



---

**Ausarbeitung**

---

**Lenkungswirkung von Parkgebühren**

**Lenkungswirkung von Parkgebühren**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 021/22  
Abschluss der Arbeit: 28.04.2022  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung und Fragestellung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>On-Street-Parken</b>	<b>4</b>
2.1.	Methodische Problematik	4
2.2.	Allgemeine Auswirkungen von Parkgebühren	5
2.3.	Ermittlung einer konkreten Gebührenhöhe	6
2.3.1.	Allgemeines	6
2.3.2.	Tarife des ÖPNV	6
2.3.3.	Konkurrenzverhältnis zu Parkhäusern	7
2.3.4.	Buß- und Verwarnungsgelder	8
<b>3.</b>	<b>Bewohnerparken</b>	<b>8</b>
3.1.	Gebührenhöhe	8
3.2.	Evaluierung	9

## 1. Einleitung und Fragestellung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden gefragt, inwieweit Gebühren für das (kurzeitige) Parken im öffentlichen Straßenraum, d. h. direkt neben der Straße (**On-Street-Parken**), zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) oder zu einer stärkeren Nutzung von **Parkhäusern** beitragen können. Insbesondere soll geprüft werden, ab welcher **Gebührenhöhe** (pro Stunde) in Geschäftsstraßen kleinerer Großstädte eine signifikante Lenkungswirkung eintritt.

Zudem wird um Einschätzung gebeten, ab welcher Gebührenhöhe beim **Bewohnerparken** eine Verminderung des Bedarfs an Parkflächen zu erwarten und wie dies ggf. zu evaluieren wäre.

Zu der konkreten Fragestellung wurden keine passenden Untersuchungen gefunden. Eine eigene Kalkulation kann im Wissenschaftlichen Dienst nicht vorgenommen werden. Die folgenden Darstellungen beleuchten daher nur Aspekte des Themas.

## 2. On-Street-Parken

### 2.1. Methodische Problematik

Generelle Aussagen dazu, ab welcher Gebührenhöhe Mobilitätsteilnehmer auf eine Autofahrt verzichten, sind nur schwer zu treffen. Dies liegt an der **Vielzahl der maßgeblichen Faktoren**. Dazu gehören nach allgemeiner Lebenserfahrung beispielsweise die Frage, ob Verkehrsteilnehmer alleine oder z. B. mit Kindern unterwegs sind, ob Einschränkungen in der Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad vorliegen, Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel und deren Tarife, Kosten für Kraftstoffe und vieles mehr.<sup>1</sup>

Die Höhe der Parkgebühren ist nur ein einzelner die Entscheidungen der Mobilitätsteilnehmer beeinflussender Parameter, der nie losgelöst von anderen Faktoren zum Tragen kommt. Dementsprechend schwierig ist es, eine bestimmte Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer mit einer bestimmten Parkgebührenhöhe verallgemeinernd in Beziehung zu setzen. Ein Lösungsansatz könnte in der Durchführung **repräsentativer Umfragen** bei Verkehrsteilnehmern eines bestimmten Zielgebiets liegen.<sup>2</sup>

---

1 So fassen die Autoren der Schweizer Studie „Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren“, September 2007, <https://espacemobilite.ch/wp-content/uploads/studie-parkgebuehren-einkaufszentrum.pdf> auf S. 6 zusammen: “Die Gründe für die Verkehrsmittelwahl deuten darauf hin, dass in verschiedener Hinsicht klare Unterschiede zwischen den beiden Kundengruppen (MIV und ÖV/LV) bestehen. Die MIV-Kunden kommen tendenziell von weiter her, kaufen viel ein und verfügen über schlechte ÖV-Verbindungen. Die ÖV/LV-Kunden haben oftmals kein Auto oder keinen Führerschein, sind ökologischer eingestellt, wohnen nahe, haben eine gute ÖV-Verbindung und kaufen weniger ein.“

2 Vgl. dazu die Schweizer Studie „Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren“, September 2007, <https://espacemobilite.ch/wp-content/uploads/studie-parkgebuehren-einkaufszentrum.pdf>.

