Gemeinde diese Aufgabenerledigung eigenverantwortlich als Kommune umsetzt (Haushaltsmittel, Dienstkräfte, sächliche Verwaltungsmittel...), und nicht als eingegliedert staatliche Einheit. Die Mitwirkung der Gemeindevertretung ist im Übrigen darauf beschränkt, dass der Bürgermeister sich in Ermessensangelegenheiten von den Ausschüssen beraten lassen kann (§ 65 Abs. 5 Satz 3 GO - anerkannt ist aber, dass es ihm nicht untersagt ist, sich auch bei gebundenen Entscheidungen beraten zu lassen, vgl. Friedersen/Stadelmann a.a.O.). Beim Erlass von Verordnungen besteht eine Vorlagepflicht gegenüber der Gemeindevertretung gemäß § 55 Abs. 3 LVwG (s.o.).

V. Besonderheiten bei Parkgebühren?

1.

Die Ermächtigung zum Erlass von Verordnungen zur Regelung von Parkgebühren nach der Landesverordnung über Parkgebühren vom 12. April 1990 ist vor dem Hintergrund des § 6a Abs. 6 StVG zu sehen. Hier sind zunächst zwei Besonderheiten aus der Gesetzeshistorie zu beachten:

- Bis zum Jahr 1994 existierte im § 6a Abs. 6 StVG noch eine Zweckbindung für Parkgebühren und zwar dergestalt, dass die Einnahmen aus den Parkgebühren ausschließlich zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen verwendet werden durfte. Diese Zweckbindung wurde 1994 vollständig abgeschafft. Seitdem steht den Gemeinden die Verwendung der Parkgebühren frei (vgl. BT Wiss. Dienst, Fragen zur Kompetenz des Bundes hinsichtlich der Regelung von Parkgebühren, WD 3 – 3000 – 0040/20, S.7 f.). Daher können die Gebühreneinnahmen auch z.B. für Zwecke der Verkehrslenkung, Haushaltssanierung oder städtebaulichen Entwicklung verwendet werden (ebenda).
- Im Jahr 2004 erfolgte eine weitere Änderung des § 6a Abs. 6 StVG, mit der Regelungen zur Höhe von Parkgebühren durch den Bund gestrichen wurden. Dies wurde damit begründet, dass diese Thematik vollständig den Kommunen zur freien Disposition überlassen werden solle. Eine staatliche Reglementierung dieses Bereiches erscheine nicht erforderlich, da die Kommunen ohnehin in eigener Verantwortung den straßenrechtlichen Widmungszweck, den garantierten Gemeingebrauch und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten hätten (vgl. BT Drs. 15/1496 ,S. 6). In einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage, Parkraumbewirtschaftung in die Hand der Städte und Gemeinden, BT-Drs. 15/2302, S. 1 f. heißt es hierzu:

„Die Gemeinden entscheiden nach der Neufassung des § 6a Abs. 6 StVG unter Beachtung des Zwecks der Parkraumbewirtschaftung und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes frei, wo und in welcher Höhe Parkgebühren erhoben werden.“

Zwar hat der Gesetzgeber mit der Neufassung des § 6a Abs. 6 StVG auch die bis dahin im Gesetz beschriebene Zweckbestimmung der Parkraumbewirtschaftung gestrichen. Diese besagte, dass

die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten ist. Aber auch ohne ausdrückliche Erwähnung hat diese Zweckbestimmung zumindest im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung noch ihre Bedeutung, insbesondere dort, wo die örtlichen Gegebenheiten eine Regulierung erfordern, damit der begrenzte Parkraum möglichst vielen Nutzern zur Verfügung gestellt werden kann (vgl. BT Wiss. Dienst a.a.O. S. 8).

2.

Wenn es aber bei der Parkraumbewirtschaftung nicht mehr nur um die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Ziele geht, sondern auch Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft einbezogen werden können, stellt sich die Frage, ob dies Auswirkungen auf die Kompetenzverteilung hat. Denn, wie oben dargestellt, ist der Bürgermeister für die Umsetzung der Weisungsaufgaben zuständig, die wichtigen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft werden aber von der Gemeindevertretung entschieden (§ 27 Abs. 1 Satz 2 GO).

