Governing the Asphalt Commons. Recht und Akzeptanz der Parkraumbepreisung

Konstantin Chatziathanasiou & Christian Traxler

A. Einleitung

Für *Christoph Engel* ist das Recht ein Instrument sozialer Ordnung. Die Rechtswissenschaft versteht er dabei als angewandte Sozialwissenschaft.[1] Natürlich hat der Ansatz Grenzen.[2] Gerade das spricht dafür, das Recht als sozialwissenschaftlichen Forschungsgegenstand nicht einfach den Ökonomen, Soziologen oder Psychologen zu überlassen. Zum einen stellen diese nur selten die Fragen, die die Juristen beschäftigen. Zum anderen muss auch die Bewertung vorliegender Evidenzen für die – sorgfältig zu rekonstruierenden – normativen Belange des Rechts sensibel sein.[3] Sozialwissenschaftlich gerüstet kann die Rechtswissenschaft dann eher dazu beitragen, dem Steuerungsanpruch des Rechts tatsächliche Geltung zu verleihen: durch verhaltenswissenschaftlich fundierte Vorschläge, die im Konzert konkurrierender Expertisen nicht untergehen.

Christoph Engel hat seinen Ansatz in der Frühphase seines Instituts am Alltagsproblem des Abfalls exemplifiziert.[4] Die damit verbundenen regulatorischen Probleme lassen sich mit Hilfe der Sozialwissenschaften präzise beschreiben und unterscheiden. Die Eingrenzung des normativen Problems, das aus juristischer Sicht als wesentlich gelten muss, erlaubt dann den nächsten Schritt: die Anwendung sozialwissenschaftlicher Methoden unter Wahrung der jeweiligen disziplinären Standards. Das Referenzgebiet des Abfallrechts war mit Bedacht gewählt. Schon aufgrund des expliziten Steuerungswillens des Gesetzgebers lag die Rezeption ökomischer Methoden nahe – und der Vorwurf des „methodischen Imperialismus'" fern. Seither ist *Christoph Engel* nicht müde geworden, auf

1 Engel 1998; 2024.
2 Engel 2007; 2008.
3 Engel 2018.
4 Engel 2002.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

weitere Rechtsgebiete und Fragestellungen hinzuweisen, deren interdisziplinäre Aufarbeitung lohnen würde.[5] In unserem Beitrag folgen wir dieser Stoßrichtung und widmen uns einer Thematik, die von einer verstärkten interdiszplinären Bearbeitung profitieren würde: der Regulierung des Straßenverkehrs und insbesondere des Parkens.

Die Regulierung des Straßenverkehrs zielt darauf ab, die Nutzung knapper Ressourcen in einem Umfeld zu lenken, das von zahlreichen Externalitäten geprägt ist. Die Gemeingutproblematik begegnet uns hier auf mehreren Ebenen. Unser Beitrag legt den Fokus auf das Parken von Pkw, das die strukturelle Übernutzung des öffentlichen Straßenraums veranschaulicht (B). Der aktuelle Rechtsrahmen hilft bei der Problemlösung nur bedingt.[6] Soziale Normen – das gefühlte Recht auf „freies Parken" – und die tatsächliche rechtliche Privilegierung des Dauerparkens vertiefen das Problem sogar (C). Die Gemeinden setzen auf Parkraumbewirtschaftung, stoßen aber auf rechtliche Grenzen (D). Wie die Ergebnisse aus einem Survey-Experiment nahelegen, besteht hier Raum, um mit verhaltenswissenschaftlich informierten Kommunikations- und Informationsstrategien starre Positionen zu überwinden (E). Dies könnte die Basis für eine angemessene Verkehrsrechtspolitik schaffen (F).

B. Das Problem der *asphalt commons*

Der Straßenverkehr stellt sich auf vielfältige Art als Gemeingutproblematik dar. Verkehr produziert negative Externalitäten, die Gemeingüter betreffen, etwa Lärm- und Schadstoff-Emissionen. Unter den Verkehrsteilnehmern stellen sich damit vielfältige Kooperationsprobleme: Wenn Einzelne durch überhöhte Geschwindigkeit Zeit zu gewinnen suchen, geschieht dies zulasten der Sicherheit anderer;[7] wenn öffentliche Straßen übermäßig beansprucht werden, entstehen Staus. Risiken der Übernutzung betreffen aber nicht nur den fließenden Verkehr. Parkende Pkws beanspruchen erhebliche Teile des öffentlichen Raums, der damit für alternative Nutzungen nicht zur Verfügung steht.[8] Sie beeinträchtigen Sichtachsen und mindern so die Sicherheit der übrigen Verkehrs-