Aus bereits **vorhandenen Gebührenordnungen**<sup>3</sup> lassen sich belastbare Ergebnisse nicht sicher ableiten. Es handelt sich dabei nämlich um Rechtsvorschriften und keine ökonomische Analysen. Des Weiteren müssten die Zielgebiete im Hinblick auf ihre Nutzerstruktur sowie ggf. weitere Bewirtschaftungsmaßnahmen (z. B. Höchstparkdauer) in etwa vergleichbar sein, um Schlüsse ziehen zu können. Schließlich setzte ein sinnvoller Vergleich von Gebührenordnungen voraus, dass die vorrangig zu erreichenden Ziele ähnlich sind. Parkbewirtschaftungsmaßnahmen und Gebührenordnungen können ganz **unterschiedliche Ziele** verfolgen. Dazu zählen z. B. die Internalisierung externer Kosten (für die Unterhaltung des Straßenraumes/der Parkplätze als öffentliches Gut), Erzielung von Einnahmen, Verkehrslenkung und Verhaltensbeeinflussung<sup>4</sup>, Verringerung des Verkehrsaufkommens, Verdrängung von Berufspendlern als Dauerparker<sup>5</sup> und die damit einhergehenden erhöhten Parkchancen für Kunden und verbesserten Bedingungen für den Lieferverkehr<sup>6</sup>.

## 2.2. Allgemeine Auswirkungen von Parkgebühren

Die Einführung von Parkgebühren führt in der Regel zu einer **Verdrängung von langparkenden Beschäftigten**.<sup>7</sup> Da durch die „Verdrängung“ der Langzeitparker Parkplätze frei werden, kann dies dazu führen, dass die **Zunahme der Kurz- und Mittelparkvorgänge** die Zahl der „verdrängten“ Langzeitparker (bei weitem) übertrifft oder die Effekte kompensiert werden. Die **alleinige** Einführung einer Gebührenpflicht kann die Verkehrssituation daher nur teilweise entlasten.<sup>8</sup> Dementsprechend setzen die Kommunen in ihren Konzepten für eine nachhaltige Mobilität mit Blick auf Synergieeffekte auch auf den **parallelen Einsatz von Maßnahmen**. So nennt der Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität der Stadt Augsburg neben dem Parkraummanagement Attraktivitätssteigerungen beim ÖPNV sowie die Erhöhung der Aufenthalts- und Fußgängerwegequalität in der Innenstadt.<sup>9</sup>

---

3 Vgl. dazu die Übersicht über die Gebührenordnungen einschließlich Gebührenhöhen in den Ländern in Agora Verkehrswende, Parkraummanagement lohnt sich – Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, Februar 2019, Anhang, S. 57ff., <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/256792/1/DS1950.pdf>.

4 Francke, Differenzierte Preissysteme im urbanen Verkehr, Dissertation 2019, S. 8.

5 Dörnemann, Parkraumbewirtschaftung, 1998, S. 6.

6 Agora Verkehrswende, Parkraummanagement lohnt sich – Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, Februar 2019, Übersicht auf S. 29, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/256792/1/DS1950.pdf>.

7 Land Berlin, Leitfaden der Parkraumbewirtschaftung, Neuauflage 2020, S. 9, [https://digital.zlb.de/view/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf](https://digital.zlb.de/view/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf); Dörnemann, Parkraumbewirtschaftung, 1998, S. 75.

8 Dörnemann, Parkraumbewirtschaftung, 1998, S. 110f.

9 Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität der Stadt Augsburg, Juli 2018, S. 14 und 36, [https://www.augsburg.de/fileadmin/user\\_upload/umwelt\\_soziales/umwelt/Masterplan/Masterplan\\_nachhaltige\\_und\\_emissionsfreie\\_Mobilitaet.pdf](https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/umwelt_soziales/umwelt/Masterplan/Masterplan_nachhaltige_und_emissionsfreie_Mobilitaet.pdf).