Dass die Parkraumbewirtschaftung auch in die eigenverantwortliche Selbstverwaltung eingeordnet werden kann, zeigt ein Blick auf die entsprechende Rechtslage in Mecklenburg-Vorpommern. Dort wurde gemäß Verordnung vom 5. Juli 2004 die Ermächtigung zum Erlass von Parkgebührenordnungen auf die Gemeinden als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis übertragen – und damit gerade nicht als übertragene Aufgabe zur Erfüllung nach Weisung ausgestaltet. Hierzu hat das OVG Greifswald in seinem Urteil vom 27.02.2018 – 1 K 21/14 ausgeführt, dass, wegen des starken örtlichen Bezugs, den eine Entscheidung über die Erhebung von Parkgebühren und deren Höhe aufweist, rechtlich nichts dagegenspreche, die Angelegenheit als eine Selbstverwaltungsangelegenheit anzusehen (Rn. 21 und 53 des Urteils).

Gleichwohl ist die Rechtslage in Schleswig-Holstein eine andere: Der Bürgermeister erlässt die Gebührenordnung als örtliche Ordnungsbehörde. Aufgaben der Ordnungsbehörden sind Weisungsaufgaben. Hier hat die Gemeindevertretung nur ein Beratungsrecht, kann aber nicht selbst entscheiden. Zwar stammt die entsprechende Landesverordnung über Parkgebühren aus dem Jahr 1990 und konnte somit die späteren Gesetzesänderungen noch nicht berücksichtigen. Sie wurde allerdings seitdem auch nicht angepasst. Ob es sich hierbei um ein Versäumnis handelt oder der Landesverordnungsgeber hierfür kein Bedürfnis sah, ist hier nicht bekannt.

3.

Auf den ersten Blick scheint die Rechtslage in Schleswig-Holstein einen Widerspruch zur Intention des Bundesgesetzgebers darzustellen. Bei sachgerechter Auslegung, welche die verschiedenen Rechtskreise (Weisungsaufgaben – Selbstverwaltung) in Einklang bringt, lässt sich dieser jedoch auflösen. Danach lassen sich bezogen auf den zugrundeliegenden Sachverhalt die folgende Fallgruppen formulieren (es dürfte noch weitere geben, die für die Beantwortung der Eingangsfrage aber nicht relevant sind):

- Zunächst verbleibt es bei der alleinigen Kompetenz des Bürgermeisters. Er erlässt die Gebührenordnung unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Sofern die Gemeindevertretung Änderungen verlangt, muss er diese jedenfalls dann nicht umsetzen, wenn die Gebührenordnung einem legitimen straßenverkehrsrechtlichen Zweck dienen soll (z.B. knappen Parkraum möglichst vielen Parkraumsuchenden zur Verfügung zu stellen), das Änderungsverlangen der Gemeindevertretung diesem Zweck entgegenstehen bzw. diesen nicht unwesentlich beeinträchtigen würde und der Kernbereich der kommunalen Selbstverwaltung nicht verletzt ist.

- Sind im Hinblick auf die Forderungen der kommunalen Selbstverwaltung die Belange des Straßenverkehrsrechts hingegen nicht beeinträchtigt oder nur von nachrangiger Bedeutung, besteht Raum für die Berücksichtigung von Selbstverwaltungsangelegenheiten. Dann sollte vor dem Hintergrund der weiten Fassung des § 6a Abs. 6 StVG das Anliegen der Gemeindevertretung nicht unbeachtet bleiben. Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung wäre aber auch hier erforderlich.
- Sollte der Bürgermeister für seine Entscheidung nicht vorwiegend die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Belange im Sinn haben, sondern die Gebührenordnung selbst zur Steuerung von Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft nutzen wollen, greift die Kompetenzverteilung des § 27 Abs. 1 Satz 2 GO. Für die Entscheidungen in wichtigen Angelegenheiten ist die Gemeindevertretung und nicht der Bürgermeister zuständig. Diese gesetzlich vorgeschriebene Kompetenzverteilung kann nicht dadurch ausgehebelt werden, dass der Bürgermeister den durch § 6a Abs. 6 StVG eröffneten Freiraum nutzt, um eigene Vorstellungen zu bestimmten Selbstverwaltungsangelegenheiten durchzusetzen. Sollten hier Bürgermeister und Gemeindevertretung unterschiedliche Auffassungen haben, müsste der Bürgermeister den Willen der Gemeindevertretung grundsätzlich beachten. Dem entgegenhalten könnte er nur (straßenverkehrs-) rechtliche Belange oder eine Unverhältnismäßigkeit der von der Gemeindevertretung bevorzugten Regelung. Denn nur diese Belange sind von seiner ausschließlichen Kompetenz gedeckt.

