

# Wo Stellplätze richtig ins Geld gehen

Parken kostet – und das nicht gerade wenig. In Köln zahlen Autofahrer bis zu 175 Euro im Monat. Auch in Düsseldorf ist Parkraum teuer. Dafür gibt es verschiedene Gründe. Und die Konkurrenz um den kostbaren Platz wird schärfer.



## Preise für einen Stellplatz in ausgewählten deutschen Großstädten

Minimale und maximale Monatsmieten für Freiluft- und Garagenplätze

Stadt	minimale Miete in Euro	maximale Miete in Euro
Stuttgart	40	194
Köln	28	175
Hamburg	33	163
<b>Düsseldorf</b>	<b>27</b>	<b>151</b>
München	43	148
Frankfurt	45	146
Berlin	30	140
Leipzig	29	129
Nürnberg	33	128
Dresden	27	92
Hannover	42	87
Dortmund	34	86
Essen	34	86
Bremen	29	84

QUELLE: IMMOWELT (INSERATE 2021) | FOTO: ANDREA WARNECKE / DPA | GRAFIK: DPA-INFOGRAFIK

VON ALEXANDRA DULINSKI

**DÜSSELDORF** | Wer zum Shoppen mit dem Auto in die Düsseldorfer Innenstadt fährt, merkt schnell: Das geht ins Geld. Und damit steht die Landeshauptstadt nicht alleine da. Autostellplätze in deutschen Großstädten sind ein Luxusgut. Zu diesem Schluss kommt das Onlineportal Immowelt in einer Studie, in der In-terate von Pkw-Stellplätzen – ganz gleich ob unter freiem Himmel, überdacht oder in der Tiefgarage – in 14 deutschen Großstädten im Jahr 2021 untersucht wurden.

Spitzenreiter ist demnach Stuttgart: Bis zu 194 Euro im Monat müssen Autofahrer demnach für einen Tiefgaragenstellplatz im Zentrum der schwäbischen Stadt ausgeben. Aber auch in NRW ist Parkraum teuer: Die Rheinmetropole Köln folgt an zweiter Stelle des Rankings, Düsseldorf belegt nach Hamburg den vier-ten Platz. In Köln müssen Autofahrer bis zu 175 Euro, in Hamburg bis zu 163 Euro und in Düsseldorf bis zu 151 Euro monatlich zahlen. Am günstigsten sind Dau-erparkplätze im Ruhrgebiet (maximal 86 Euro) und in Bremen (84 Euro), wie aus der Studie hervorgeht.

Ein wichtiges Kriterium ist die Lage: So bekommen Autofahrer in Köln abseits des Zentrums, etwa in Mülheim und Porz, schon ab 28 Euro im Monat einen Platz. Im dreistelligen Bereich liegen neben Düssel-dorf mit maximal 151 Euro auch München (148), Frankfurt (146), Berlin (140), Leipzig (129) und Nürn-berg (128). In Essen und Dortmund zahlen Halter da-gegen je nach Lage und Art des Stellplatzes zwischen 34 und 86 Euro pro Monat.

Dass die Preise gerade in Stuttgart, Hamburg und Köln so hoch sind, könnte an ihrem Status als Metro-pole liegen, vermutet Daniel Raumer von Immowelt: „Das sind sehr dicht bebaute Städte mit einem hohen Anteil an Pkw und wenig Freiparkflächen“, erklärt er.

Stuttgart gelte zudem als Autofahrerstadt. Viele große Arbeitgeber befänden sich dort im Stadtzentrum – das ziehe Pkw-Pendler an und mache freie Parkflächen heiß umkämpft, so Raumer. Der ADAC meint: „Die Preise in diesen Städten sind deshalb so hoch, weil dort aufgrund der dynamischen Stadt- und Wirtschaftsentwicklung die Flächenkonkurrenzen zwischen den Verkehrsmitteln besonders hoch sind.“

Im Ruhrgebiet sei der Nahverkehr zwischen den dicht beieinander liegenden Städten gut ausgebaut, viele Pendler verzichteten daher aufs Auto, so Immowelt-Experte Raumer. Das sei einer der Gründe für die geringeren Preise: „Bremen und viele Städte des Ruhrgebiets weisen seit Jahren eine stagnierende oder rückläufige Bevölkerungsentwicklung auf. Dementsprechend sind die Flächenkonkurrenzen weniger stark ausgeprägt“, heißt es beim ADAC auf Anfrage.

Das Parken ist also vor allem deshalb so teuer, weil Parkraum in den Innenstädten ein knappes Gut ist. Eine ADAC-Umfrage vom November 2021 zeigt zudem: Hohe Parkgebühren und lange Parkplatzsuche sind die größten Ärgernisse von Autofahrern im Zuge von Innenstadtbesuchen. Dass die Kosten steigen, könne auch an dem wachsenden Druck auf die Parkplätze selbst liegen, sagt Daniel Raumer von Immowelt – beispielsweise wenn Parkplätze zugunsten von Außengastronomie oder Radspuren wegfielen, wie dies während der Corona-Pandemie oftmals geschehen sei.

Wie sich die Parkkosten in den kommenden Jahren entwickeln, sei nur schwer absehbar, so Raumer. Das hänge von verschiedenen Faktoren ab: Gehen die Spritpreise weiter nach oben? Wie laufen der Ausbau und die Preisgestaltung bei Bus und Bahn? Arbeiten mehr Menschen im Homeoffice, pendeln zudem we-

niger in die großen Städte. Dann werden weniger Parkplätze benötigt, und die Preise könnten mit der geringeren Nachfrage sinken. Eine Senkung der Parkgebühren erwartet der ADAC indes nicht: „Viele Städte entscheiden sich dazu, Parkraum zu verknappen und Verkehr zu reduzieren, um Innenstädte attraktiver zu machen und die Rolle von Rad, Bus und Bahn zu stärken.“

Auf Alternativen wie Bus und Bahn verweist auch Helmut Dedy, Geschäftsführer des Städtetages NRW: „Der städtische Raum ist viel zu wertvoll, um nur Parkplatz oder Straße zu sein“, erklärt er. Das kostenfreie Abstellen von Fahrzeugen im Straßenraum werde vielerorts der Vergangenheit angehören. „Wo Parkraum knapp ist, muss er etwas kosten“, ist Dedy überzeugt. Die Städte verlangten angemessene Preise für das Kurzzeitparken.

Der Bedarf an Parkraum in Städten sei nahezu unbegrenzt, ebenso wie das Mobilitätsbedürfnis der Menschen, erklärt Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. „Es geht aber in den Städten nicht nur darum, den Bedarf für Autos zu decken, sondern beispielsweise auch für das Fahrrad durch sichere Abstellanlagen, zusätzliche Bus- und Bahnverbindungen oder Lademöglichkeiten für umweltfreundliche Antriebe wie die von E-Fahrzeugen.“ Alternativen zum Auto zu stärken, Sorge für mehr Lebensqualität und schütze das Klima: „Wenn man den Bürgerwillen ernst nimmt, geht es aber auch darum, nicht einseitig Politik gegen das Auto zu machen“, mahnt Landsberg. Pendler aus dem ländlichen Raum, in ihrer Mobilität eingeschränkte, ältere Menschen sowie das Gewerbe und der Handel seien auf Parkplätze angewiesen.