5 Engel 2020b.
6 Die Ausführungen zum Rechtsrahmen schöpfen aus: Chatziathanasiou 2025.
7 Bauernschuster & Traxler 2021.
8 Gössling u. a. 2016; Szell 2018; Creutzig u. a. 2020.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

teilnehmer. Hinzu kommt, dass private Pkw den Großteil des Tages ungenutzt bleiben – in Deutschland durchschnittlich über 23 Stunden.[9] Dies geht auch zulasten jener, die lediglich für kurze Zeit parken möchten: Durchschnittlich 40 bis 70 Stunden pro Jahr verbringen Autofahrer in deutschen Großstädten mit der Parkplatzsuche[10] – ein Problem, das bekanntlich schon besungen wurde.[11] In jüngerer Zeit wird zudem der Einfluss parkender Fahrzeuge auf das Mikroklima diskutiert, da sie als Wärmespeicher wirken können.[12]

Es gehört zu den Kerneinsichten der Verkehrsforschung, dass mehr Parkplätze – ebenso wie mehr Straßen – mehr Verkehr und mehr private Autos nachsichziehen.[13] Das gilt erst recht, wenn Parkplätze nicht oder sehr niedrig bepreist werden. In den Worten von *Donald Shoup*: „Free curb parking is an asphalt commons: just as grazing cattle compete in their search for scarce grass, drivers compete in their search for scarce curb parking spaces. Drivers waste time and fuel, congest traffic, and pollute the air while cruising for curb parking, and after finding a space, they have no incentive to economize on how long they park."[14]

Aus ökonomischer Sicht sollte diesem Steuerungsproblem mit Preisen begegnet werden. Preise können zu einer Internalisierung der sozialen Kosten des Parkens führen.[15] Dabei gibt es verschiedene Wege, Kostenwahrheit zu erreichen. Nach *William Vickrey* sollte die Nutzung der Straße nachfrageorientiert, in Abhängigkeit vom Ort und Tageszeit, bepreist werden.[16] Hieran anknüpfend hat sich ein theoretischer Literaturstrang für eine dynamische Bepreisung des Bordsteinparkens stark gemacht.[17] Auch die empirische Mobilitäts- und Verkehrsforschung spricht dafür, dass eine angemessene Bepreisung des Bordsteinparkens die Parkplatzsuche in Stadtzentren erleichtert.[18] Im Zeitalter der Digitalisierung erscheint eine dynamische Bepreisung der Straßennutzung, die sich an

9 Canzler 2024: 4; Nobis & Kuhnimhof 2018.
10 Agora Verkehrswende 2022.
11 Grönemeyer 1984: „Du sitzt bei Kaffee und Kuchen, und ich muss weiter suchen".
12 Matias u. a. 2025.
13 Topp 1993: 83; Yin u. a. 2018.
14 Shoup 2004: 754.
15 Baumol 1972; Inci 2015.
16 Vickrey 1969.
17 Verhoef u. a. 1995; Arnott & Inci 2006; Shoup 2004; 2011.
18 Ottosson u. a. 2013; Cats u. a. 2016; Ostermeijer u. a. 2022.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

der tatsächlichen Nachfrage orientiert und gleichzeitig variable soziale Kosten berücksichtigt, grundsätzlich auch realisierbar.

C. Soziale Norm und rechtliches Privileg

Was aus ökonomischer und verkehrswissenschaftlicher Sicht naheliegend erscheint, stößt bei der Implementierung jedoch auf starke Widerstände. Schon allgemein ist eine Bepreisung der Straßennutzung in Deutschland unbeliebt.[19] Nicht nur in jenen Generationen, die mit dem populären Brettspiel Monopoly und dem Feld „Frei Parken" aufgewachsen sind, geht die Abneigung tief. Die Verkehrsforschung diagnostiziert, zu viele Menschen verspürten, dass ihnen ein Recht auf Straße im Allgemeinen – und ein Recht auf Parken im Besonderen – zustände.[20] Im Bereich des Parkens wird diese soziale Norm durch bestimmte rechtliche Weichenstellungen gar stabilisiert.

Nutzungsintensives Dauerparken ist rechtlich privilegiert. Die Straßengesetze der Länder unterscheiden zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung. Gemeingebrauch ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr. Eine Sondernutzung ist eine Nutzung zu vorwiegend anderen Zwecken.[21] Letztere ist genehmigungspflichtig und kann mit Auflagen verbunden werden.[22] Die Rechtsprechung schlägt parkende Fahrzeuge dem Gemeingebrauch zu – es handele sich um sog. *ruhenden Verkehr*.[23] Die Länder können hier keine Ausnahmen treffen, der Bund hat den Begriff des Verkehrs abschließend geregelt.[24] Ist ein parkendes Fahrzeug zugelassen und betriebsbereit, wird es zum Verkehr gezählt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn das Fahrzeug nach objektiver Sichtweise zu anderen Zwecken aufgestellt wurde, etwa zur Werbung[25] oder als Verkaufswagen[26]. Die objektive Sichtweise ist sogar maßgeblich, wenn es um geparkte Mietwagen geht, die zu kommer-

19 Traxler & Wegrich 2023.
20 Taylor 2021: „folk legality"; Gössling u. a. 2022: 250: „entitlement"; Canzler 2024: 6.
21 § 14 Abs. 1 Satz 1 bzw. § 14 Abs. 3 Satz 1 StrWG NRW.
22 § 18 Abs. 2 Satz 2 StrWG NRW.
23 BVerfGE 67, 299 (315 ff) [1984].
24 BVerfGE 67, 299 (320 ff) [1984]: „Vorbehalt des Straßenverkehrsrechts".
25 OVG NRW, Urt. v. 17.9.2020, Az.: 11 A 2961/19.
26 BVerwGE 80, 36 (42) [1988].