Laut einer Veröffentlichung des Landes Baden-Württemberg profitiert der ÖPNV von der Parkraumbewirtschaftung. Dagegen könnten nennenswerte Effekte der Verkehrsverlagerung selten nachgewiesen werden. Der entsprechende Passus in der Veröffentlichung lautet wie folgt:

„Die erwarteten Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung treten in der Regel ein (reduzierter Parkdruck, geringerer Parksuchverkehr, weniger Einpendler mit dem Auto). **Nennenswerte Effekte der Verkehrsverlagerung können selten nachgewiesen werden, dennoch wird beobachtet, dass der ÖPNV von der Parkraumbewirtschaftung profitiert.** Damit verbunden ist eine erhöhte Aufenthaltsqualität, wodurch wiederum der Fußverkehr profitieren kann. Der Umschlag auf den Parkplätzen hat sich in den Kommunen generell erhöht, dementsprechend sank der Parkdruck.“<sup>10</sup>

Auch das Land Berlin nennt in seinem Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung neben der Verlagerung von Berufspendlern den geringeren Parkdruck, erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker sowie verringerten Parksuchverkehr als erwartbare Auswirkungen von Parkgebühren.<sup>11</sup>

Parkgebühren können nur dann steuernde Wirkung entfalten, wenn eine **hohe Überwachungsintensität** sichergestellt ist. In den Parkraumkonzepten mancher Kommunen wird ein Überwachungsturnus von zwei Stunden empfohlen.<sup>12</sup>

### 2.3. Ermittlung einer konkreten Gebührenhöhe

#### 2.3.1. Allgemeines

Von den oben beschriebenen allgemeinen Wirkungen eines Parkraummanagements in der Form von gebührenpflichtigen Parkplätzen wären die Auswirkungen bestimmter Gebührenhöhen zu unterscheiden. Wie oben unter Ziff. 2.1. beschrieben, ist es problematisch, aus einer bestimmten Gebührenhöhe ein bestimmtes Verhalten der Mobilitätsteilnehmer (zwingend) abzuleiten.

#### 2.3.2. Tarife des ÖPNV

Eine gewisse Orientierung könnten die in einem Zielgebiet anwendbaren **Tarife des ÖPNV** geben. Ist es bei einem ausreichenden Parkplatzangebot und einer kurzen Parksuchdauer finanziell we-

---

10 Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, Parkraumbewirtschaftung - Nutzen und Effekte, Stand: Dezember 2016, Ziff. 4.4., S. 25, [https://www.kea-bw.de/fileadmin/user\\_upload/Publikationen/037\\_Parkraumbewirtschaftung\\_Handreichung.pdf](https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/037_Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf).

11 Land Berlin, Leitfaden der Parkraumbewirtschaftung, Neuauflage 2020, S. 9, [https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf](https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf).

12 Land Berlin, Leitfaden der Parkraumbewirtschaftung, Neuauflage 2020, S. 18, [https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf](https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf); Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, Parkraumbewirtschaftung - Nutzen und Effekte, Stand: Dezember 2016, Ziff. 3.3., S. 18, [https://www.kea-bw.de/fileadmin/user\\_upload/Publikationen/037\\_Parkraumbewirtschaftung\\_Handreichung.pdf](https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/037_Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf).

sentlich interessanter, Parkgebühren zu bezahlen als den ÖPNV zu nutzen, könnten weniger Mobilitätsteilnehmer geneigt sein, auf die Fahrt mit dem PKW zu verzichten. In Potsdam steht eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren im Raum, „um die Konkurrenzsituation und somit die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem MIV zu stärken und eine Reduzierung der Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum zu bewirken“.<sup>13</sup>

### 2.3.3. Konkurrenzverhältnis zu Parkhäusern

Auch das **Konkurrenzverhältnis zwischen Parkhäusern und Parkplätzen** im öffentlichen Straßenraum kann zur Ermittlung einer verhaltenslenkenden Gebührenhöhe herangezogen werden. Entspricht die Gebühr für das Parken im Straßenraum der Gebühr für das Parken außerhalb des Straßenraums (Parkhaus), hat der Mobilitätsteilnehmer keinen Anreiz mehr, nach einer (vermeintlich) günstigeren Parkmöglichkeit am Straßenrand zu suchen.<sup>14</sup> Liegt das Parkhaus in Zielnähe können höhere als die im Straßenraum erhobenen Parkgebühren das Parken im Parkhaus für den PKW-Fahrer dennoch attraktiv erscheinen lassen.<sup>15</sup> Die Suche nach einem freien Parkplatz im Straßenraum ist mit monetären (Kraftstoff) und Zeitkosten verbunden. Deren Bewertung hängen vom PKW-Fahrer oder dem Beifahrer ab. Dabei kommt es u. a. auf das Einkommen und den Anlass der Fahrt ab.<sup>16</sup> Will eine Kommune den öffentlichen Straßenraum entlasten, muss sie grundsätzlich bestrebt sein, das quantitative Angebot und die Preise so zu gestalten, dass **Stellplätze im Straßenraum (wesentlich) teurer sind als in Parkhäusern**.<sup>17</sup>

Für die Bereitschaft, Parkhäuser zu nutzen, kommt es jedoch nicht nur auf die einschlägigen Parkgebühren an. So spielen auch **Parkleitsysteme** eine wichtige Rolle. Insbesondere wenn der Anteil ortsunkundiger und unvollständig informierter Verkehrsteilnehmer hoch ist und die Parkflächen im Straßenraum ausgelastet sind, können Leitsysteme dazu beitragen, den Parksuchverkehr zu verringern. PKW-Fahrer mit einer geringen Ortskenntnis haben eine relativ schwache Präferenz für einen bestimmten Park-Ort und können über Parkleitsystem angesprochen werden. Ortskundige Fahrer treffen unter Abwägung der erwarteten Suchzeit und der zu zahlenden Parkgebühren eine bestimmte Parkentscheidung. Bei der **statischen** Parkwegweisung weisen Hinweistafeln an den Zufahrtsstraßen eines Ortes auf Parkmöglichkeiten außerhalb des Straßenraumes

- 
- 13 Vgl. dazu die Begründung einer entsprechenden Beschlussvorlage für die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Potsdam vom 4. Mai 2022, <https://meetingpoint-potsdam.de/neuigkeiten/artikel/98696-parkgebuehren-sollen-steigen>.
- 14 Molenda, Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit, 1. Aufl. 2016, S. 81f.
- 15 Molenda, Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit, 1. Aufl. 2016, S. 89.
- 16 Molenda, Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit, 1. Aufl. 2016, S. 81.
- 17 Vgl. die Begründung einer entsprechenden Beschlussvorlage für die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Potsdam vom 4. Mai 2022, <https://meetingpoint-potsdam.de/neuigkeiten/artikel/98696-parkgebuehren-sollen-steigen>; Mobilitätskonzept „Ruhender Verkehr 2035“ der Stadt Kiel, S. 14, Ziff. 4.1.5, [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/dokumente\\_ruhender\\_verkehr/ruhender\\_verkehr\\_kiel\\_konzeptpapier.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/dokumente_ruhender_verkehr/ruhender_verkehr_kiel_konzeptpapier.pdf); Agora Verkehrswende, Parkraummanagement lohnt sich – Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, Februar 2019, S. 9, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/256792/1/DS1950.pdf>.

hin. Angaben zur aktuell verfügbaren Parkkapazität der Parkanlagen werden hingegen nicht gemacht. Das **dynamische** Parkleitsystem versorgt die PKW-Fahrer in einem Zielgebiet mit aktuellen Informationen zur verfügbaren Parkkapazität.<sup>18</sup>

#### 2.3.4. Buß- und Verwarnungsgelder

Schließlich beeinflusst auch die Höhe der Buß- und Verwarnungsgelder die Lenkungswirkung. Die Differenz zwischen Buß- und Verwarnungsgeldern sowie den öffentlichen Parkgebühren darf nämlich nicht so gering sein, dass die PKW-Nutzer das Risiko eines Regelverstößes in Kauf nehmen.<sup>19</sup>

### 3. Bewohnerparken

#### 3.1. Gebührenhöhe

Ein Beitrag des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) nennt mögliche Kriterien für die Höhe von Bewohnerparkausweisen. Dazu zählen z. B. die verkehrspolitische Lenkungsabsicht, das Preisniveau benachbarter Parkhäuser, kommunale Herstellungs- und Unterhaltungskosten oder der Nutzen und Marktwert der Fläche (Bodenrichtwert). Zu einer verkehrspolitisch ausgerichteten Gebühr wird dort Folgendes ausgeführt:

„Aus verkehrspolitischer Sicht scheint in dichtbebauten Innenstädten ein Preis von 365 Euro pro Jahr oder 1 Euro pro Tag vertretbar zu sein. Gemessen am Marktwert der Fläche ist dieser Preis gering und dennoch hoch genug, um zum Nachdenken anzuregen, ob sich das sporadisch genutzte Auto noch rechnet.“<sup>20</sup>

Den auf 30,70 EUR pro Jahr nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gedeckelten Gebühren<sup>21</sup> wird eine signifikante verkehrspolitische Lenkungswirkung in verschiedenen Quellen abgesprochen.<sup>22</sup> Der Gesetzgeber hat darauf hingewiesen, dass der nach der

---

18 Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität der Stadt Augsburg, Juli 2018, S. 36, [https://www.augsburg.de/fileadmin/user\\_upload/umwelt\\_soziales/umwelt/Masterplan/Masterplan\\_nachhaltige\\_und\\_emissionsfreie\\_Mobilitaet.pdf](https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/umwelt_soziales/umwelt/Masterplan/Masterplan_nachhaltige_und_emissionsfreie_Mobilitaet.pdf); Molenda, Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit, 1. Aufl. 2016, S. 93.

19 Umweltbundesamt, Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen, Oktober 2021, S. 21, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_broschuere\\_parkraummanagement.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_broschuere_parkraummanagement.pdf)

20 Bauer/Bracher, Standpunkt, 17. September 2020, <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>.

21 Vgl. Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), Anlage, Abschnitt 2, Gebührennummer 265, [https://www.gesetze-im-internet.de/stgebo\\_2011/GebOSt.pdf](https://www.gesetze-im-internet.de/stgebo_2011/GebOSt.pdf).

22 Bauer/Bracher, Standpunkt, 17. September 2020, <https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>; Rechtsgutachten der Anwaltskanzlei Becker Büttner Held zu den Handlungsspielräumen der Kommunen, S. 42, [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher\\_Raum\\_ist\\_mehr\\_wert/Agora\\_Verkehrswende\\_Rechtsgutachten\\_oeffentlicher\\_Raum.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf).



GebOST vorgegebene Gebührenrahmen nur die Abgeltung des Verwaltungsaufwands für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises erlaubt.<sup>23</sup> Durch die Einfügung eines § 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz (StVG) mit Wirkung zum 4. Juli 2020 haben die Landesregierungen bzw. die Landesbehörden nun die Möglichkeit erhalten, die Gebühren unabhängig von der GebOST festzusetzen.<sup>24</sup> In Freiburg im Breisgau kostet das Bewohnerparken ab dem 1. April 2022 360 EUR im Jahr.<sup>25</sup>

### 3.2. Evaluierung

Um festzustellen, ob eine bestimmte Gebühr eine signifikante Lenkungswirkung hat, erschiene es denkbar, die Anzahl der pro Jahr ausgestellten Bewohnerparkscheine heranzuziehen. Da jedoch ganz unterschiedliche Gründe zur Veränderung des Verhaltens der Mobilitätsteilnehmer führen (vgl. oben unter Ziff. 2.1.), könnten (ergänzende) repräsentative Umfragen von Nutzen sein.<sup>26</sup>

\*\*\*

---

23 Vgl. BT-Drs. 19/19132 vom 12. Mai 2020, Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG), Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, S. 12f., <https://dserver.bundestag.de/btd/19/191/1919132.pdf>.

24 BGBl I 2020, Nr. 32, S. 1528-1530, [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#\\_bgbl\\_%2F%2F%5B%40-attr\\_id%3D%27bgbl120s1528.pdf%27%5D\\_1650982362686](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#_bgbl_%2F%2F%5B%40-attr_id%3D%27bgbl120s1528.pdf%27%5D_1650982362686); § 6a StVG, [https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/\\_6a.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_6a.html); vgl. zur Gesetzesbegründung BT-Drs. 19/19132 vom 12. Mai 2020, Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG), Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, S. 12f., <https://dserver.bundestag.de/btd/19/191/1919132.pdf>.

25 <https://www.freiburg.de/pb/907354.html>.

26 Vgl. dazu die Schweizer Studie „Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren“, September 2007, <https://espacemobilite.ch/wp-content/uploads/studie-parkgebuehren-einkaufszentrum.pdf> sowie oben unter Ziff. 2.1.