

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Es sollen die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen werden,

1. die Parkgebühren neu zu regeln,
2. gebührenpflichtige Parkplätze einzurichten,
3. das regelmäßige Parken von schweren Lkw, von Kraftfahrzeuganhängern und Omnibussen in Wohngebieten über Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen zu verbieten,
4. stark gehbehinderten Schwerbeschädigten Parkplätze in der Nähe ihrer Wohnung und ihrer Arbeitsstätte im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen,
5. diplomatischen Vertretungen Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen.

Ferner wird angestrebt, die Bedeutung des Fahrverbots als wirksames Mittel zur Hebung der Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Außerdem sollen den Luftfahrtbehörden in bestimmtem Maße Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister erteilt werden.

Schließlich stellt der Entwurf klar, daß

- die Verordnungsermächtigung des § 6 auch zur Durchführung zwischenstaatlicher Abkommen und von Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften in Anspruch genommen werden darf,
- die Verordnungsermächtigung des § 6 auch die Schaffung von Fußgängerbereichen erfaßt,

- durch Verordnung für die Erteilung einer Erlaubnis für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter oder für die Genehmigung einer Ausnahme von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter Gebühren bis zu 300,— DM festgesetzt werden können,

und

- jede Person das Recht hat, Auskunft über die sie selbst betreffenden Eintragungen im Verkehrszentralregister zu erhalten.

B. Lösung

Ergänzung des § 6. Dadurch wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates die entsprechenden Materien durch Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften zu regeln. Die Regelungen sollen in die Straßenverkehrs-Ordnung oder in andere einschlägige Rechtsverordnungen (z. B. die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) aufgenommen werden. Ferner Ergänzung des § 6 a, wodurch die Landesregierungen oder die von ihnen bestimmten Stellen ermächtigt werden, in den Fällen des Buchstaben A Nr. 1 und Nr. 2 Gebührenordnungen zu erlassen. Außerdem Ergänzung des § 25, in dem die Verkehrsordnungswidrigkeiten genannt werden, die in der Regel die Anordnung eines Fahrverbots als geboten erscheinen lassen. Schließlich Ergänzung des § 30, wodurch auch die Luftfahrtbehörden zur Erteilung einer Erlaubnis als Luftfahrer oder sonstiges Luftfahrtpersonal Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister erhalten können.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Es werden den jeweiligen Straßenbaulastträgern nur geringe Kosten für die Aufstellung der Parkvorbehaltszeichen nach A 4 und A 5 entstehen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) – 920 01 – Str 48/74

Bonn, den 28. Januar 1974

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 397. Sitzung am 19. Oktober 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Brandt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 20. Juli 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 870), wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 5 und 5 a werden gestrichen.
2. In § 5 b Abs. 1 Satz 1 werden vor dem Wort „Unterhaltung“ das Wort „Entfernung“ sowie ein Komma und nach den Worten „angebracht werden“ die Worte „oder angebracht worden sind“ eingefügt.
3. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird die Nummer „5 a“ durch die Nummer „4“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 3 wird als Buchstabe e eingefügt:

„e) über das innerhalb geschlossener Ortschaften, mit Ausnahme von Industrie- und Gewerbegebieten, anzuordnende Verbot, Lastkraftwagen, Kraftfahrzeuganhänger sowie Kraftomnibusse während der Nacht und an Sonn- und Feiertagen regelmäßig zu parken;“.

Die bisherigen Buchstaben e, f und g werden die Buchstaben f, g und h.
 - cc) Nach Nummer 6 werden folgende Nummern 7, 8, 9 und 10 eingefügt:
 - „7. die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs;
 8. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für stark gehbehinderte Schwerbeschädigte, die wegen ihrer Behinderung darauf angewiesen sind, ihr Kraftfahrzeug in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte zur Verfügung zu haben;
 9. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für diplomatische Vertretungen (Botschaften) und für die Ständige Vertretung der DDR unter der Voraussetzung, daß Ordnung und

Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen gewährleistet bleiben;

10. die Einrichtung von Fußgängerbereichen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen und zur Gewährleistung einer gesunden städtebaulichen Entwicklung durch Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs.“

- b) ¹⁾ Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates zur Erfüllung von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen oder von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über die in Absatz 1 genannten Maßnahmen über den Straßenverkehr zu erlassen.“

- c) ²⁾ Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:

„(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 5 a und 5 b sowie nach Absatz 2, soweit sie sich auf Maßnahmen nach Absatz 1 Nr. 5 a und 5 b beziehen, und allgemeine Verwaltungsvorschriften hierzu werden vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern erlassen.“

- d) Der bisherige Absatz 3 ³⁾ wird Absatz 4 und erhält folgende Fassung:

„(4) Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 bis 3 zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Rechtsverordnungen über allgemeine Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

¹⁾ Diese Änderung bezieht sich auf die Fassung, die § 6 StVG durch den § 55 des inzwischen wieder eingebrachten Entwurfs eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drucksache 7/179) erhalten soll.

²⁾ Diese Änderung bezieht sich auf die Fassung, die § 6 StVG durch den § 55 des inzwischen wieder eingebrachten Entwurfs eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drucksache 7/179) erhalten soll.