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

ziellen Zwecken vorgehalten werden.[27] Solange ein Fahrzeug also dem allgemein üblichen Straßenbild entspricht, wird ausgeblendet, welche Lasten dem öffentlichen Raum und den anderen Verkehrsteilnehmern aufgebürdet werden. Um beim Fall der geparkten Mietwagen zu bleiben: Der Betreiber der Mietwagenfirma, der den öffentlichen Raum für das Abstellen seiner Fahrzeuge nutzen kann, hat keinen Anreiz den öffentlichen Raum zu schonen.

D. Parkraumbewirtschaftung

In Anbetracht des fehlenden politischen Willens, hier etwas zu verändern, liegen die Hoffnungen der Gemeinden auf der Parkraumbewirtschaftung. Dies betrifft das Kurzzeit-, aber auch das Anwohnerparken. Das Anwohnerparken stellt durch die dauerhafte Raumverknappung eine besonders intensive Belastung für die Städte dar.[28] Vereinzelt ist versucht worden, hier stärker zu steuern. So führte die Stadt Freiburg für das Anwohnerparken – auch im Sinne des Klimaschutzes – eine Gebührensatzung ein, die die Gebühren nicht nur erheblich erhöhte, sondern auch nach der Länge des jeweiligen Pkw differenzierte.[29] Die Normalgebühr für ein Jahr sollte 360 € betragen, sich für Fahrzeuge unter 4,21 m Länge auf 240 € reduzieren und sich für solche über 4,70 m Länge auf 480 € erhöhen.[30] Während der VGH Mannheim diese Regelungen als noch von der gesetzlichen Gebührenermächtigung gedeckt ansah, sah das Bundesverwaltungsgericht diese Grenze als überschritten an.

Tatsächlich erwähnt die Ermächtigungsnorm den Klimaschutz nicht.[31] Der VGH Mannheim ließ sich aber überzeugen, dass die darin genannten Gesichtspunkte zur Gebührenbemessung nicht abschließend seien.[32] Die „Erreichung des staatlichen Klimaschutzziels des Art. 20a GG und der Schutz von Grundrechten vor den Gefahren des Klimawan-

27 BVerwG, Urt. v. 3.6.1982, Az.: 7 C 73/79.

28 van Ommeren u. a. 2011: 30.

29 Satzung der Stadt Freiburg über die Erhebung von Bewohnerparkgebühren vom 14.12.2021.

30 Zum Beispiel würde ein klassischer Honda Civic mit 4,14 m Länge noch knapp in die reduzierte Gebührenkategorie fallen.

31 § 6a Abs. 5a S. 2 bis 5 StVG in Verbindung mit der Parkgebührenverordnung.

32 Unter Berufung auf u. a. BT-Drs. 19/19132, S. 10ff.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

dels durch eine Reduktion des Kfz-Verkehrs und die Verringerung des hierdurch bedingten CO_2-Ausstoßes" seien zulässige Lenkungsziele, die bei der Bemessung der Bewohnerparkgebühren berücksichtigt werden durften.[33] Auch die Staffelung der Bewohnerparkgebühr sei nicht zu beanstanden. Es gehe um eine „möglichst effizient[e] Nutzung der im Innenstadtbereich stets knappen öffentlichen Parkplätze"; als Instrument der Verkehrssteuerung trage die Gebührenerhebung dazu bei, Parkplatzsuchverkehr zu minimieren und setze Anreize, auf andere Verkehrsmittel, wie ÖPNV oder Fahrrad, umzusteigen.[34] Der VGH verstand die Bewohnerparkgebühren schließlich als Gebühren für eine Flächennutzung.[35]

Das Bundesverwaltungsgericht setzte dem Freiburger Vorstoß jedoch Grenzen. Es erkannte in der Gebührenstaffelung, die sich nach der Länge der Autos richtete, eine Verletzung des allgemeinen Gleichheitssatzes (Art. 3 Abs. 1 GG). Die gestaffelten Gebühren in Höhe von 240 €, 360 € oder 480 € beeinträchtigen die „Gebührenschuldner in deutlich unterschiedlichem Ausmaß in ihrer durch Art. 2 Abs. 1 GG gewährleisteten persönlichen Freiheitsentfaltung im vermögensrechtlichen Bereich".[36] Die Sprünge zwischen den Gebührenstufen seien beträchtlich und diese Ungleichbehandlung sei nicht zu rechtfertigen. Die Länge des Fahrzeugs spiele gemessen am Vorteil, überhaupt parken zu können, eine untergeordnete Rolle und die erheblichen Sprünge zwischen den Gebühren stünden nicht im Verhältnis zur Bedeutung der Fahrzeuglänge. Vor allem aber ermächtige die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der Gebührenverordnung nicht zur Berücksichtigung klimaschutz- und gesundheitspolitischer Lenkungsziele.[37]

