

04.05.93

Gesetzesantrag

des Landes Berlin

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

Der Entwurf verfolgt das Ziel, eine Entlastung der Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr dadurch herbeizuführen, daß großflächige Parkbeschränkungen angeordnet werden können. Die Kraftfahrer sollen veranlaßt werden, in diese Gebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel allein durch Parkbeschränkungen zu erzwingen widerspricht jedoch den Verkehrsbedürfnissen der Kraftfahrer. Um deshalb einen Anreiz zum Erwerb einer Netzkarte der öffentlichen Personennahverkehrsbetriebe zu geben, sollen die in Kraftfahrzeugen ausgelegten Netzkarten als Parkausweise anerkannt werden, die von der Bedienung der Parkscheinautomaten befreien.

B. Lösung

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

C. Alternativen

Ohne eine Gesetzesänderung wäre die Einrichtung großräumiger Parkbewirtschaftungsgebiete zu Gunsten des ÖPNV nicht möglich. Die Inhaber von Netzkarten müßten die Parkscheinautomaten auch dann bedienen, wenn sie im Einzelfall mit Kraftfahrzeugen in die Parkbewirtschaftungsgebiete fahren müssen. Der mit dem Gesetzentwurf gewollte Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel würde entfallen.

...

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die vorgesehene Regelung nicht mit Mehrkosten belastet. Bei den Städten und Gemeinden ist eine Entlastung der Kostensituation im öffentlichen Personennahverkehr zu erwarten.

04.05.93

Gesetzesantrag

des Landes Berlin

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

DER REGIERENDE BÜRGERMEISTER
VON BERLIN

Berlin, den 27. April 1993

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Oskar Lafontaine

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat von Berlin hat beschlossen, den als Anlage beigefügten

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung
des Straßenverkehrsgesetzes

dem Bundesrat mit der Bitte zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte Sie, den Antrag gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 7. Mai 1993 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen


Eberhard Diepgen

Anlage

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

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

1. Hinter der Nummer 13 wird eine neue Nummer 13 a eingefügt:

"13 a. die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkflächen innerhalb geschlossener Ortschaften;"

2. In Nummer 14 werden hinter den Worten "die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten der Anwohner" ein Komma gesetzt und die Worte "des Wirtschaftsverkehrs und der Inhaber von Netzkarten der örtlichen Personennahverkehrsbetriebe" eingefügt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

Angesichts der schwierigen Verkehrsverhältnisse und der zunehmenden Verkehrsdichte in den Städten und Gemeinden soll die konsequente Förderung des ÖPNV auch über eine Steuerung der Parknachfrage erreicht werden. Um eine Entlastung der Innenstädte vom individuellen Kraftfahrzeugverkehr herbeizuführen, muß es möglich sein, großflächige Parkbewirtschaftungsmaßnahmen ohne zeitliche Einschränkungen auch dann anordnen zu können, wenn im Einzelfall konkrete Gründe der Sicherheit oder Ordnung fehlen. Solche Parkbewirtschaftungsmaßnahmen sollen vor allem durch Aufstellung von Parkscheinautomaten erfolgen, deren Geltung unbefristet und ohne Festsetzung einer Höchstparkdauer wirksam ist. Eine solche Regelung kann dazu beitragen, daß vor allem die Berufspendler vom individuellen Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Der dadurch eintretende Entlastungseffekt im fließenden Verkehr kommt der Transportfunktion der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des Wirtschaftsverkehrs vor allem in denjenigen Regionen zugute, die über polyzentrische Stadtstrukturen verfügen, bei denen ein völliger Ausschluß des Kraftfahrzeugverkehrs, z.B. durch Schaffung von Fußgängerzonen, nicht in Betracht kommen kann. Den Umstieg vom individuellen Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel allein durch Parkbeschränkungen zu erzwingen, widerspricht jedoch den Verkehrsbedürfnissen der Kraftfahrer. Der Anreiz zum Erwerb einer Netzkarte und ihre bestimmungsgemäße Nutzung wird vielmehr dadurch erhöht, wenn sie auch dazu berechtigt, solche Transportfunktionen in den Parkbewirtschaftungsgebieten privilegiert vornehmen zu können, die nur mit dem individuellen Kraftfahrzeug erfolgen können. Für diese Fälle sollen die Kraftfahrer durch die in den Fahrzeugen (gut sichtbar) ausgelegten Netzkarten der örtlichen Personennahverkehrsbetriebe von der Bedienung der Parkscheinautomaten freigestellt werden. Soweit Parkscheinautomaten im Einzelfall eine Höchstparkdauer vorschreiben, soll der Nachweis der Parkzeit durch eine Parkscheibe neben der ausgelegten Netzkarte erfolgen. Die Begünstigung bezieht sich nur auf Netzkarten der örtlichen Nahverkehrsbetriebe. Die Parkscheinautomaten können deshalb durch einen Hinweis zum Tarifgebiet des örtlichen Nahverkehrsunternehmens gekennzeichnet werden. (z.B. "BVG" für Berlin, "HVV" für Hamburg oder "MVG" für München). Die nähere Ausgestaltung und Beschilderung erfolgt durch eine nachgeschaltete Rechtsänderung in der Straßenverkehrs-Ordnung.

Außerdem soll der Wirtschaftsverkehr von großflächigen Parkbeschränkungen befreit werden. Eine nähere Bestimmung des Begriffs "Wirtschaftsverkehr" bleibt der notwendigen Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vorbehalten. Im wesentlichen wird die Privilegierung des Wirtschaftsverkehrs an Fahrzeugarten oder der Tonnage der benutzten Fahrzeuge auszurichten sein. Zwar ist das Be- und Entladen bzw. Ein- und Aussteigen bereits jetzt an Parkuhren und Parkscheinautomaten möglich, ohne diese betätigen zu müssen. Nach Beendigung der Ladetätigkeit müssen diese Fahrzeuge jedoch entfernt werden. Der Wirtschafts- oder Gewerbeverkehr hätte dann keine Chance mehr, die notwendigen Dienstleistungen oder sonstigen Verrichtungen innerhalb der Parkraumbewirtschaftungsgebiete durchführen zu können. Infolgedessen ist es erforderlich, den Wirtschaftsverkehr generell von der Bedienung der Parkscheinautomaten freizustellen. Eine besondere Kennzeichnung ist im allgemeinen entbehrlich, weil der Wirtschaftsverkehr über eine bestimmte Tonnage (z.B. Kfz über 2,8 t) oder über die Fahrzeugart (z.B. Lkw, KOM) definiert werden kann. Einem Mißbrauch der Parkberechtigung beugen die Vorschriften über das Nacht- und Sonntagsparkverbot vor.

09.07.93

Beschluß
des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

- Antrag des Landes Berlin -

Der Bundesrat hat in seiner 659. Sitzung am 9. Juli 1993 beschlossen, den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag nicht einzubringen.

Begründung:

Bei seltener Parkplatzbenutzung ergibt sich kein finanzieller Anreiz für die Nutzung des ÖPNV, bei häufigerer Parkplatzbenutzung besteht die Gefahr, daß mit der Netzkarte günstiger und bequemer Parkkosten beglichen werden können. Der Effekt wäre kontraproduktiv. Eine Entlastung der Innenstädte ergibt sich in keinem der beiden Fälle.