VI. Anwendung auf die beabsichtigte Anpassung der Parkgebühren in Lübeck

Im vorliegenden Fall wird die Anpassung der Gebührenordnung mit der Steuerung der Parkdauer und der sich daraus ergebenden Umschlaghäufigkeit und der Entlastung des Straßenverkehrs begründet. Das Parkraumangebot, so die Begründung, bestimme in wesentlichem Maß die Größenordnung des fließenden Kfz-Verkehrs. Da im individuellen Verhalten von Kraftfahrern möglichst zeitnahes Parken bevorzugt werde, sei neben der Anzahl der vorhandenen Parkmöglichkeiten auch die Gebührenhöhe entscheidend bei der Beeinflussung der Parksuchverkehre.

Diese Begründung macht deutlich, dass es bei der Anpassung der Gebührenordnung vorrangig um das straßenverkehrsrechtliche Ziel geht, knappen Parkraum möglichst vielen Parkraumsuchenden zur Verfügung zu stellen. Zwar heißt es in der Begründung auch, dass man sich als weiteren Effekt auch eine Umleitung zum ÖPNV erhoffe. Aber auch insoweit liegt das Hauptanliegen bei der Entlastung des Straßenverkehrs und nicht bei der Sicherstellung des ÖPNV (als Selbstverwaltungsangelegenheit). Die Maßnahme ist auch nicht unverhältnismäßig. Sie erscheint geeignet (Prognoseentscheidung), und angesichts des knappen Parkraums auch erforderlich, um das erklärte Ziel zu erreichen.

Die Maßnahme steht auch nicht außer Verhältnis zu den von Teilen der Politik geäußerten Bedenken, dass sich die Erhöhung der Gebühren negativ auf die Stadtentwicklung auswirken könnte, weil dann möglicherweise Autofahrer die Innenstadt meiden könnten. Dieser bislang nicht verifizierten Einschätzung könnte man bereits entgegenhalten, dass die mit der beabsichtigten höheren Umschlaghäufigkeit erhoffte Entlastung der Parksituation auch eine positive Entwicklung auf den Innenstadtbesuch mit sich bringen dürfte. Aber auch ungeachtet dessen würde ein Verzicht auf die Gebührenerhöhung für die Bereiche um die Innenstadt die mit der Erhöhung erhoffte Lenkungswirkung nicht erreichen können. Allein das reicht aus, den Bedenken gegen eine Erhöhung der Gebühren nicht den Vorzug zu geben.

Schließlich greift die Maßnahme auch nicht in den Kernbereich der kommunalen Selbstverwaltung ein. Zwar fällt unter diesen Kernbereich auch die Planungshoheit der Gemeinde. Wie oben unter

IV. dargelegt ist eine Kernbereichsverletzung aber erst dann gegeben, wenn eine der typischen Gemeindehoheiten soweit eingeschränkt wird, dass von ihr nichts mehr bei der Gemeinde zurückbleibt. Im Hinblick auf die Planungshoheit kann eine Kernbereichsverletzung zwar dann vorliegen, wenn eine Maßnahme eine hinreichend konkrete und rechtmäßige örtliche Planung nachhaltig stört (vgl. VerfGH NRW, Urteil vom 1.12.2020 – VerfGH 10/19). Das dies hier der Fall wäre, ist jedoch nicht erkennbar.

Die Entscheidung des Bürgermeisters, die Gebührenordnung mit dem der Bürgerschaft vorgelegten Inhalt zu erlassen ist also nach allem nicht zu beanstanden.

VII. Ergebnis

Die oben unter I. gestellte Frage kann nach allem dahingehend beantwortet werden, dass der Bürgermeister beim Erlass einer Verordnung über Parkgebühren den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten hat und gehalten ist, die Bürgerschaft gemäß § 55 Abs. 3 LVwG zu beteiligen. Ein Vetorecht steht der Bürgerschaft jedoch nicht zu. Nur wenn der Bürgermeister beabsichtigt, mit der Gebührenordnung Selbstverwaltungsangelegenheiten umzusetzen, kann er nicht gegen den Willen der insoweit zuständigen Bürgerschaft agieren. Geht es dagegen um die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Zielsetzungen, bleibt es bei seiner Alleinkompetenz im Rahmen der Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung. Angelegenheiten der Selbstverwaltung können berücksichtigt werden, soweit diese das straßenverkehrsrechtliche Lenkungsziel nicht nachhaltig beeinträchtigen.

Im vorliegenden Fall ist die Anpassung der Gebührenordnung mit dem Ziel einer Entlastung des Straßenverkehrs nicht unverhältnismäßig. Die von der Bürgerschaft geforderte Nichtumsetzung würde diesem Ziel entgegenstehen und muss daher nicht berücksichtigt werden.