Rechtsdogmatisch verwundert das nicht. Auch in der Gebührenerhebung liegt eine Freiheitsbeschränkung, die einer klaren gesetzlichen Grundlage bedarf. Rechtspolitisch ist die Entscheidung jedoch bedauerlich, aus einer ökonomischen Perspektive sogar irritierend – zumal größere Autos größere (negative) Externalitäten produzieren. Sie verbrauchen mehr Raum und fordern bestehende Infrastrukturen hinaus: Dank *autobesity* sind moderne Pkws häufig übermäßig lang und breit.[38] Das

33 VGH BW, Urt. v. 13.7.2022, Az.: 2 S 808/22, Rn. 106.
34 VGH BW, Urt. v. 13.7.2022, Az.: 2 S 808/22, Rn. 107.
35 VGH BW, Urt. v. 13.7.2022, Az.: 2 S 808/22, Rn. 113.
36 BVerwG, Urt. v. 13.6.2023, Az.: 9 CN 2.22 -2 S 808/22, Rn. 71.
37 BVerwG, Urt. v. 13.6.2023, Az.: 9 CN 2.22 -2 S 808/22, Rn. 78.
38 Vgl. The Economist 2024.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

Parken von größeren Fahrzeugen führt damit häufiger zu Behinderungen des fließenden Verkehrs. Ein Gebührenregime, das den Flächenverbrauch abbildet, erscheint aus dieser Perspektive geboten. Gebührensprünge in der Höhe von 10 € pro Monat scheinen dabei auch mit Blick auf die aktuelle Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), die sich durch erhebliche Gebührensprünge auszeichnet, vertretbar.[39]

Mehr Flexibilität haben die Kommunen begrüßenswerterweise beim Kurzzeitparken. § 6a Abs. 6 S. 1 StVG erlaubt es, für das Parken im Innenstadtbereich Gebühren zu verlangen. Der Wortlaut ist offen. Er erlaubt es, Anreize zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu setzen. Zudem „bietet die Ermächtigung Raum auch für eine digitale Abwicklung (etwa Smartphone-Bezahlsysteme) und sogar für an Verkehrsaufkommen und Uhrzeiten anknüpfende Differenzierungen".[40] Hier sind bloß etwaige Gebührenordnungen der Länder zu berücksichtigen, soweit sie Vorgaben zu Gebührenbemessung machen. Tatsächlich gehen die Städte mit dieser Freiheit unterschiedlich um. Das betrifft die Zahl und Größe der kostenpflichtigen Parkzonen, der gebührenpflichtigen Zeiträume und die Tarife.[41] Die Deutsche Umwelthilfe hat dokumentiert, dass die maximale Parkgebühr der meisten Städte zwischen 1,00 € und 2,50 € pro Stunde liegt.[42] Ein Wille zur verstärkten Anreizsteuerung ist angesichts dieser Werte nicht zu erkennen.

E. Normwandel

Hinter rechtlichen Privilegierungen, fehlenden Ermächtigungsgrundlagen und zögerlicher Anreizsetzung steht fehlender politischer Wille. Der fehlende politische Wille ist auf die Angst zurückzuführen, unpopuläre Maßnahmen zu ergreifen, die der sozialen Norm des freien Parkens zuwiderlaufen. Soziale Normen sind jedoch nicht unveränderlich. Sie können sich wandeln – gerade auch in Interaktion mit Recht. In unserem konkreten Fall stellen sich insbesondere zwei empirische Fragen: Wie unpopulär wäre eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung? Und wie ließe sich

39 Traxler u. a. 2018.

40 Fehling 2024: 65.

41 Canzler 2024: 5.

42 https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Anwohnerparken/250422_Kurzzeitparkgebühren_Infografik.pdf.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

die Akzeptanz höherer Parkgebühren steigern? Ein aktuelles Forschungsprojekt untersucht diese Fragen für den Fall Berlins mit einem Survey-Experiment.[43]

In Kooperation mit einem Online-Panel wurden rund 1.400 Berliner Erwachsene zu ihren Einstellungen zum Thema urbane Mobilität befragt.[44] Erfasst wurden dabei auch die Positionen zu den möglichen Erhöhungen der Gebühren für das Kurzzeitparken und für den Anwohnerparkausweis, die seit dem Jahr 2022 diskutiert werden. Die zwei zentralen Fragen lauteten:

(1) „Die Gebühren für Kurzzeitparken werden in Berlin, je nach Bezirk, um einen Euro auf 2, 3 bzw. 4 € pro Stunde erhöht. Wie stehen Sie zur Erhöhung der Kurzpark-Parkgebühren?"