³⁾ In der Fassung des § 55 des Entwurfs eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drucksache 7/179)

4. § 6 a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 erhält Nummer 4 folgende Fassung:

„bei Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen im Zusammenhang mit der Erteilung einer Erlaubnis für die übermäßige Straßenbenutzung oder für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter oder im Zusammenhang mit der Genehmigung einer Ausnahme von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Straßenverkehrs-Ordnung oder den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter 300 Deutsche Mark;“.

b) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) Soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur während des Laufs einer Parkuhr zulässig ist, werden Gebühren erhoben. Sie stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im übrigen dem Träger der Straßenbaulast zu. Soweit die Gebühren Gemeinden zustehen, sind sie zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger Parkeinrichtungen zu verwenden. Die Gebühren betragen je angefangene halbe Stunde 0,10 DM. Es kann eine höhere Gebühr als 0,10 DM festgesetzt werden, wenn und soweit dies nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen erforderlich ist, um die Gebühr dem Wert des Parkraums für den Benutzer angemessen anzupassen. Die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern ist zu gewährleisten. Bei der Gebührenfestsetzung kann eine innerörtliche Staffelung vorgesehen werden. Für den Fall, daß solche höheren Gebühren festgesetzt werden sollen, werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“

(5) Die Regelung des Absatzes 4 ist auf die Erhebung von Gebühren für die Benutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im Sinne des Absatzes 1 Nr. 7 entsprechend anzuwenden.“

5. Nach § 25 Abs. 1 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1a) Ferner ist in der Regel ein Fahrverbot anzuordnen, wenn der Betroffene

1. die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als

40 km/h, außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 50 km/h überschreitet;

2. bei Unübersichtlichkeit oder bei unklarer Verkehrslage überholt und hierbei Überholverbotszeichen oder Fahrstreifenbegrenzungen nicht beachtet;
3. auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet oder rückwärts fährt;
4. unter Gefährdung von Fußgängern an Fußgängerüberwegen andere Fahrzeuge verbotswidrig überholt oder an ihnen vorbeifährt.“

6. § 30 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird in Nummer 2 das Wort „und“ durch einen Beistrich ersetzt und folgende Nummer 2 a eingefügt:

„2a. für das Verfahren bei Erteilung oder Widerruf einer Erlaubnis für Luftfahrer oder sonstiges Luftfahrtpersonal nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften und“.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Jeder Person wird auf Antrag über die sie betreffenden Eintragungen in dem Verkehrszentralregister Auskunft erteilt. Sie muß ihre Identität glaubhaft machen; bei juristischen Personen ist ferner die Vertretungsbefugnis nachzuweisen. Dies gilt auch für die gesetzlichen Vertreter von beschränkt geschäftsfähigen und geschäftsunfähigen Personen.“

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Das Gesetz bringt einige notwendige Ergänzungen des Ermächtigungskatalogs in § 6 sowie eine Ergänzung der §§ 6 a, 25 und 30. Darüber hinaus wird das Straßenverkehrsgesetz in einigen weniger bedeutenden Punkten bereinigt. Im einzelnen:

I. Zu Artikel 1:**1. Zu Nummer 1 (§§ 5 und 5 a):**

§ 5 enthält Vorschriften über den Rekurs gegen die Versagung oder die Entziehung einer Fahrerlaubnis. Die Bestimmung ist durch die in der Verwaltungsgerichtsordnung vom 21. 1. 1960 getroffene Regelung über den Verwaltungsrechtsweg gegenstandslos geworden. Sie soll auch förmlich aufgehoben werden.

§ 5 a, der bereits 1923 in das damalige Kraftfahrzeuggesetz aufgenommen wurde, wendet sich an die Behörden. Er enthält eine Regelung, die ihrer Natur nach in eine Verwaltungsvorschrift gehört. Das ist jetzt auch in allen Einzelheiten geschehen (vgl. Allg. Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 24. November 1970, zu § 40, VkB1. 1970 S. 758). § 5 a ist daher überholt. Wie bereits in der amtlichen Begründung zur StVO angekündigt (VkB1. 1970 S. 797), soll diese Vorschrift jetzt gestrichen werden.

2. Zu Nummer 2 (§ 5 b):

Die Einfügung des Wortes „Entfernung“ in Absatz 1 Satz 1 soll klarstellen, daß der Kostspflichtige auch die Kosten für die gegebenenfalls erforderliche Entfernung des Verkehrszeichens oder der Verkehrseinrichtung zu tragen hat. Die zweite Einfügung dient der sprachlichen Klarstellung.

3. Zu Nummer 3 (§ 6):**a) Zu Absatz 1:****aa) Zur Änderung der Nummer 1:**

Diese Änderung folgt aus der Aufhebung der §§ 5 und 5 a.

bb) Zur Ergänzung der Nummer 3 (Einfügung des Buchstaben e):

„In zunehmendem Maße“ (so der Bundesrat – Drucksache 420/70 Nr. 4 Buchstabe a –) werden schwere Lkw, deren Anhänger sowie Omnibusse auf öffentlichen Straßen regelmäßig über Nacht und an Sonn- und

Feiertagen geparkt. Die Straße wird auf diese Weise als Betriebshof mißbraucht. Hierzu gehören auch die Fälle, in denen die Fahrer ihren Lastzug oder Omnibus am Abend bzw. am Wochenende vor ihrer in einem Wohngebiet gelegenen Wohnung regelmäßig abstellen, um am kommenden Morgen bzw. am Sonntagabend oder am Montagmorgen unmittelbar von ihrer Wohnung aus die Fahrt antreten zu können, ohne vorher noch ihre Arbeitsstätte aufsuchen zu müssen.

Bestehen dort Halt-, eingeschränkte Halt- oder Parkverbote (§ 12 StVO) oder sind damit Gefährdungen, vermeidbare Behinderungen oder vermeidbare Belästigungen Anderer verbunden (§ 1 Abs. 2 StVO), kann dagegen eingeschritten werden.

Diese Vorschriften haben sich aber als nicht ausreichend erwiesen: Nicht überall können Verkehrsbeschränkungen durch Zeichen angeordnet werden. Gefährdungen oder Behinderungen liegen oft nicht vor; inwieweit Belästigungen zu bejahen sind, wird von der Rechtsprechung unterschiedlich beurteilt (vgl. hierzu Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 20. Auflage, § 12 StVO, Anm. 5; Cramer, Straßenverkehrsrecht, § 12 StVO, Rd. Nr. 50).