Anmerkung: Zu beachten ist, dass hier keine Rückschlüsse auf andere Bereiche möglich sind, in denen der Bürgermeister im Rahmen seiner Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung ermächtigt ist, Stadtverordnungen zu erlassen. Wie oben bereits dargelegt, steht die kommunale Selbstverwaltung unter einem Gesetzesvorbehalt. Dem Gesetzgeber sind damit Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltung erlaubt. Erst wenn diese derart ausgehöhlt ist, dass der Gemeinde kein ausreichender Spielraum zu ihrer Ausübung mehr bleibt, sind die Grenzen überschritten. Dies ist stets im Einzelfall zu prüfen. Es wurde dargelegt, dass sich bei Parkgebühren ein Sonderfall annehmen lässt, soweit die Gebühren dazu dienen sollen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft zu fördern. Dieser Fall gebietet eine Auslegung im Lichte der organschaftlichen Kompetenzverteilung für kommunale Selbstverwaltungsangelegenheiten. In anderen Fachgesetzen mag jedoch eine völlig andere Intention des Gesetzgebers hinter der kommunalen Verordnungsermächtigung stehen. Rückschlüsse sind daher nicht möglich.

Sebastian Ziemann

Anlage Parkgebührenübersicht

Bei den Parkgebühren handelt es sich um die Beträge, die aus der jeweils gültigen Parkverordnung der Städte/Kommunen ersichtlich sind. Es handelt sich nicht um die Gebühren von Drittanbietern (Handyparksystemen o.ä.). Aufgeführt sind hier die Zonen, die jeweils der Zone I Altstadtinsel als citynah bzw. mit Travemünde als strandnahe Parken vergleichbar sind. Weitere Parkzonen, die diesen Merkmalen nicht entsprechen, sind nicht aufgeführt.

Übersicht der Gebühren zum citynahen Parken in anderen Kommunen

Stadt	Parkgebühr/Stunde	Anmerkungen zu Taktungen oder Mindestbeträgen
Aachen	3,00 €	Mindestgebühr 3,00€
Berlin	4,00 €	1,00€/15 Minuten
Bochum	2,10 €	0,35€/10 Minuten
Braunschweig	1,80 €	0,90€/30 Minuten
Dortmund	2,50 €	2,50€/Stunde
Dresden	2,50 €	2,50€/Stunde
Düsseldorf	4,50 €	0,90€/12 Minuten
Erfurt	2,50 €	2,50€/Stunde
Frankfurt	4,00 €	4,00€/Stunde
Freiburg	3,80 €	3,80€/Stunde
Halle (Saale)	2,00 €	1,00€/30 Minuten
Hamburg	3,50 €	Mindestbetrag 0,50€
Kiel	2,00 €	erste 30 Minuten kostenlos, dann 2,00€/Stunde
Leipzig	3,00 €	1,50€/30 Minuten
Ludwigshafen	1,50 €	0,50€/20 Minuten
München	2,50 €	0,50€/12 Minuten
Nürnberg	2,00 €	0,50€/15 Minuten
Pforzheim	2,00 €	2,00€/Stunde
Potsdam	1,50 €	Mindestgebühr 0,50€
Rostock	2,40 €	Mindestgebühr 1,20€
Solingen	1,00 €	0,50€/erste 30 Min, danach 0,05€/3 Minuten
Trier	2,80 €	
Wien	2,60 €	1,30€/30 Minuten

Übersicht der Gebühren zum strandnahen Parken in anderen Kommunen

Boltenhagen	2,00 €	a) bis 1 Stunde 2,00€ b) 2 bis 3 Stunden 5,00€ c) ab 4 Stunden 8,00€ Die Höchstparkdauer beträgt 10 Stunden.
Kühlungsborn	3,00 €	
Warnemünde	3,60 €	Hauptsaison Mindestgebühr 1,20€/24,00€ Tagesticket Nebensaison 1,20€/Stunde Mindestgebühr 0,60€/ kein Tagesticket
Timmendorfer Strand	2,00 €	Hauptsaison 2,00€/h 12,00€ Tagesticket Nebensaison 1,00€/ Tagesticket 6,00€
Grömitz	1,00 €	0,50€/30 Minuten keine Gebühren in der Nebensaison
Großenbrode	1,00 €	
Heiligenhafen	2,00 €	1,00 €/30 Minuten
Cuxhaven	1,50 €	0,50 €/20 Minuten
St. Peter-Ording	3,00 €	3,00€/Stunde
Husum	2,40 €	0,60€/15 Minuten