(2) „Die Anwohner-Parkgebühren sollen in Berlin auf 120 € pro Jahr erhöht werden (dort, wo der Parkraum bereits jetzt gebührenpflichtig ist). Wie stehen Sie zur Erhöhung der Anwohner-Parkgebühren?"

Im Rahmen des Survey-Experiments dienten diese beiden Fragen als Baseline (*Kontrollgruppe*). Aufbauend auf ihren Formulierungen wurden weitere Versionen getestet. In einem Treatment-Arm wurde betont, dass die höheren Einnahmen in die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs investiert werden sollen (*Einnahmenrecycling*). In einer weiteren Variation wurde auf die hohen Gebühren in Städten wie Amsterdam oder Paris verwiesen (*Referenzwerte*).[45] Als zweite Dimension eines faktoriellen 2 x 3 Designs wurden Informationen über den *status quo* hinzugefügt: Bei der Frage zum Kurzzeitparken wurde die Stabilität der aktuellen Gebühren („Dies ist der erste Preisanstieg seit 18 Jahren."), bei der Frage zum Anwohnerparken ihr niedriges Niveau („…von derzeit etwa 10 € auf 120 € …") salient gemacht. Insgesamt gab es also je sechs Versionen der beiden Fragen. Die Befragten wurden über unabhängige Randomisierungen mit jeweils einer Version der ersten und einer Version der zweiten Frage konfrontiert.

Abbildungen 1 und 2 visualisieren die über alle Treatment-Variationen gepoolten Antworten zu den beiden Fragen. Die Ergebnisse doku-

43 Traxler 2025.

44 Es handelt sich hier um eine altersrepräsentative Convenience-Stichprobe, die die Bevölkerungsverteilung über die Berliner Bezirke abbildet.

45 Die Formulierungen lauteten: „Zum Vergleich: in Städten wie Amsterdam oder Paris liegen die Parkgebühren in Kurzparkzonen zwischen 4 und 7 €."; „Zum Vergleich: in Städten wie Amsterdam, Paris, oder Stockholm liegen die Parkgebühren für Anwohner über 500 € pro Jahr."

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

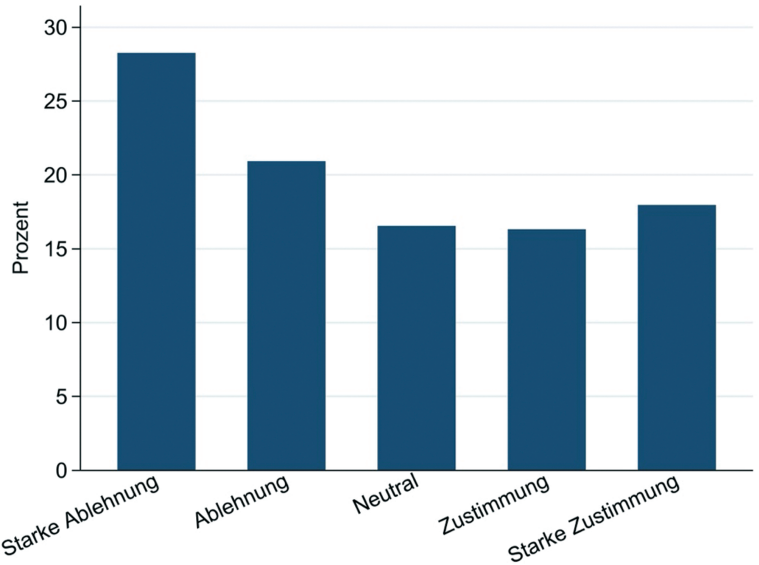

Abbildung 1 – Positionen zur Erhöhung der Gebühren in Kurzparkzonen

mentieren zunächst einen ausgeprägten Widerstand gegen höhere Parkgebühren. Während 33 % der Befragten einer Erhöhung der Kurzpark-Gebühren um 1 € zustimmen, lehnen dies 50 % der Befragten ab (29 % der Befragten gar stark). Bei der Erhöhung der Anwohner-Parkgebühren zeigt sich eine Ablehnungsrate von 47 % bei 31 % Zustimmung. Die Zahlen weisen damit auf ein hohes Ausmaß an Polarisierung hin. Zusätzliche Analysen zeigen, dass höhere Parkgebühren in Berlin noch unpopulärer wären als die Einführung einer City-Maut oder die Ausweitung von Tempo-30 Zonen.[46]

Lässt sich dieses polarisierte Meinungsbild durch unterschiedliche Kommunikationsstrategien beeinflussen? Die Analyse der unterschiedlichen Variationen der Fragen legt nahe, dass dies der Fall ist. Wird etwa betont, dass die zusätzlichen Mittel in den öffentlichen Nahverkehr investiert werden (*Einnahmenrecycling*), steigt die Zustimmungsrate für höhere Gebühren für das Kurzparken um 8 bis 9 Prozentpunkte (Tabelle 1,

46 Vgl. Traxler & Wegrich 2023. Eine Mehrheit der Befragten würde jedoch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und von verkehrsberuhigten Zonen unterstützen (‚Kiezblocks').