Dazu bemerkt der Bundesrat in der oben angeführten Drucksache:

„Die Bundesregierung wird gebeten, baldmöglichst Schritte zu unternehmen, um § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG dahin zu ergänzen, daß der Bundesminister für Verkehr ermächtigt wird, mit Zustimmung des Bundesrates im Verordnungswege das Abstellen großer Lkw sowie von Lastzügen, Anhängern und Kraftomnibussen auf öffentlichen Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften zu untersagen.“

Mit Recht fordern die kommunalen Spitzenverbänden eine Regelung des Dauerparkens, wobei vor allem an eine Beschränkung des Abstellens von Wohnwagen und Lastzügen auf öffentlichen Straßen und Plätzen über Nacht und über das Wochenende gedacht ist. Dieses Anliegen deckt sich auch mit der Forderung des Berichts der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (zu Frage 4 Nr. 20, S. 208 ff.).

Die Klagen häufen sich darüber, daß vor allem nachts und über das Wochenende die

oben genannten Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen, häufig sogar in reinen Wohnstraßen, abgestellt werden. Die Sicherheit und vor allem die Leichtigkeit des Verkehrs werden dadurch oft erheblich beeinträchtigt. Da aber zweifelhaft ist, ob § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG eine ausreichende Rechtsgrundlage für die gewünschte Vorschrift darstellt, erscheint es zweckmäßig, durch eine entsprechende Ergänzung des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG eine eindeutige Ermächtigung zu schaffen."

Auch werden Wohnwagen, die ohne erkennbaren zeitlichen Zusammenhang zwischen Antritt oder Abschluß einer Reise wochen- und monatelang im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden, zunehmend insbesondere dort zum öffentlichen Ärgernis, wo für die Anwohner nur begrenzter Parkraum zur Verfügung steht. Hier müssen die Betroffenen täglich oft weite Wege gehen, um zu ihrem Auto, mit dem sie zu ihrer Arbeitsstätte fahren, zu gelangen, weil der in der Nähe ihrer Wohnung gelegene Parkraum durch langfristig abgestellte Wohnanhänger belegt ist.

Um vor allem diejenigen Fälle zu treffen, in denen sich das regelmäßige Parken als besonders störend für die Bevölkerung auswirkt, soll das Verbot sachgerecht eingeschränkt werden.

Es wird klarzustellen sein, daß bestimmte regelmäßige Parkvorgänge, z. B. das Parken von Kraftomnibussen an Endhaltestellen, vom Verbot nicht betroffen sind. Ferner kann das regelmäßige Parken schwerer Fahrzeuge über Nacht, an Wochenenden und Feiertagen hingenommen werden, soweit es sich um Industrie- und Gewerbegebiete (im Sinne der Baunutzungsverordnung i. d. F. vom 26. November 1968 [BGBl. I S. 1237]) handelt. Eine solche Regelung ist auch hinreichend klar: Derjenige, der dauernd die Straße als Betriebshof mißbraucht, ist in aller Regel ortskundig. Er weiß, ob es sich um ein Industrie- oder Gewerbegebiet handelt oder nicht. Sollte er es ausnahmsweise nicht wissen, kann er sich bei der Kommunalverwaltung erkundigen.

Es ist weiter beabsichtigt, das Verbot auf Lkw über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht, auf Anhänger (einschließlich Wohnanhänger) und Kraftomnibusse zu beschränken.

Das Verbot wird in die StVO aufgenommen werden. Hierbei wird zu erwägen sein, ob eine angemessene Übergangsfrist aufgenommen wird, um den Betroffenen die Umstellung auf die neue Rechtslage zu erleichtern.

cc) Zur Einfügung der Nummern 7, 8, 9 und 10:

Zu Nummer 7:

Mit Urteil vom 28. November 1969 (BVerwG VII C 67/68 –, VRS 38/386) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, daß nach geltendem Recht die Einrichtung „bewachter oder sogar gebührenpflichtiger Parkplätze“ unzulässig sei.

Derartige Parkplätze sind jedoch bei öffentlichen Großveranstaltungen und sonstigen besonderen Anlässen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Verkehrslenkung erforderlich. Sie haben sich nicht nur als hervorragendes Mittel zur „Rationierung“ des knappen Verkehrsraums bewährt. Die Bewachung der dort parkenden Fahrzeuge hat darüber hinaus noch verkehrsregelnde und verkehrslenkende Vorteile:

Das Personal, das mit der Bewachung des Parkplatzes betraut ist, übt zugleich bestimmte Ordnungsfunktionen aus (z. B. Einweisen der Fahrzeuge, Überwachung der Parkzeit, Verhinderung von Fahrzeugdiebstählen) und erspart damit den Einsatz der Polizei.

Auf die Schaffung von gebührenpflichtigen Parkplätzen kann daher zumindest bei Großveranstaltungen, wie Messen, Sportfesten und dergleichen nicht verzichtet werden, weil wegen der nur vorübergehenden Einrichtung dieser Parkplätze die Aufstellung von Parkuhren nicht in Betracht kommt.

Das Grundgesetz läßt die Erhebung von Gebühren in diesem Fall zu (Art. 74 Nr. 22 GG).

Die entsprechende gebührenrechtliche Ergänzung erfolgt durch Artikel 1 Nr. 4 Buchst. b (§ 6 a Abs. 5).

Zu Nummer 8:

Die Parkraumnot in den Städten führt dazu, daß oft am Fahrbahnrand über viele hundert Meter ein parkendes Fahrzeug hinter dem anderen steht. Stark gehbehinderte Schwerbeschädigte finden deshalb keine Parkmöglichkeit vor ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte und müssen unzumutbar weite Wege gehen oder gar getragen werden. Dieser entwürdigende Zustand kann nicht hingenommen werden. Appelle an die Mitbürger, Parkraum in solchen Fällen freizuhalten, haben sich in vielen Fällen als erfolglos erwiesen.

Die Verordnungsermächtigung des § 6 in der geltenden Fassung reicht nicht aus, Parkbeschränkungen zu Gunsten von Schwerbeschädigten in der StVO vorzusehen.

