

08.12.92

## **Gesetzesantrag**

des Landes Hessen

### Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

#### **A. Zielsetzung**

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die Parkgebühren nicht nur zur Deckung vorhandener und zukünftiger Parkeinrichtungen, sondern auch zur direkten Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs verwerten zu können.

#### **B. Lösung**

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Kosten**

Bund und Länder werden durch die vorgesehene Regelung nicht mit Mehrkosten belastet. Bei den Städten und Gemeinden ist eine Entlastung hinsichtlich der Kostensituation des ÖPNV zu erwarten.

08.12.92

**Gesetzesantrag**

des Landes Hessen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

DER HESSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 3. Dezember 1992

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Oskar Lafontaine

Sehr geehrter Herr Präsident,

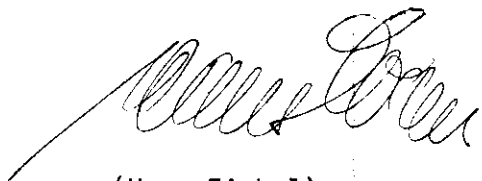
die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den in der  
Anlage beigefügten

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrs-  
gesetzes

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag zu  
beschließen.

Ich bitte Sie, den Antrag nach § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des  
Bundesrates auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am  
18. Dezember 1992 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



(Hans Eichel)

E n t w u r f

eines ... Gesetzes zur Änderung des  
Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

§ 6 a Abs. 6 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2804) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

"Soweit die Gebühren Gemeinden zustehen, sind sie zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen oder zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden."

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Begründung:

Nach geltendem Recht sind die Parkgebühren, die den Gemeinden zustehen, zur Deckung vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen zu verwenden (§ 6 a Abs. 6 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes).

Die Verkehrsprobleme in den Städten und Gemeinden lassen sich jedoch nicht dadurch lösen, daß Neubau und Unterhaltung von Parkeinrichtungen subventioniert werden. Die Verkehrsbelastungen der Straßen sowie die Nachfrage nach öffentlichen Parkeinrichtungen durch den motorisierten Individualverkehr sind insgesamt so hoch, daß weder ein Straßenausbau noch ein Ausbau von Parkeinrichtungen die Verkehrsverhältnisse verbessern können. Zusätzliche Parkeinrichtungen würden sogar Neuverkehr induzieren, was eine zusätzliche Belastung der Verkehrswege bedeuten würde.

Aus den o. g. Gründen sind nur Lösungen vertretbar, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen. Um die Mobilität insgesamt jedoch zu wahren, muß der Bevölkerung eine Alternative angeboten werden. Diese Alternative kann nur der öffentliche Personennahverkehr sein. Durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr wächst die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr. Auf diesen Nachfragezuwachs muß der öffentliche Personennahverkehr durch ein erweitertes Angebot reagieren, was wiederum mit Kosten verbunden ist. Diese Kosten sind i. d. R. höher, als die durch den Nachfragezuwachs steigenden Fahrgeldeinnahmen. Die Differenz muß daher durch den kommunalen Haushalt ausgeglichen werden. Diese Mehrbelastung wiederum kann durch zusätzliche Einnahmen, wofür sich die Parkgebühren besonders gut eignen, reduziert werden.

12.02.93

**Gesetzentwurf**

des Bundesrates

**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes****A. Zielsetzung**

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die Parkgebühren nicht nur zur Deckung der Kosten vorhandener und zukünftiger Parkeinrichtungen, sondern auch zur direkten Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Radwegebaus verwerten zu können.

**B. Lösung**

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Kosten**

Bund und Länder werden durch die vorgesehene Regelung nicht mit Mehrkosten belastet. Bei den Städten und Gemeinden ist eine Entlastung hinsichtlich der Kostensituation des ÖPNV sowie eine Verbesserung der Mittelausstattung für den Radwegbau zu erwarten.

12.02.93

**Gesetzentwurf**

**des Bundesrates**

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrs-  
gesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 652. Sitzung am 12. Februar 1993  
/ beschlossen, den beigefügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76  
Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

E n t w u r f

eines ... Gesetzes zur Änderung des  
Straßenverkehrsgesetzes

Der Deutsche Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

§ 6 a Abs. 6 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2804) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

"Soweit die Gebühren Gemeinden zustehen, sind sie zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen, zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs oder zur Förderung von Radverkehrsanlagen zu verwenden."

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1993 in Kraft.

Begründung:

Nach geltendem Recht sind die Parkgebühren, die den Gemeinden zustehen, zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen zu verwenden (§ 6 a Abs. 6 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes).

Die Verkehrsprobleme in den Städten und Gemeinden lassen sich jedoch nicht dadurch lösen, daß Neubau und Unterhaltung von Parkeinrichtungen subventioniert werden. Die Verkehrsbelastungen der Straßen sowie die Nachfrage nach öffentlichen Parkeinrichtungen durch den motorisierten Individualverkehr sind insgesamt so hoch, daß weder ein Straßenausbau noch ein Ausbau von Parkeinrichtungen die Verkehrsverhältnisse verbessern können. Zusätzliche Parkeinrichtungen würden sogar Neuverkehr induzieren, was eine zusätzliche Belastung der Verkehrswege bedeuten würde.

Aus den o. g. Gründen sind nur Lösungen vertretbar, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen. Um die Mobilität insgesamt jedoch zu wahren, muß der Bevölkerung eine Alternative angeboten werden. Diese Alternative kann nur der öffentliche Personennahverkehr sein. Durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr wächst die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr. Auf diesen Nachfragezuwachs muß der öffentliche Personennahverkehr durch ein erweitertes Angebot reagieren, was wiederum mit Kosten verbunden ist. Diese Kosten sind i. d. R. höher, als die durch den Nachfragezuwachs steigenden Fahrgeldeinnahmen. Die Differenz muß daher durch den kommunalen Haushalt ausgeglichen werden. Diese Mehrbelastung wiederum kann durch zusätzliche Einnahmen, wofür sich die Parkgebühren besonders gut eignen, reduziert werden.

Neben dem ÖPNV führt auch ein ausreichendes Radwegenetz zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Daher sollte neben der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs auch eine Förderung von Radverkehrsanlagen möglich sein, die nicht nur den Bau von Radwegen, sondern auch die Einrichtung von Radfahrstreifen, Fahrradabstellanlagen und anderen dem Radverkehr dienenden Anlagen einschließt.