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

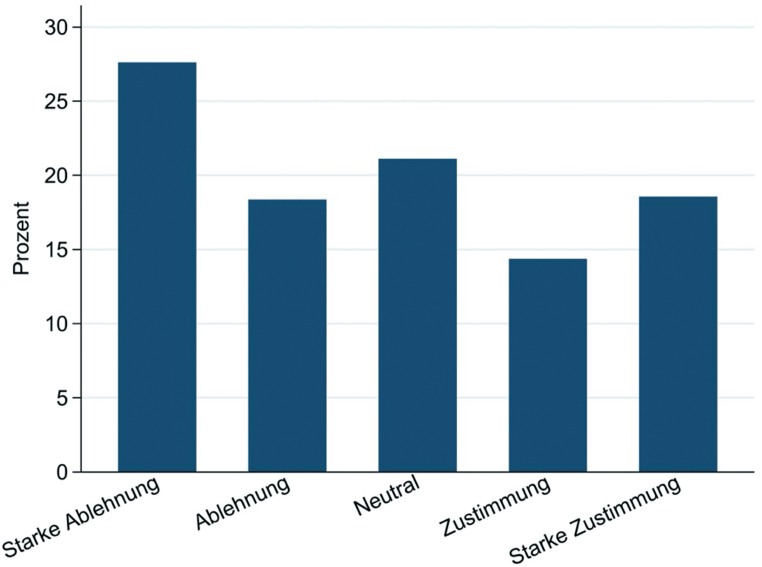

Abbildung 2 – Positionen zur Erhöhung der Anwohner-Parkgebühren

Spezifikation 1 und 2).[47] Für die Zustimmung zum Anwohnerparken zeigt sich ein positiver Effekt von 6 Prozentpunkten (Spezifikation 3 und 4). Dieses Ergebnis deckt sich qualitativ mit vergleichbaren Resultaten aus der Literatur.[48]

Die in Tabelle 1 aufgeführten Schätzungen zeigen, dass das Anführen von hohen *Referenzwerten* zu ähnlich starken Effekten führt: Wird auf die Parkgebühren in Amsterdam oder Paris verwiesen, so steigen die Zustimmungsraten um 5 bis 7 Prozentpunkte. Das Betonen des institutionellen *status quo* führt nur im Fall des Kurzparkens (wo hervorgehoben wurde, dass es sich um die erste Gebührenerhöhung seit 18 Jahren handeln würde) zu einem positiven Effekt (Spezifikation 1 und 2). Für das Anwohnerparken (wo die niedrigen aktuellen Gebühren erwähnt wurden) zeigt sich kein statistisch signifikanter Effekt.

Die Effekte auf die Zustimmungsraten zeigen sich, spiegelbildlich, auch für Ablehnungsraten und sind, wie auch in Tabelle 1 illustriert, durch

47 Relativ zur gemessenen Zustimmungsrate in der Kontrollgruppe entspricht dies einem 30-prozentigen Anstieg.

48 Arlinghaus u. a. 2025.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

das randomisierte Design robust hinsichtlich der Kontrolle auf unterschiedlichste sozio-ökonomische Hintergrundcharateristika. Für die methodischen Feinschmecker lassen sich die Ergebnisse auch in geordneten Probit- und Logit-Modellen replizieren. Die Analyse von typenspezifischer Effektheterogenität steht noch aus.[49]

Nach alledem führten die Variationen in der Information bzw. im Framing der Fragen also zu starken Effekten. Hervorzuheben ist hierbei, dass die geschätzen Effekte additiv sind.[50] Für die Gebührenerhöhung in Kurzparkzonen bedeutet dies etwa, dass das gleichzeitige Betonen von Einnahmenrecycling, hohen Referenzwerten und seltenen Gebührenanpassungen die Zustimmungsrate von 26 % auf 46 % erhöht und so die relativen Mehrheiten verschiebt. Die Ergebnisse legen somit nahe, dass unterschiedliche Kommunikationsstrategien einen wesentlichen Einfluss auf die artikulierten Positionen der Bürger haben.