Gesetzgeberische Maßnahmen sind daher erforderlich, um den § 45 StVO sachgerecht ergänzen zu können.

Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und einer Ergänzung des § 45 StVO kann die Sonderregelung für stark gehbehinderte Schwerbeschädigte im Einzelfall dadurch erfolgen, daß die Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung des Zeichens 286 („Eingeschränktes Haltverbot“) mit einem Zusatzschild anordnet, welches das Kraftfahrzeug des Schwerbeschädigten von diesem Haltverbot ausnimmt.

Bevor eine solche Anordnung ergeht, hat die Straßenverkehrsbehörde zunächst zu prüfen, ob der Schwerbeschädigte die persönlichen Voraussetzungen für eine Sonderregelung erfüllt: Er muß stark gehbehindert und wegen dieser Gehbehinderung darauf angewiesen sein, sein Kraftfahrzeug in unmittelbarer Nähe seiner Wohnung oder seiner Arbeitsstätte zur Verfügung zu haben. Es muß für ihn unzumutbar sein, längere Wege zu diesem Zweck zu Fuß zurückzulegen.

Auch wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, dürfen die allgemeinen Verkehrsverhältnisse nicht außer acht gelassen werden. Für eine Sonderregelung besteht zum Beispiel insoweit kein Bedürfnis, als der Schwerbeschädigte auf eigenem Grund und Boden eine Parkmöglichkeit hat, sein Arbeitgeber ihm Parkraum zur Verfügung stellen kann oder sonst ausreichender Parkraum in unmittelbarer Nähe seiner Wohnung oder seiner Arbeitsstätte vorhanden ist.

Weiterhin: Handelt es sich um eine Straße, auf der wegen starken Verkehrs z. B. ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet wurde, wird eine Sonderregelung zu Gunsten des Schwerbeschädigten den übrigen Verkehr zu stark behindern und deshalb kaum in Betracht gezogen werden können. In solchen Fällen muß nach einer anderen Lösung gesucht werden, die die Belange des Schwerbeschädigten berücksichtigt.

Durch die neue gesetzliche Regelung sollen vorwiegend die Fälle erfaßt werden, wo durch Parken anderer Fahrzeuge dem Schwerbeschädigten eine Parkmöglichkeit vor seinem Haus oder seiner Arbeitsstätte genommen wird.

Zu Nummer 9:

Nachdem die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Januar 1971 – VII C 42.70 –, VRS 40, 381; Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl., § 45 StVO Anm. 32, mit weiteren Nachweisen) es für unzulässig erklärt hat, ohne eine besondere gesetzliche Grundlage Parkplätze für ausländische diplomatische Vertretungen im öffentlichen Straßenraum bereitzustellen, ist es der Bundesrepublik Deutschland unmöglich geworden, auf diesem Gebiet den internationalen diplomatischen Gepflogenheiten zu entsprechen. Sie ist z. Z. von allen Ländern mit vergleichbarer Verkehrslage der einzige Staat, der den ausländischen Botschaften nicht die Erfüllung ihrer Aufgaben durch die Reservierung von Parkraum erleichtert. Die vorliegende Ermächtigung schafft die notwendige gesetzliche Grundlage, um hier für Abhilfe sorgen zu können. Die Ermächtigung erstreckt sich nur auf den Verkehrsraum vor dem Botschaftsgebäude, nicht aber auf den vor der Residenz des Botschafters. Sie gilt auch nicht für Konsulate.

Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und einer Ergänzung des § 45 StVO kann der Parkraum im Einzelfall dadurch bereitgestellt werden, daß die Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung des Zeichens 286 („Eingeschränktes Haltverbot“) mit einem Zusatzschild anordnet, welches das Kraftfahrzeug der Botschaft von diesem Haltverbot ausnimmt.

Bevor eine solche Anordnung ergeht, hat die Straßenverkehrsbehörde zunächst zu prüfen, ob die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs eine solche Regelung zuläßt. Das wäre z. B. zu verneinen, wenn im Interesse der Sicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs parkende Fahrzeuge dort überhaupt nicht geduldet werden können und deshalb die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283) sachgerecht wäre. Weiterhin ist Voraussetzung, daß vorhandene Parkschwierigkeiten im öffentlichen Straßenraum wie auch das Fehlen genügender Abstellflächen auf eigenem Grundstück und die Unmöglichkeit, sich solche in unmittelbarer Nähe der Botschaft auf privatem Gelände zu beschaffen, eine derartige Anordnung rechtfertigen. Mehr als zwei Parkplätze werden dabei nicht in Betracht kommen.

Zu Nummer 10:

Diese Bestimmung soll rechtliche Zweifel am Vorliegen einer ausreichenden Ermächtigung bei der Schaffung von Fußgängerbereichen beseitigen.

Die bisherige Praxis in diesen Fällen hat sich z. T. auf das jeweilige landesrechtliche Wegerecht gestützt und eine Teileinziehung der betreffenden Straße vorgenommen. Dieses Vorgehen begegnet einmal Bedenken, weil bezüglich des Fahrzeugverkehrs doch keine völlige Entwidmung stattfindet. Denn dieser bleibt für die Anlieger innerhalb bestimmter Zeiten in der Regel aufrechterhalten. Zudem muß auch hier durch Zeichen der Straßenverkehrs-Ordnung die vorgenommene Regelung deutlich gemacht und Zuwiderhandlungen mit Hilfe des Straßenverkehrsrechtes begegnet werden.