Tabelle 1 – Schätzung der Treatment-Effekte

	(1)	(2)	(3)	(4)
	Kurzparkzonen		*Anwohnerparken*	
Einnahmenrecycling	0.078**	0.089***	0.063**	0.062**
	(0.031)	(0.029)	(0.031)	(0.028)
Referenzwerte	0.064**	0.053*	0.060**	0.069**
	(0.031)	(0.029)	(0.030)	(0.029)
Status-quo Information	0.056**	0.055**	0.013	0.016
	(0.025)	(0.024)	(0.025)	(0.024)
Konstante	0.258***	n.a.	0.266***	n.a.
	(0.025)		(0.024)	
Kontrollvariablen	Nein	Ja	Nein	Ja
Beobachtungen	1,370	1,370	1,370	1,370

Hinweise: Die Tabelle zeigt die geschätzen Koeffizienten sowie Heteroskedastie-robuste Standardfehler aus linearen Wahrscheinlichkeitsmodellen. Die abhängige Variable ist ein Indikator für eine (normale/starke) Zustimmung zur Erhöhung der jeweiligen Parkgebühr. Spezifikationen (2) und (4) inkludieren Kontrollvariablen (u. a. Alter, Familienstruktur, Bildungniveau, Autobesitz, und Einkommen). ***/**/* markieren statistische Signifikanz auf einem 1%-/5%-/10%-Niveau.

49 Dazu Engel 2020a.

50 Interaktionseffekte scheinen vernachlässigbar zu sein.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

F. Fazit

Das Schicksal der *asphalt commons* muss nicht tragisch sein. Zwar halten Gerichte und Politik an einem Leitbild fest, das private Pkw und deren Halter – selbst im ruhenden Verkehr – privilegiert. Viele Bürger sind jedoch durchaus bereit, eine progressivere Mobilitätspolitik mitzutragen – sofern eine sorgfältige Kommunikationsstrategie die Akzeptanz der Maßnahmen stärkt, die der Übernutzung des öffentlichen Raumes entgegenwirken. Auf gute Kommunikation und kluge Worte sollten aber auch Taten folgen. Dass dies trotz anfänglichem Widerstand möglich ist, haben andere europäische Großstädte gezeigt: In Lyon, Paris und Stockholm haben mutige verkehrspolitische Maßnahmen Meinungen verändert.[51] Diese Beispiele zeigen, wie politisches Handeln und rechtliche Regelungen soziale Normen verschieben können. Hier setzt auch das Potenzial einer empirisch fundierten und verhaltenswissenschaftlich informierten Rechtswissenschaft an. Sie weist einerseits die Grenzen der Problemlösungskraft des geltenden Rechts aus und zeigt andererseits konstruktiv auf, welche Lösungspfade sich anbieten. *Christoph Engel* hat einer solchen Rechtswissenschaft den Weg bereitet.

Literatur

Agora Verkehrswende (2022). *Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement*. 4. Auflage. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf

Arlinghaus, J., Konc, T., Mattauch, L., & Sommer, S. (2025). The Effect of Framing on Policy Support: Experimental Evidence from Urban Transport Policies. *SSRN*. https://doi.org/10.2139/ssrn.5359102

Arnott, R., & Inci, E. (2006). An integrated model of downtown parking and traffic congestion. *Journal of Urban Economics*, *60*(3), 418–442.

Bauernschuster, S., & Traxler, C. (2021). Tempolimit 130 auf Autobahnen: Eine evidenzbasierte Diskussion der Auswirkungen. *Perspektiven der Wirtschaftspolitik*, *22*(2), 86–102.

Baumol, W. J. (1972). On Taxation and the Control of Externalities. *American Economic Review*, *62*(3), 307–322.

51 Börjesson u. a. 2012; siehe auch Manderscheid 2022: 70.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

Börjesson, M., Eliasson, J., Hugosson, M. B., & Brundell-Freij, K. (2012). The Stockholm congestion charges – 5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt. *Transport Policy*, *20*, 1–12.

Canzler, W. (2024). *Benamo Hintergrundpapier Nr. 3 zum Policy Paper Nr. 1: „Parken – der ruhende Verkehr und die Verkehrswende"*. Berlin: Nexus/WZB.

Cats, O., Zhang, C., & Nissan, A. (2016). Survey methodology for measuring parking occupancy: Impacts of an on-street parking pricing scheme in an urban center. *Transport Policy*, *47*, 55–63.

Chatziathanasiou, K. (2025). Das Recht des „ruhenden Verkehrs": Herausforderung für die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums. *SSRN*. https://doi.org/10.2139/ssrn.5201767

Creutzig, F., Javaid, A., Soomauroo, Z., Lohrey, S., Milojevic-Dupont, N., Ramakrishnan, A., Sethi, M., Liu, L., Niamir, L., Bren d'Amour, C., Weddige, U., Lenzi, D., Kowarsch, M., Arndt, L., … Zausch, J. M. (2020). Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. *Transport Reviews*, *40*(6), 711–733.

Engel, C. (Hrsg.) (1998). *Methodische Zugänge zu einem Recht der Gemeinschaftsgüter*. Baden-Baden: Nomos.

Engel, C. (2002). *Abfallrecht und Abfallpolitik*. Baden-Baden: Nomos.