Soweit die Straßenverkehrsbehörden, gestützt auf § 45 StVO, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs den allgemeinen Fahrzeugverkehr in bestimmten Straßen untersagt haben, ist hiergegen teilweise eingewendet worden, daß zu Nachtzeiten, in denen kaum Verkehr herrsche, diese Erwägung eine derartige Maßnahme nicht rechtfertigen könne. Zwar trägt diese Argumentation nicht der Tatsache Rechnung, daß die Errichtung einer Fußgängerstraße auch straßenbauliche Maßnahmen sowie z. B. die Beseitigung der Bordsteine wegen der Gefahr des Sturzes von Fußgängern erfordert, zum anderen, daß die Schaffung bestimmter Verkehrsströme bzw. die Gewöhnung der Kraftfahrer an bestimmte Verkehrszeichen oft eine dauernde Regelung verlangt. Es ist auch nicht zu verkennen, daß derartige Entscheidungen in Anbetracht der Lebensverhältnisse in unseren Städten verstärkt auch auf die städtebauliche Entwicklung Rücksicht nehmen und mit dazu beitragen, die Struktur unserer Städte den Bedürfnissen der dort lebenden Menschen anzupassen. Diese Erwägung soll daher auch in der vorliegenden Ermächtigung zum Ausdruck kommen.

b) Zur Neufassung des Absatzes 2:

Die neue Fassung des § 6 Abs. 2 enthält nunmehr die Regelung, die durch § 55 Abs. 1 Nr. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz als bisherige Nummer 7 in § 6 Abs. 1 eingefügt worden war und die klarstellt, daß die Ermächtigungen in Absatz 1 zum Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften auch zur innerstaatlichen Durchführung völkerrechtlicher Verpflichtungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs sowie zur Erfüllung von Verpflichtungen auf Grund bindender Beschlüsse des Ministerrates der Europäischen Gemeinschaften benutzt werden dürfen.

c) + d) Zur Neufassung der Absätze 3 und 4:

Im Anschluß an die Neufassung des Absatzes 2 mußten die durch das Bundes-Immis-

sionsgesetz¹⁾ eingefügten Absätze 2 (alt) und 3 (alt) redaktionell neu gefaßt werden.

4. Zu Nummer 4 (§ 6 a):

a) Zur Änderung des Absatzes 2 (Neufassung der Nummer 4):

Die Gebührenhöhe bei Entscheidungen über eine Erlaubnis für die Beförderung von gefährlichen Gütern und über die Genehmigung einer Ausnahme von den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter ist bisher nicht ausdrücklich geregelt worden. Bei diesen Entscheidungen handelt es sich um Amtshandlungen, die von der Sache her den in § 6 a Abs. 2 Nr. 4 behandelten Tatbeständen vergleichbar sind. Die in dieser Vorschrift bestimmten Höchstsätze sind daher erforderlich, um auch die Kosten des auf diesem Gebiete notwendigen Verwaltungsaufwandes decken zu können.

b) Zur Einfügung der Absätze 4 und 5:

Absatz 4 (neu) bringt eine Neuregelung der Parkgebühren. Grundsätzlich bleibt es auch künftig dabei, daß die Parkgebühr für jede angefangene halbe Stunde 0,10 DM beträgt. Im Rahmen der Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden werden jedoch die Einnahmen aus den Parkuhren zweckgebunden. Außerdem werden die Landesregierungen oder die von ihnen ermächtigten Stellen in die Lage versetzt, eine der jeweiligen örtlichen Situation angepaßte höhere Parkgebühr zu erheben.

Es ist in Anbetracht der Verkehrssituation in den Innenstädten nicht länger zu vertreten, dem Individualverkehr unentgeltlich öffentliche Verkehrsflächen zu Parkzwecken zur Verfügung zu stellen und damit einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, mit dem eigenen Fahrzeug die Stadtzentren aufzusuchen. Denn die Einräumung von Parkmöglichkeiten stellt insbesondere in den Kernbereichen der Städte eine besondere Leistung dar, die über die üblichen Leistungen eines Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Aufrechterhaltung des Fahrzeugverkehrs eine Vielfalt von baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen erfordert, die so erhebliche Aufwendungen mit sich bringen, daß diese auch durch die zweckgebundenen Einnahmen aus den Kraftverkehrsabgaben nicht zu decken sind. Es ist

¹⁾ In der Fassung des § 55 des Entwurfs eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drucksache 7/179).

daher sachgerecht, daß diejenigen Verkehrsteilnehmer, die die besondere Leistung in Anspruch nehmen, auch angemessen zu diesen Kosten herangezogen werden.

Durch die erhöhte Parkgebühr werden die Verkehrsteilnehmer darüber hinaus veranlaßt, bei der Wahl des Verkehrsmittels die Gebühr für die Inanspruchnahme des in Betracht kommenden Parkplatzes in ihre Kalkulation einzubeziehen. Dies wiederum kann dazu führen, daß die Zahl derer, die in diesen Gebieten vergeblich Parkplätze suchen, eingeschränkt wird. Auf diese Weise wird zu einer Entlastung der Innenstädte vom Individualverkehr beigetragen. In diesem Zusammenhang hat auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf die Möglichkeit der Parkgebührenerhebung verwiesen (Denkschrift über die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege im Rahmen gemeinsamer Verkehrspolitik – BT-Drucksache VI/2089 S. 28).

Höhere Parkgebühren können zugleich zu einem schnelleren Wechsel innerhalb der vorgeschriebenen Höchstzeit und damit zu einer intensiveren Nutzung des knappen Parkraums beitragen. Dieser Gesichtspunkt wurde bereits in dem Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 25. August 1964 erwähnt (Zusammenfassung VI Buchstabe f zu Frage 4 des Berichts).

Ausgehend vom Verhältnis von Parkplatzangebot und -nachfrage ist Maßstab für die Obergrenze der Parkgebühr zunächst der Wert des jeweiligen Parkplatzes für den Benutzer. Da aber gewährleistet sein muß, daß die Nutzung des vorhandenen Parkraums einer möglichst großen Zahl von Verkehrsteilnehmern ermöglicht wird, kann die Obergrenze im Einzelfall niedriger anzusetzen sein. Denn danach ist jedenfalls die Erhebung einer Parkgebühr unzulässig, die durch ihre Höhe dazu führt, daß Parkflächen trotz vorhandener Parkraumnot nicht ständig belegt sind und somit nicht möglichst vielen Kraftfahrern zugute kommen. Da die Gebühr nach dem Wert des Parkplatzes für den Benutzer festgesetzt werden kann, muß auch eine innerörtliche Staffelung der Gebühren, in der Regel vom Stadtrand zur Stadtmitte steigend, möglich sein. Das Gesetz schafft damit die Voraussetzung für eine flexible Regelung, die ohne starre Bindung an bestimmte Sätze die Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse sicherstellt.

Im Hinblick auf die veränderte Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung (Art. 74 Nr. 22 GG in der Fassung des Änderungsgesetzes

vom 12. Mai 1969 – BGBl. I S. 363) wird die Regelung der Parkgebühren an Parkuhren im Gesetz selbst und nicht mehr in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr verankert. Nur soweit eine höhere Gebühr als 0,10 DM je angefangene halbe Stunde erhoben werden soll, muß von der den Landesregierungen eingeräumten Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen Gebrauch gemacht werden. Dabei besteht auch die Möglichkeit, Höchstsätze festzulegen. Dies dürfte sich insbesondere dann empfehlen, wenn die Ermächtigung weiter übertragen wird.

Die Verteilung des Gebührenaufkommens entspricht der Regelung in § 5 b. In der Regel werden die Gebühren damit den Gemeinden zufließen. Durch die in Satz 3 festgelegte Zweckbindung wird sichergestellt, daß die finanzielle Leistung des Kraftfahrers, die der Gemeinde nach Abzug ihrer für die Errichtung, Unterhaltung und Überwachung der Parkuhren entstehenden Unkosten verbleibt, nur für Aufgaben des ruhenden Verkehrs verwendet werden darf. Hierbei ist an die Schaffung von Parkmöglichkeiten am Rande von Fußgängerzonen, an die Errichtung von Parkleitsystemen sowie an die Einrichtung von „park-and-ride“-Plätzen zur Erleichterung des Übergangs auf öffentliche Verkehrsmittel gedacht.

Absatz 5 (neu) bringt die gebührenrechtliche Konsequenz für die jetzt gegebene Möglichkeit, gebührenpflichtige Parkplätze einzurichten (Artikel 1 Nr. 3 Buchstaben a) und cc) – neue Nummer 7). Die Regelung erfolgt entsprechend der bei Parkuhren.

5. Zu Nummer 5 (§ 25):

Verwaltungsbehörden und Gerichte machen von der in § 25 Abs. 1 enthaltenen Ermächtigung zur Anordnung von Fahrverboten bei groben oder beharrlichen Pflichtverletzungen kaum noch Gebrauch. Daß das Fahrverbot, das eine der wirksamsten „Denkzettel“-Maßnahmen ist, zum Nachteil der Verkehrssicherheit nahezu zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken ist, veranschaulichen folgende Zahlen: im Jahr 1969 wurde bei 760 937 geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten in 8741 Fällen ein Fahrverbot angeordnet, im Jahr 1970 geschah dies bei 1 122 762 geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten in 5629 Fällen und im Jahr 1971 bei 1 196 089 geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten in 4974 Fällen. Obwohl demnach die Zahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten weiter zugenommen hat und damit auf ein Nachlassen der Verkehrsdisziplin hinweist, ist der prozentuale Anteil der angeordneten Fahrverbote in diesem Zeitraum

von ca. 1,15 % auf ca. 0,49 % und schließlich auf ca. 0,42 % im Jahr 1971 zurückgegangen. Soweit die Zahlen für 1972 vorliegen, setzt sich diese Entwicklung fort.

Die dem vorangehenden Absatz 1 Satz 2 angepaßte Fassung des Gesetzes will dem „Erziehungsmittel“ des Fahrverbots wieder die Bedeutung bei der Bekämpfung der Unfallentwicklung zukommen lassen, die der Gesetzgeber bei der Schaffung dieses Instituts im Ordnungswidrigkeitenrecht anstrebte (s. BT-Drucksache V/1319 S. 90), und die Rechtsunsicherheit bei der Anordnung des Fahrverbots, zu der die Rechtsprechung geführt hat, beseitigen. Sie entspricht der in der Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (0,8 ‰-Gesetz) – BT-Drucksache 7/133 – vorgeschlagenen Ergänzung jenes Entwurfs. Nur Nummer 1 ist hiervon abweichend der Regelung des Bußgeldkatalogs für Verkehrsordnungswidrigkeiten in der vom 1. 3. 1971 an bundeseinheitlich geltenden Fassung (VkB. S. 77, i. d. F. vom 17. August 1972, VkB. S. 662 Nr. 332) unter Nummer 3.5 angepaßt. Der Entwurf folgt im übrigen auch einer vom 10. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1972 beschlossenen Empfehlung, in der eine solche Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes im Interesse der Verkehrssicherheit in Abkehr von der bisherigen Praxis angeregt wird.

6 Zu Nummer 6 (§ 30):

a) Zur Änderung des Absatzes 1 (Einfügung der Nummer 2 a):

Vor Erteilung einer Erlaubnis nach dem Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1114) in Verbindung mit der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung i. d. F. vom 28. November 1968 (BGBl. I S. 1263) muß die Eignung des Bewerbers umfassend geprüft werden. Die Prüfung hat sich auch darauf zu erstrecken, ob etwa „mehrfache rechtskräftig festgestellte erhebliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften“ vorliegen (§ 24 Abs. 2 LuftVZO).

Nach der augenblicklichen Fassung des § 30, wonach Auskünfte aus dem Verkehrszentral-

register nur in begrenztem Umfang gegenüber bestimmten Behörden zulässig sind, bleibt den Luftfahrtbehörden der Länder und dem Luftfahrt-Bundesamt als Erlaubnisbehörden (§ 22 Abs. 1 LuftVZO), denen die Bewerber um die Ausbildung als Luftfahrtpersonal gemeldet werden müssen, der Inhalt des Verkehrszentralregisters verschlossen.

Das muß im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs beseitigt werden; die Ergänzung des § 30 durch die neue Nummer 2 a trägt dem Rechnung.

b) Zur Einführung des Absatzes 3:

Die Regelung des Auskunftsrechts über den die eigene Person betreffenden Inhalt des Verkehrszentralregisters war bisher in Absatz 5 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 13 StVZO i. d. F. vom 19. Dezember 1969 (BAnz. Nr. 242) enthalten. Entsprechend der Entschließung des Bundesrates vom 4. Mai 1973 (Anlage zur BR-Drucksache 224/73 [Beschluß]) wird diese Bestimmung nunmehr ins Straßenverkehrsgesetz übernommen, da es geboten erscheint, den Rechtsanspruch des Bürgers auf Erteilung dieser Auskunft gesetzlich an der Stelle zu regeln, wo der Kreis der Auskunftsberechtigten im übrigen erschöpfend bestimmt wird. Der Antrag ist wie bisher unmittelbar beim Kraftfahrt-Bundesamt unter Beifügung einer Identitätsbescheinigung zu stellen. Da Mißbräuche bei der Anforderung dieser Auskunft bisher nicht bekannt geworden sind, besteht kein Anlaß, von dieser inzwischen bewährten Regelung abzugehen. Nunmehr wird jedoch das Erfordernis, bei Vertretungsverhältnissen die Vertretungsbefugnis nachzuweisen, ausdrücklich erwähnt.

II. Zu Artikel 2 und 3:

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel; Artikel 3 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet; preispolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Artikel 1 Nr. 3

- a) Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e)

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß eine Einschränkung und Konkretisierung des generellen Parkverbotes notwendig ist. Diese soll sich vor allem auf Art und Größe der vom Parkverbot erfaßten Kraftfahrzeuge, auf die Ausweisung des erlaubten Parkgebietes sowie auf die Frage erstrecken, wie die Parkregelung in geschlossenen Ortschaften ohne Industrie- oder Gewerbegebiete getroffen werden soll.

- b) Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 6 Abs. 1 Nr. 8)

In Nummer 8 sind die Worte „stark gehbehinderte Schwerbeschädigte“ durch die Worte „stark Gehbehinderte“ zu ersetzen.

Begründung

Maßgebend für die Inanspruchnahme der vorgesehenen Vergünstigung kann nur die Tatsache der Gehbehinderung sein. Die im Gesetzentwurf enthaltene weitere Voraussetzung, daß der Gehbehinderte Schwerbeschädigter sein muß, würde die Vergünstigung ohne sachlichen Grund entsprechend dem zur Zeit geltenden Schwerbeschädigtenrecht auf einen Teil der Gehbehinderten beschränken.

- c) Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 6 Abs. 1 Nr. 9)

In Nummer 9 sind die Worte „(Botschaften) und“ durch die Worte „(Botschaften) und Konsulate sowie“ zu ersetzen.

Begründung

Die Ergänzung ist erforderlich, damit den konsularischen Vertretungen in der Bundesrepublik hinsichtlich der Einräumung von Parkmöglichkeiten dieselbe Behandlung zuteil werden kann, wie dies in fast allen Ländern der Welt der Fall ist. Die Vertreter der ausländischen Konsulate haben sich durch die bisherige Gesetzeslage diskriminiert gefühlt und dies stets zum Ausdruck gebracht. Würden gesonderte Parkplätze zukünftig zwar für diplomatische, nicht aber für konsularische Vertretungen eingeräumt werden, könnte diese diskriminierende Behandlung zu einer Belastung führen.

Die vorgeschlagene Ergänzung kann nicht unter dem Gesichtspunkt der Gegenseitigkeit gesehen werden, weil Gegenseitigkeit nur das Verhältnis zweier Staaten zueinander betrifft und weil ohnehin in fast allen Ländern der Welt Parkmöglichkeiten für konsularische Vertretungen eingeräumt werden.

2. Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b (§ 6 a Abs. 4)

- a) In Absatz 4 Satz 5 ist der Halbsatz „Es kann eine höhere Gebühr als 0,10 DM festgesetzt werden,“ durch folgenden Halbsatz zu ersetzen:

„Die für die Anordnung der Parkuhren zuständigen Behörden können mit Zustimmung ihrer obersten Landesbehörde oder der von dieser bestimmten Stelle eine höhere Gebühr bis zu 1 DM je angefangene halbe Stunde festsetzen,“.

- b) In Absatz 4 sind die letzten drei Sätze zu streichen.

Begründung zu a) und b)

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht im Gegensatz zu dem mit den Länderressorts abgesprochenen Referentenentwurf keine Höchstgrenze für die Parkgebühren mehr vor. Eine solche Festlegung ist aber bei der Schaffung einer gesetzlichen Ermächtigung zur verordnungsrechtlichen Gebührenregelung aus rechtlichen und sachlichen Gründen geboten. Der Wert des Parkraums für die Benutzer stellt ohne eine Obergrenze der Gebühren keine ausreichend bestimmte Ermächtigungsgrundlage dar. Auch im Interesse einer möglichst einheitlichen Regelung im ganzen Bundesgebiet ist die Festsetzung einer Obergrenze geboten.

Die Festlegung des Gebührenrahmens erübrigt Gebührenverordnungen der Länder. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Möglichkeit, die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf Gebietskörperschaften zu übertragen, würde möglicherweise das gemeindeverfassungsrechtliche Prinzip der Trennung von Selbstverwaltungs- und Auftragsangelegenheiten antasten.

Die Anordnung von Parkuhren durch die Straßenverkehrsbehörden hat sich bewährt. Nach Festlegung des Rahmens – also auch einer Obergrenze – für die Parkgebühren erscheint es zweckmäßig, den Verkehrsbehörden auch die Festsetzung der Gebühren zu übertragen. Dies ist

auch aus Gründen der sachlichen Einheit und der Verwaltungsvereinfachung geboten. Damit wird nicht nur eine Angleichung an das verordnungsrechtlich geregelte Verfahren für die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen, sondern auch eine einheitliche, sachlich gerechtfertigte Zuständigkeitsregelung erreicht. Die mit der Änderung angestrebte Bindung der Straßenverkehrsbehörden an die Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von dieser bestimmten Stelle entspricht der im Straßenverkehrsrecht üblichen Regelung bei bestimmten besonderen Anordnung und soll der Vereinheitlichung sowie der Vermeidung von unsachgemäßen Regelungen dienen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates**Zu § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e**

Die Bundesregierung ist bereit, der Empfehlung des Bundesrates zu entsprechen. Sie schlägt zur Einschränkung und Konkretisierung des generellen Parkverbots folgende Fassung vor:

- „e) über das innerhalb geschlossener Ortschaften, mit Ausnahme von entsprechend ausgewiesenen Parkplätzen sowie von Industrie- und Gewerbegebieten, anzuordnende Verbot, Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, Kraftfahrzeuganhänger sowie Kraftomnibusse während der Nacht und an Sonn- und Feiertagen regelmäßig zu parken;“

Zur Erläuterung wird bemerkt:

Der Begriff des Kraftomnibusses ist in § 15 d Abs. 1 Nr. 1 StVZO, der des Kraftfahrzeuganhängers in § 18 Abs. 1 StVZO definiert. Einer Konkretisierung dieser beiden Fahrzeugarten bedarf es deshalb hier nicht.

Soweit innerhalb einer geschlossenen Ortschaft nicht durch einen Bebauungsplan ein Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen ist, gilt die Ermächtigung für das gesamte Gemeindegebiet. Die vorliegende Fassung berücksichtigt nunmehr ausdrücklich Parkflächen, die von der Gemeinde zur Aufnahme der von dieser Bestimmung betroffenen Fahrzeuge bestimmt sind.

Damit es in Gemeinden, in denen weder besondere Parkflächen noch Industrie- und Gewerbegebiete ausgewiesen sind, nicht zu Schwierigkeiten kommt, sollen die Gemeinden in diesen Fällen durch eine entsprechende Ergänzung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zur Anlegung von Parkplätzen verpflichtet werden, falls die eigenen Betriebshöfe der ortsansässigen Unternehmer nicht ausreichen, und diese auch nicht für Abhilfe sorgen können. Durch eine angemessene Übergangsfrist in der StVO wird sichergestellt werden, daß den Betroffenen die Umstellung auf die neue Rechtslage ohne vermeidbare Härten ermöglicht wird. Sollte auch nach Ablauf der Übergangsfrist eine Gemeinde nicht in der Lage sein, ein Gewerbe- oder Industriegebiet oder entsprechende Parkplätze auszuweisen, und können auch die ortsansässigen Unternehmer durch Schaffung ausreichend großer Betriebshöfe keine Parkmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge schaffen, so besteht immer noch die Möglichkeit, durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 der StVO unzumutbare Belastungen der ortsansässigen Unternehmer zu vermeiden.

Zu § 6 Abs. 1 Nr. 8

Dem Vorschlag des Bundesrates wird in der Sache zugestimmt. Das Wort „stark“ sollte jedoch durch

das Wort „erheblich“ ersetzt werden, um der Terminologie anderer Gesetze oder Gesetzentwürfen der Bundesregierung zu entsprechen (vgl. Artikel I Nr. 2 des Entwurfs eines Schwerbehindertengesetzes – BR-Drucksache 7/656 vom 10. Mai 1973 –, § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr vom 27. August 1965 – UnBefG –).

Zu § 6 Abs. 1 Nr. 9

Die Bundesregierung hat gegen den Vorschlag des Bundesrates Bedenken. Der Umfang des Verkehrsaufkommens verlangt, daß die Zahl der Sonderrechte im Straßenverkehr gering gehalten wird. Bei den diplomatischen Vertretungen handelt es sich nur um eine geringe Zahl mit nur regionaler Bedeutung für den Raum Bonn. Durch die Erweiterung auf alle Konsulate, also auch auf solche konsularische Vertretungen, die auch von einem Honorarkonsul geleitet werden, würde dieses Sonderrecht stark erweitert und träte im gesamten Bundesgebiet in Erscheinung. Damit würde auch die Gefahr von Berufungsmöglichkeiten – seien sie berechtigt oder nicht – für andere Berufsgruppen und Behörden geschaffen.

Zu § 6 a Abs. 4 Satz 5 und 8 bis 10

Gegen den Vorschlag des Bundesrates bestehen Bedenken.

Bei Aufnahme einer Obergrenze besteht die Gefahr, daß die zuständigen Stellen dies als Aufforderung ansehen werden, den hierdurch eingeräumten Spielraum voll auszuschöpfen. Eine generelle Erhöhung in diesem Ausmaß erschiene aber gerade auch mit dem Bemühen um eine Wiedergewinnung der Preisstabilität konjunkturell nicht vereinbar. Nach Auffassung der Bundesregierung stellen die für die Höhe der Gebühr aufgestellten Kriterien sicher, daß es nicht zu einer unerwünschten Ausuferung der Parkgebühren kommt, und schaffen damit auch eine ausreichende Bestimmung des Umfanges und Ausmaßes der Ermächtigungsnorm.

Auch bezüglich der Sätze 8 und 10 sieht die Bundesregierung keine Veranlassung, vom Regierungsentwurf abzuweichen. Diese Bestimmungen entsprechen Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c (§ 8 Abs. 3 Satz 3 und 4) des Regierungsentwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (BR-Drucksache 261/73), dem der Bundesrat auf seiner Sitzung am 4. Mai 1973 [BR-Drucksache 261/73 (Beschluß)] zugestimmt hat.