Engel, C. (2007). Herrschaftsausübung bei offener Wirklichkeitsdefinition. In: C. Engel & W. Schön (Hrsg.), *Das Proprium der Rechtswissenschaft* (S. 206–240). Tübingen: Mohr Siebeck.

Engel, C. (2008). The difficult reception of rigorous descriptive social science in the law. In: N. Stehr & B. Weiler (Hrsg.), *Who Owns Knowledge? Knowledge and the Law* (S. 169–213). Routledge.

Engel, C. (2018). Empirical Methods for the Law. *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, *174*(1), 5–23.

Engel, C. (2020a). Estimating heterogeneous reactions to experimental treatments. *Journal of Economic Behavior & Organization*, *178*, 124–147.

Engel, C. (2020b). Rechtswissenschaft als Sozialwissenschaft – Spurensuche im Jahrgang 2019 der ZGR. In: *Festschrift für Christine Windbichler zum 70. Geburtstag* (S. 33–50). Berlin: De Gruyter.

Engel, C. (2024). The Law – An Impossible Discipline. *Review of Law & Economics*, *20*(3), 325–340.

Fehling, M. (2024). Rechtliche Gestaltungsoptionen für eine Verkehrswende in den Kommunen (Teil 2). *InfrastrukturRecht*, 64–68.

Gössling, S., Humpe, A., Hologa, R., Riach, N., & Freytag, T. (2022). Parking violations as an economic gamble for public space. *Transport Policy*, *116*, 248–257.

Gössling, S., Schröder, M., Späth, P., & Freytag, T. (2016). Urban Space Distribution and Sustainable Transport. *Transport Reviews*, *36*(5), 659–679.

Grönemeyer, H. (1984). Mambo. In: *Bochum*.

Inci, E. (2015). A review of the economics of parking. *Economics of Transportation, 4*(1), 50–63.

Manderscheid, K. (2022). *Soziologie der Mobilität*. Stuttgart: utb.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY

Matias, M., Mills, G., Silva, T., Girotti, C., & Lopes, A. (2025). The underestimated impact of parked cars in urban warming. *City and Environment Interactions*, *28*, 100232.

Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland– MiD: Ergebnisbericht*. https://elib.dlr.de/125879/1/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Ostermeijer, F., Koster, H., Nunes, L., & Van Ommeren, J. (2022). Citywide parking policy and traffic: Evidence from Amsterdam. *Journal of Urban Economics*, *128*, 103418.

Ottosson, D. B., Chen, C., Wang, T., & Lin, H. (2013). The sensitivity of on-street parking demand in response to price changes: A case study in Seattle, WA. *Transport Policy*, *25*, 222–232.

Shoup, D. C. (2004). The ideal source of local public revenue. *Analysis of Urban Land Markets and the Impact of Land Market Regulation*, *34*(6), 753–784.

Shoup, D. C. (2011). *The High Cost of Free Parking [2005]*. Updated edition. Routledge.

Szell, M. (2018). Crowdsourced quantification and visualization of urban mobility space inequality. *Urban Planning*, *3*(1), 1–20.

Taylor, E. (2021). Free parking for free people: German road laws and rights as constraints on local car parking management. *Transport Policy*, *101*, 23–33.

The Economist. (2024, September 7). *America's killer cars*. https://www.economist.com/interactive/united-states/2024/08/31/americans-love-affair-with-big-cars-is-killing-them

Topp, H. H. (1993). Parking policies to reduce car traffic in German cities. *Transport Reviews*, *13*(1), 83–95.

Traxler, C. (2025). Communication and support for the mobility transition: Survey evidence from Berlin. *Mimeo*.

Traxler, C., & Wegrich, K. (2023). *Einstellungen zur Mobilitätswende: Ergebnisse einer Befragung in Berlin, Hertie School – Policy Brief*. https://www.hertie-school.org/fileadmin/2_Research/5_Policy_Briefs/Policy_Brief_Einstellungen_zur_Mobilitaetswende_DE.pdf

Traxler, C., Westermaier, F. G., & Wohlschlegel, A. (2018). Bunching on the Autobahn? Speeding responses to a ‚notched' penalty scheme. *Journal of Public Economics*, *157*, 78–94.

van Ommeren, J., Wentink, D., & Dekkers, J. (2011). The real price of parking policy. *Journal of Urban Economics*, *70*(1), 25–31.

Verhoef, E., Nijkamp, P., & Rietveld, P. (1995). The economics of regulatory parking policies: The (IM)possibilities of parking policies in traffic regulation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *29*(2), 141–156.

Vickrey, W. S. (1969). Congestion theory and transport investment. *American Economic Review*, *59*(2), 251–260.

Yin, C., Shao, C., & Wang, X. (2018). Built environment and parking availability: Impacts on car ownership and use. *Sustainability*, *10*(7), 2285.

https://doi.org/10.5771/9783748947257-397 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY