

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. Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden Parkplätze in der Nähe ihrer Wohnung und ihrer Arbeitsstätte im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen,
5. Anwohnern Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen,
6. die Kostenerhebung für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen im Bereich des Straßenverkehrs neu zu regeln,
7. die Ablieferung „entzogener“ Führerscheine sicherzustellen.

Schließlich stellt der Entwurf klar, daß die Verordnungsermächtigung des § 6

- die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigter Wohnzonen erfaßt,
- Verkehrsbeschränkungen und -verbote zum Schutz von Wohngebieten gegen Lärm und Abgas auch während des Tages zuläßt

- und Beschränkungen des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder Regelungen ermöglicht.

B. Lösung

Ergänzung des § 6 und Neufassung des § 6 a Abs. 1 bis 5. 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 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr) aufgenommen werden. Durch die Neufassung des § 6 a Abs. 6 und 7 werden die Landesregierungen oder die von ihnen bestimmten Stellen ermächtigt, in den Fällen des Buchstaben A Nr. 1 und Nr. 2 Gebührenordnungen zu erlassen.

Die Neufassung des § 5 soll die Ablieferung „entzogener“ Führerscheine sicherstellen.

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. Bei A 5 zumindest teilweise Kostenüberwälzung auf begünstigte Anwohner möglich.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 920 01 – Str 76/79

Bonn, den 4. September 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

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

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 472. Sitzung am 11. Mai 1979 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.

Schmidt

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 im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177), wird wie folgt geändert:

1. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

Besteht eine Verpflichtung zur Ablieferung eines Führerscheins nach § 4 Abs. 4, Fahrzeugscheins, Zulassungsscheins oder Fahrzeugbriefs und behauptet der Verpflichtete, der Ablieferungspflicht deshalb nicht nachkommen zu können, weil ihm der Schein oder Brief verlorengegangen oder sonst abhanden gekommen sei, so hat er auf Verlangen der Verwaltungsbehörde eine Versicherung an Eides Statt über den Verbleib des Scheins oder Briefs abzugeben.“

2. § 5 a wird gestrichen.

3. § 5 b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 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.
- b) In Absatz 2 Buchstabe c werden nach dem Wort „Parkuhren“ die Worte „und andere Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit“ und nach dem Wort „Straßenschilder“ noch das Wort „Geländer“ sowie ein Komma eingefügt.

4. § 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) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

- aaa) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) über den Schutz von Wohngebieten und Erholungssuchenden gegen Lärm und Abgas durch den Kraftfahrzeugverkehr und über Beschränkungen des Ver-

kehrs an Sonn- und Feiertagen,“.

bbb) Als Buchstabe e wird eingefügt:

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

ccc) Die bisherigen Buchstaben e und f werden die Buchstaben f und g.

cc) In Nummer 12 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt.

dd) Nach Nummer 12 werden folgende Nummern 13, 14, 15 und 16 eingefügt:

- „13. die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs;
14. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Anwohner sowie für Blinde und Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, die wegen dieser Behinderung darauf angewiesen sind, ihr Kraftfahrzeug in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte zur Verfügung zu haben;
15. die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Wohnzonen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen und Zonen, zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und im Rahmen einer gesunden städtebaulichen Entwicklung;
16. die Beschränkung des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelder Regelungen und Maßnahmen.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d, 3 Buchstabe e, 5 a, 5 b, 8, 9, 10, 11, 12 Buchstabe a und 15 sowie nach

Nummer 7, soweit sie sich auf Maßnahmen nach Nummer 5 a und 5 b beziehen, und Allgemeine Verwaltungsvorschriften hierzu werden vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern erlassen."

5. § 6 a erhält folgende Fassung:

„§ 6 a

(1) Für

1. Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen
 - a) nach diesem Gesetz und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften,
 - b) nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung vom 12. Juni 1965 (BGBl. II S. 857) in der Fassung des Gesetzes vom 20. Dezember 1968 (BGBl. II S. 1224) und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften,
 - c) nach dem Gesetz zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 18. August 1969 (BGBl. II S. 1489) und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften,
2. Untersuchungen von Fahrzeugen nach dem Personenbeförderungsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 7. Juni 1978 (BGBl. I S. 665), und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften,
3. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen im Sinne des Absatzes 1 durch Rechtsverordnung zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden.

(3) Im übrigen findet das Verwaltungskostengesetz vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) Anwendung. In den Rechtsverordnungen nach Absatz 2

können jedoch die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden.

(4) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 2 kann bestimmt werden, daß die für die Prüfung oder Untersuchung zulässige Gebühr auch erhoben werden darf, wenn die Prüfung oder Untersuchung ohne Verschulden der prüfenden oder untersuchenden Stelle und ohne ausreichende Entschuldigung des Bewerbers oder Antragstellers am festgesetzten Termin nicht stattfinden konnte oder abgebrochen werden mußte.

(5) Rechtsverordnungen über Kosten, deren Gläubiger der Bund ist, bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

(6) Soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur während des Laufs einer Parkuhr oder anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, werden Gebühren erhoben; dies gilt nicht für die Überwachung der Parkzeit durch Parkscheiben. Die Gebühren 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.

(7) Die Regelung des Absatzes 6 Satz 4 bis 10 ist auf die Erhebung von Gebühren für die Benutzung gebührenpflichtiger Parkplätze im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 13 entsprechend anzuwenden."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes 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 eine neue Bestimmung in § 5, einige notwendige Ergänzungen des Ermächtigungskatalogs in § 6 sowie eine grundlegende Neufassung des § 6 a. Darüber hinaus wird das Straßenverkehrsgesetz in einigen weniger bedeutsamen Punkten bereinigt. Sieht man von dem neuen § 5 und von einigen gebührenrechtlichen Änderungen in § 6 a ab, so nimmt das Gesetz damit im wesentlichen das gesetzgeberische Anliegen des Regierungsentwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes auf (Drucksache 7/1618), das in der 7. Legislaturperiode an den unterschiedlichen Auffassungen zwischen Bundestag und Bundesrat gescheitert ist (BR-Drucksache 632/74). Im einzelnen:

I. Zu Artikel 1

1. Zu Nummer 1 (§ 5)

§ 5 enthält bisher Vorschriften über den „Rekurs“ gegen die Versagung oder die Entziehung einer Fahrerlaubnis. Die Bestimmung ist durch die in der Verwaltungsgerichtsordnung vom 21. Januar 1960 getroffene Regelung über den Verwaltungsrechtsweg gegenstandslos geworden. Sie soll auch förmlich aufgehoben und durch Bestimmungen über den Verlust von Führerscheinen und Fahrzeugpapieren ersetzt werden.

Nach den Erfahrungen der Praxis weigern sich die von der Entziehung der Fahrerlaubnis Betroffenen nicht selten, ihren Führerschein abzuliefern; in anderen Fällen geben sie vor, zur Ablieferung nicht in der Lage zu sein, weil der Führerschein abhanden gekommen sei. Zwar ist die Nichtablieferung des Führerscheins nach § 24 StVG in Verbindung mit § 15 b Abs. 3, § 69 a Abs. 1 Nr. 9 StVZO eine Ordnungswidrigkeit. Die Bußgeldandrohung reicht allein aber nicht aus, zumal entsprechende Verfahren manchmal eingestellt werden müssen, weil der Nachweis des Vorhandenseins des Führerscheins nicht geführt werden kann. Gleiches gilt für die Entziehung der Zulassung eines Kraftfahrzeugs.

§ 5 soll die Sicherstellung „entzogener“ Führerscheine und die Ablieferung der Fahrzeugpapiere bei der Entziehung der Zulassung verbessern helfen. Das Verfahren hierfür richtet sich im einzelnen nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen der Länder.

Die Einführung der Regelung des § 5 verspricht den angestrebten Erfolg, weil die Erfahrungen zeigen, daß die Abgabe einer falschen eidesstaatlichen Versicherung gescheut und stattdessen lieber der Führerschein bzw. das Fahrzeugpapier abgeliefert wird.

2. Zu Nummer 2 (§ 5 a)

§ 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 VwBl. 1970 S. 758). § 5 a ist daher überholt. Wie bereits in der amtlichen Begründung zur StVO angekündigt (VwBl. 1970 S. 797), soll diese Vorschrift jetzt gestrichen werden.

3. Zu Nummer 3 (§ 5 b)

a) Zu Absatz 1

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

b) Zu Absatz 2

Die Erwähnung „anderer Vorrichtungen und Einrichtungen“ zur Überwachung der Parkzeit trägt der Neufassung des § 6 a Abs. 6 Satz 1 Rechnung und stellt diese den Parkuhren auch hinsichtlich der Kostentragung gleich. Hierbei handelt es sich natürlich nur um ortsgebundene Anlagen, nicht aber um Instrumente im Fahrzeug.

Geländer im Sinne des § 25 Abs. 4 StVO sollen an Fußgängerüberwegen oder an Kreuzungen oder an Einmündungen mit abknickender Vorfahrt die Fußgänger vom unbedachten Betreten der Fahrbahn abhalten und zu der Stelle hinführen, wo sie gefahrlos die Fahrbahn überschreiten können. Die Kosten der Beschaffung, Anbringung und Unterhaltung für derartige Geländer muß nach § 5 b Abs. 1 StVO auch bei geteilter Baulast der für die durchgehende Fahrbahn zuständige Träger der Straßenbaulast tragen, soweit nicht kreuzungsrechtliche Vorschriften in Betracht kommen. Da die Geländer zur Sicherheit des Fußgängerverkehrs bestimmt und die Gemeinden Baulastträger der Gehwege in Ortsdurchfahrten sind, außerdem die technische Ausgestaltung der Geländer bisher je nach den gestalterischen Absichten der Gemeinde erfolgt ist, erscheint es sachgerecht, daß die Kosten für Geländer in der Ortsdurchfahrt den Gemeinden zur Last gelegt werden.

4. Zu Nummer 4 (§ 6)

a) Zu Absatz 1

aa) Zur Änderung der Nummer 1

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

bb) Zur Ergänzung der Nummer 3

aaa) Neufassung des Buchstaben d

Der Schutz gegen Verkehrslärm in Wohngebieten soll verstärkt werden. Nach dem Wortlaut der Ermächtigung sind Rechtsverordnungen „über den Schutz der Nachtruhe“ möglich (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d). Fraglich könnte sein, ob dadurch eine Rechtsverordnung, die dem Schutz der Ruhe bei Tage dient, untersagt ist.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sind solche Bedenken nicht gerechtfertigt (vgl. BVerfGE 26, 259 [262 f.] sowie BVerfGE 40, 371 [381 f.]). Danach ist der Ermächtigungskatalog des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG nur beispielhaft. Er begrenzt die Ermächtigung auf vergleichbare Fälle, schließt deren Regelung aber nicht aus, sofern diese nur den Straßenverkehr zum Inhalt hat und dem Zweck dient, die Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen zu erhalten oder die Verhütung einer übermäßigen Abnutzung der Straßen oder die Verhütung von Belästigungen zum Ziel hat. Um aber insoweit jedweden Zweifel von vornherein auszuschließen, werden die Worte „Schutz der Nachtruhe“ ersetzt durch „Schutz der Ruhe in Wohngebieten“.

In gleicher Weise dient die Aufnahme des Schutzes vor Abgasbelastigung allein der Klarstellung.

bbb) 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. 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, 22. Auflage, § 12 StVO, Anm. 42; 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.“

Nach dem Scheitern des o. a. Regierungsentwurfs (Drucksache 7/1618) hat der Bundesrat mit Beschluß vom 7. November 1975 (Bundesrats-Drucksache 503/75) dieses Anliegen gegenüber der Bundesregierung wiederholt.

Mit Recht fordern die kommunalen Spitzenverbände 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 obengenannten 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.

Für einzeln abgestellte Kraftfahrzeuganhänger hat zwar das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16. November 1973 – VII C 58.72 – (NJW 1974, 761) entschieden, daß diese nicht „parken“ und damit kein erlaubter Gemeingebrauch vorliegt. Um hier aber eine differenzierte Lösung schaffen zu können, die mögliche Härten dieser generellen Bewertung einzeln abgestellter Anhänger vermeidet und der Regelung für die Lkw und Omnibusse entspricht, ist es erforderlich, die Ermächtigung auch auf diese Fahrzeuge zu erstrecken.

Der Begriff des Kraftomnibusses ist in § 15 d Abs. 1 Nr. 1 StVZO, der des Kraftfahrzeuganhängers in § 18 Abs. 1 StVZO definiert. Der Begriff „Kraftfahrzeug“ stellt klar, daß die Ermächtigung neben Lkw auch Zugmaschinen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und dergleichen über 7,5t zulässiges Gesamtgewicht umfaßt. Um vor allem diejenigen Fälle zu treffen, in denen sich das regelmäßige Parken als besonders störend für die Bevölkerung auswirkt, ist die Ermächtigung sachgerecht eingeschränkt. So kann das regelmäßige Parken schwerer Fahrzeuge über Nacht an Wochenenden und Feiertagen hingenommen werden, soweit es sich um Industrie- und Gewerbegebiete (im Sinne der Bau-nutzungsverordnung i. d. F. vom 15. September 1977 [BGBl. I S. 1763]) handelt. Eine solche Regelung ist auch hinreichend klar: Derjenige, der dauernd die Straße als Betriebs-hof mißbraucht, ist in aller Regel ortskundig. Er weiß, ob es sich um ein Industrie- oder Gewerbegebiet handelt oder nicht. Sollte er es aus-nahmsweise nicht wissen, kann er sich bei der Kommunalverwaltung erkundigen. Das gleiche gilt für Parkflächen, die von der Gemeinde zur Aufnahme der von dieser Bestimmung betroffenen Fahrzeuge bestimmt sind.

Im Rahmen dieser Einschränkung soll das Verbot in die StVO aufgenommen werden.

Dabei wird auch klarzustellen sein, daß bestimmte regelmäßige Parkvorgänge, z. B. das Parken von Kraftomnibussen an Endhaltestellen, vom Verbot nicht betroffen sind.

Damit es in Gemeinden, in denen weder besondere Parkflächen noch Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen sind, nicht zu Schwierigkeiten kommt, sollen die Gemeinden in diesen Fällen durch entsprechende Ergänzungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zur Anlegung von Parkplätzen aufgefordert werden, falls die eigenen Betriebshöfe der orts-ansässigen 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 Ausnahme-genehmigung nach § 46 der StVO unzumutbare Belastungen der orts-ansässigen Unternehmer zu vermeiden.

ccc) Folgeänderung.

cc) Zur Einfügung der Nummern 13, 14, 15 und 16

Zu Nummer 13

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 be-

stimmte 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 (Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes).

Die entsprechende gebührenrechtliche Ergänzung erfolgt durch Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 a Abs. 7).

Zu Nummer 14

Die Verordnungsermächtigung des § 6 in der geltenden Fassung reicht nicht aus, Parkbeschränkungen zugunsten von Anwohnern, Blinden und Schwerbehinderten in der StVO vorzusehen. In der Praxis hat sich aber ein dringendes Bedürfnis hierfür ergeben:

Die Parkraumsituation der Anwohner innerstädtischer Wohnstraßen muß verbessert werden, um die innerstädtischen Wohngebiete wieder attraktiver zu gestalten. Die Parkraumnot erschwert die Lebensumstände der dortigen Wohnbevölkerung in besonderem Maße und bildet ein entscheidendes Hindernis für eine Verbesserung des Wohnumfeldes und damit für die Erhaltung und Modernisierung dieser Wohngebiete. Betroffen sind in erster Linie dichtbebaute Gebiete am Rand der Innenstädte, die in Zeiten gebaut wurden, in denen Art und Umfang der heutigen Motorisierung noch nicht abzusehen war und in denen daher — am heutigen Bedarf gemessen — kaum privater Parkraum vorhanden ist. Die Anwohner müssen daher ihre Fahrzeuge auf der Straße abstellen. Auf dieser ohnehin knappen Parkfläche versuchen aber auch die Innenstadtbesucher zu parken, die im Zentrum oft keine ausreichenden oder nicht so bequem erreichbare Parkmöglichkeiten finden. Infolge dieses unerfreulichen Wettlaufs um die wenigen Parkflächen am Straßenrand laufen die Anwohner Gefahr, bis zum Abend keinen Parkplatz mehr in der Nähe ihrer Wohnung zu finden. Diese Situation kann je nach Örtlichkeit sogar bis weit in die Abendstunden bestehen, wenn der Innenstadtbereich eine besondere Attraktion für abendliche Besucher darstellt. Damit wird für diese Anwohner der Gebrauch

des Kraftfahrzeuges, der heute selbstverständlich Voraussetzung durchschnittlichen Lebensstandards ist, gegenüber den sonstigen Bevölkerungsgruppen erheblich erschwert. Diese Situation ist ein nicht unbedeutender Anreiz für motorisierte Haushalte, sich eine andere Wohnung im Stadtumland zu suchen, wo es derartige Parkprobleme nicht gibt.

Die vorgesehene Ermächtigung ist daher ein geeigneter Beitrag, der städtebaulich nicht zu verantwortenden Folgen der Stadtumlandwanderung entgegenzuwirken. Sie stellt eine notwendige Maßnahme im Zusammenhang mit den Bemühungen von Bund und Ländern um eine attraktivere Gestaltung innerstädtischer Wohngebiete dar.

Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung finden keine Parkmöglichkeiten vor ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte und müssen unzumutbare weite Wege gehen oder gar getragen werden, weil oft am Fahrbahnrand über viele hundert Meter ein parkendes Fahrzeug hinter dem anderen steht. Dieser entwürdigende Zustand kann nicht hingenommen werden. Appelle an die Mitbürger, Parkraum in solchen Fällen freizuhalten, haben sich in vielen Fällen als erfolglos erwiesen.

Das gleiche gilt für Blinde, die auf die Benutzung eines Kraftfahrzeuges angewiesen sind und sich nur mit fremder Hilfe bewegen können.

Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und einer Ergänzung des § 45 StVO kann die Sonderregelung für Anwohner und Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung im Einzelfall dadurch erfolgen, daß die Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung des Zeichens 286 („Eingeschränktes Haltverbot“) mit einem Zusatzschild anordnet, welches das Kraftfahrzeug des Anwohners oder Schwerbehinderten oder Blinden von diesem Haltverbot ausnimmt.

Eine solche Sonderregelung wird generell dann nicht in Betracht kommen, wenn es sich um eine Straße handelt, auf der wegen starken Verkehrs z. B. ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet wurde und eine Parksonderregelung daher den übrigen Verkehr behindern oder gar gefährden würde. Auch wird z. B. kein Bedürfnis für derartige Parkvorrechte zu bejahen sein, wenn auf eigenem Grund und Boden Parkmöglichkeiten bestehen oder in zumutbarer Weise geschaffen werden können oder sonst ausreichender Parkraum in unmittelbarer Nähe der Wohnung bzw. der Arbeitsstätte des Schwerbehinderten oder Blinden vorhanden ist.

Machen die örtlichen Behörden aus den o. a. Erwägungen von der Möglichkeit, für Anwohner Parkraum zu reservieren, Gebrauch, so bestimmen sie zeitliches und örtliches Ausmaß und Ausgestaltung dieses Parkvorrechtes nach pflichtgemäßem Ermessen und können es so den besonderen Gegebenheiten der Örtlichkeit anpassen. Vorbild können z. B. entsprechende Regelungen in englischen Städten bieten, die dort bereits seit Jahren mit gutem Erfolg praktiziert werden.

Bevor einem Schwerbehinderten Parkvorrechte eingeräumt werden, wird zu prüfen sein, ob er die persönlichen Voraussetzungen für eine Sonderregelung erfüllt: Er muß außergewöhnlich 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. Lassen die allgemeinen Verkehrsverhältnisse (s. o.) die Reservierung von Parkraum nicht zu, muß nach einer anderen Lösung gesucht werden, die die Belange des Schwerbehinderten berücksichtigt. Gleiches gilt für den Blinden.

Zu Nummer 15

Diese Bestimmung soll rechtliche Zweifel am Vorliegen einer ausreichenden Ermächtigung bei Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde im Bereich von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Wohnzonen beseitigen.

Der Begriff „Kennzeichnung“ macht deutlich, daß den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt werden soll zu entscheiden, ob ein Fußgängerbereich oder eine verkehrsberuhigte Wohnzone eingerichtet werden soll. In der Praxis ist dies jeweils eine bedeutende lokale städteplanerische Entscheidung der Gemeinde, für die als Rechtsgrundlage auch das Straßenrecht in Betracht kommen kann. Hieran soll nichts geändert werden. Die Frage aber, wie der verbleibende Verkehr in diesen Bereichen in Vollzug dieser grundsätzlich städteplanerischen Entscheidung zu regeln ist, ist von der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden. So bestimmt sie z. B., zu welchen Zeiten welcher Zulieferverkehr in Fußgängerzonen zugelassen wird oder welche Höchstgeschwindigkeit in einer verkehrsberuhigten Wohnzone erlaubt sein soll u. a. Bei dieser Entscheidung sind nicht nur Gesichtspunkte der Sicherheit und Ordnung gemäß § 45 StVO (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG) maßgebend, sondern gerade auch die städtebaulichen Erwägungen, die der Entscheidung der Gemeinde zugrunde liegen.

Darüber hinaus kann auch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen für die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde von Bedeutung sein. Dieser Gedanke des Umweltschutzes wird von § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe d (i. d. F. des Artikels 1 Nr. 4 Buchstaben a, bb, aaa) für den Bereich der Fußgängerzone nicht erfaßt. Daher ist auch diese Ergänzung erforderlich.

Die bisher geschaffenen verkehrsberuhigten Wohnzonen befinden sich zwar derzeit noch weitgehend in der Versuchsphase. Doch müssen rechtzeitig die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um entsprechend dem niederländischen Vorbild zukünftig eine verkehrsrechtliche und städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, die mehr als bisher auf die berechtigten Belange der Menschen Rücksicht nimmt.

Entsprechend dem übrigen Wortlaut des § 6 widerspricht die kumulativ erscheinende Aufzählung nicht einer alternativen Auslegung und Anwendung dieser Ermächtigung. Es muß daher nur eine der aufgezählten Zielsetzungen vorliegen.

Zu Nummer 16

Diese Ermächtigung dient allein der Klarstellung. Bisher wurden derartige Regelungen und Maßnahmen wie die Verordnung über die versuchsweise Einführung einer allgemeinen Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen vom 13. März 1974 (BGBl. I S. 685), die Verordnung über die versuchsweise Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen außerhalb geschlossener Ortschaften vom 16. März 1972 (BGBl. I S. 461) bzw. versuchsweise Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden wie z. B. örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274 StVO) im Rahmen des Großversuchs Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen auf § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG bzw. § 45 StVO (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG) gestützt. Solche Regelungen und Anordnungen werden zwar in der Absicht, mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu gewinnen, erlassen und dienen daher von der Zielrichtung her der Verkehrssicherheit. Ob sie aber wirklich mehr Sicherheit bringen, steht im Zeitpunkt des Erlasses der Regelung bzw. der Anordnung noch nicht fest. Dies soll ja erst noch untersucht werden. Die möglichen Zweifel, ob diese mittelbare Beziehung zur Verkehrssicherheit das Merkmal „Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen“ im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG erfüllt, sollen nunmehr durch diese neue Ermächtigung gegenstandslos werden.

b) *Zu Absatz 2*

Rechtsverordnungen und Allgemeine Verwaltungsvorschriften nach Absatz 1 Nr. 3 Buchstaben d und e sowie nach Nummer 15 sind wegen ihrer entscheidenden Bedeutung für den Immissionsschutz ebenso wie bisher diejenigen nach Absatz 1 Nr. 5 a und 5 b vom Bundesminister für Verkehr und Bundesminister des Innern gemeinsam zu erlassen.

5. *Zu Nummer 5 (§ 6 a)*

Die Neufassung des § 6 a

- fügt in Absatz 1 zwei neue Tatbestände für die Erhebung von Kosten ein: Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen in bezug auf die sogenannten ECE-Regelungen und Untersuchungen auf der Grundlage des PBefG, konkret: nach den §§ 41, 42 BOKraft;
- verzichtet entsprechend der Regelung in anderen Gesetzen auf die bisher für einzelne Gruppen von Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen getroffene Festsetzung von Gebührenhöchstsätzen und gleicht den Text an die Kostenermächtigungsregelungen in anderen Gesetzen des Verkehrsrechts an, die jüngeren Datums sind als die bisher geltende Fassung des § 6 a StVG;
- regelt in den neuen Absätzen 6 und 7 die Parkgebühren.

Zu Absatz 1

Neu sind die Tatbestände in Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2. Bei den in Nummer 1 Buchstabe b genannten Rechtsvorschriften handelt es sich um Rechtsverordnungen, durch die Regelungen nach Artikel 1 des Übereinkommens vom 20. März 1958 (sog. ECE-Regelungen) innerstaatlich in Kraft gesetzt werden. Die Bundesrepublik Deutschland hat von den durch die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) bisher erarbeiteten 37 Regelungen mittlerweile 26 für anwendbar erklärt. Außer ihr sind weitere 18 europäische Staaten dem Übereinkommen beigetreten (vgl. Übersicht in Verkehrsblatt 1978 Seite 116 ff.). Die ECE-Regelungen enthalten technische Anforderungen an Fahrzeugteile und Ausrüstungsgegenstände. Auf Grund solcher Regelungen erteilte Genehmigungen und Prüfzeichen werden im Verfahren auf Erteilung der Betriebserlaubnis anerkannt (§ 21 a StVZO). Genehmigungsbehörde ist in der Bundesrepublik Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt, während für Prüfungen und Untersuchungen verschiedene technische Dienste vom Bundesminister für Verkehr für zuständig erklärt worden sind (vgl. Übersicht in Verkehrsblatt 1978 Seiten 119, 120). Die neue Nummer 1 Buchstabe b schafft die Ermächtigung, für die Amtshandlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und für die Prüfungen und Untersuchungen der technischen Dienste Gebührensätze festzusetzen. Wenngleich sich diese Stellen bislang bei der „Selbstfestsetzung“ ihrer Entgelte an vergleichbare Gebüh-

renpositionen der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr orientiert haben, so ist die Aufnahme eigener Gebührensätze für Maßnahmen nach den ECE-Regelungen in den Gebührentarif der GebOST geboten, um die notwendige Einheitlichkeit der Gebührenerhebung auch in diesem Bereich sicherzustellen.

Bei den in der neuen Nummer 2 genannten Untersuchungen handelt es sich derzeit um Hauptuntersuchungen und außerordentliche Hauptuntersuchungen, denen die der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr unterliegenden Fahrzeuge nach den §§ 41, 42 BOKraft zu unterziehen sind. Die Untersuchungen sind bei den technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr durchzuführen. Es bietet sich deshalb an, besondere Gebührensätze dafür im Gebührentarif der GebOST festzusetzen, und zwar dort, wo die Untersuchungstätigkeit der technischen Prüfstellen allgemein in bezug auf Fahrzeuge gebührenrechtlich geregelt ist (Gebühren Nr. 411 ff.). Daher soll die entsprechende Ermächtigung auch in § 6 a StVG und nicht in § 57 b PBefG (Gebührenvorschriften für Amtshandlungen nach dem PBefG und den auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften) eingestellt werden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt wie bisher das Kostendeckungsprinzip als Grundlage für die Gebührenfestsetzung heraus; dies ist nach § 3 des Verwaltungskostengesetzes erlaubt. Die bisherige ins einzelne gehende Festsetzung von Gebührenhöchstsätzen für einzelne Gruppen von Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen wird entsprechend der Kostenermächtigungsregelung in neueren Gesetzen wie dem Gesetz zur Änderung kostenrechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet des Seeverkehrs vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613) geändert.

Zu den Absätzen 3 bis 5

Die Neufassung stellt im wesentlichen, wie teilweise auch die des Absatzes 2, auf der Grundlage des Verwaltungskostengesetzes eine redaktionelle Anpassung an die neueren Kostenermächtigungsregelungen des Kraftfahrersachverständigengesetzes und des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter dar.

Absatz 3 Satz 1 enthält den Grundsatz, daß das Verwaltungskostengesetz anzuwenden ist. Satz 2, der dem geltenden § 6 a Abs. 3 Satz 2 entspricht, gestattet, die Grundsätze, die sich bei den Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr bewährt haben, beizubehalten und weiterzuentwickeln.

Die persönliche Gebührenfreiheit bei Amtshandlungen des Bundes wird nicht nur den im Verwaltungskostengesetz genannten Stellen, sondern auch ausländischen diplomatischen oder konsularischen Vertretungen sowie ihren Mitgliedern und deren Ehegatten gewährt (§ 5 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr); diese Vergünstigungen sollen im Interesse der

internationalen Beziehungen weiter zulässig bleiben.

Für die Kosten der nach Landesrecht zuständigen Behörden gilt dasselbe. Außerdem können bei gebührenpflichtigen Maßnahmen, die sich auf Einzelfahrzeuge beziehen, Fragen der Gesamtschuldnerschaft zu regeln sein; z. B. weil das Fahrzeug mehrere Halter hat. Gebühren nach Art der Parkgebühren eignen sich für die Kostenbefreiung nicht, weil die zu entrichtende Münze zur Betätigung eines Kontrollgeräts benötigt wird; die nach dem Verwaltungskostengesetz bestehende Gebührenfreiheit ist daher insoweit einzuschränken.

Nach § 10 Abs. 2 des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes dürfen die aus der Tätigkeit der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr anfallenden Gebühren nur für Zwecke der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr verwendet werden. Träger dieser Technischen Prüfstellen sind in den meisten Ländern die Technischen Überwachungs-Vereine als juristische Personen des bürgerlichen Rechts. Sie sind auch für amtlich anerkannte medizinisch-psychologische Untersuchungsstellen verantwortlich. Aus dieser Rechtslage haben sich bisher Besonderheiten (wie eingeschränkte Kostenfreiheit, Einbeziehung der Mehrwertsteuer in die zu erstattenden Auslagen, Bestimmung der Technischen Prüfstellen als Kostengläubiger) ergeben, denen die Gebührenvorschriften für Maßnahmen im Straßenverkehr auch weiterhin Rechnung tragen sollen.

Zu den Absätzen 6 und 7

Absatz 6 (neu) bringt eine Neuregelung der Parkgebühren. Grundsätzlich bleibt es auch künftig dabei, daß die Parkgebühr für jede angefangene halbe Stunde 0,10 DM beträgt. Dabei wird die Möglichkeit offen gehalten, künftig Parkgebühren mit Hilfe anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen als Parkuhren zu erheben. Im Rahmen der Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden werden die Einnahmen aus den Parkuhren zweckgebunden. Außerdem werden die Landesregierungen oder die von ihnen ermächtigten Stellen in die Lage versetzt, eine der jeweiligen örtlichen Situationen 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 Vielzahl 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 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 — 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 zur Frage 4 des Berichts).

Die vorgesehene Regelung trägt auch der Entschließung des 14. Deutschen Verkehrsgerichtstages (Arbeitskreis VIII Nr. 4) Rechnung, der ebenfalls zur besseren Bewältigung des ruhenden Verkehrs höhere, etwa den Parkhäusern entsprechende Parkgebühren gefordert hat.

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.

Daher enthält die Ermächtigung auch nicht die Obergrenze von 1 DM pro angefangene halbe Stunde, wie sie vom Bundesrat im erfolglosen Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Ge-

setzes in der 7. Legislaturperiode gefordert wurde (Drucksache 7/1618). Eine solche Obergrenze könnte einen unerwünschten „Hochzieheffekt“ in der Weise haben, daß sich hieran die Gemeinden ohne Beachtung der obigen Voraussetzungen orientieren. Ausgehend von der „grundsätzlichen“ Gebühr von 0,10 DM pro angefangene halbe Stunde, sollte ein solcher Betrag nur ausnahmsweise erreicht werden und die höheren Gebühren, den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepaßt, in dem Bereich zwischen 0,10 DM und 1 DM pro angefangene halbe Stunde liegen. Die Fassung entspricht dem Gesetzbeschluß des Bundestages vom 17. Oktober 1974 in der 7. Legislaturperiode (BR-Drucksache 632/74).

Im Hinblick auf die veränderten Rechtsgrundlagen für die Gebührenerhebung (Artikel 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. Denn die Parkgebühr soll nicht länger eine Verwaltungsgebühr für die Bereitstellung der Parkuhr sein, sondern eine Benutzungsgebühr für die Inanspruchnahme des Parkraumes. Diese Betrachtungsweise kommt der Lebenswirklichkeit näher als die geltende Rechtslage: der Kraftfahrer will den Parkplatz, nicht die Parkuhr benutzen, letzteres macht er nur gezwungenermaßen, um sich nicht der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit auszusetzen (§ 49 Abs. 1 Nr. 13, Abs. 1 Nr. 3 StVO, § 24 StVG). Damit wird auch die durch das Urteil des VGH Mannheim vom 15. Dezember 1977 — V 1399/76 — entgegen ständiger Rechtsprechung (s. u. a. Beschluß des Bayer. Obersten Landesgerichts vom 16. März 1978 — 10bOWi 29/78) aufgeworfene Frage nach der gesetzlichen Grundlage für die Gebühr für die Bereitstellung einer Parkuhr gegenstandslos.

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 Zweckbedingung 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 7 (neu) bringt die gebührenrechtliche Konsequenz für die jetzt gegebene Möglichkeit, gebührenpflichtige Parkplätze einzurichten (Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a — dd / neue Nummer 13 /). Die Regelung erfolgt entsprechend der bei Parkuhren.

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 nur dann geringfügig mit Kosten belastet, wenn sie als Straßenbaulastträger für die Verkehrszeichen nach Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, bb, aaa sowie dd (neue Nummer 14) aufkommen müssen. Preispolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Artikel 1 Nr. 1 (§ 5)

Artikel 1 Nr. 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

Besteht eine Verpflichtung zur Ablieferung oder Vorlage eines Führerscheins nach § 4 Abs. 4, Fahrzeugscheins, Zulassungsscheins, Fahrzeugbriefs, ausländischen Fahrausweises oder Zulassungsscheins oder eines Internationalen Führerscheins oder Zulassungsscheins und behauptet der Verpflichtete, der Ablieferungs- oder Vorlagepflicht deshalb nicht nachkommen zu können, weil ihm der Schein oder Brief verlorengegangen oder sonst abhanden gekommen sei, so hat er auf Verlangen der Verwaltungsbehörde eine Versicherung an Eides Statt über den Verbleib des Scheins oder Briefs abzugeben. Dasselbe gilt, wenn jemand die Ersatzausstellung eines Scheins oder Briefs beantragt.“

Begründung

Die Vorschrift will die nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen notwendige Rechtsgrundlage für die Abgabe eidesstattlicher Versicherungen vor Verwaltungsbehörden schaffen. Der damit verfolgte Zweck sollte auch angestrebt werden, wenn ausländische oder Internationale Scheine oder Briefe vorzulegen sind (§ 15 b Abs. 3 Satz 1) StVZO, § 11 Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr). Der Vorschlag trägt dem Gebrauch der Worte „Ablieferung“ und „Vorlage“ durch den Verordnungsgeber Rechnung (vgl. § 69 a Abs. 1 Nr. 9 StVZO).

Mit Satz 2 wird ein dringendes Anliegen der Verwaltung aufgegriffen. Bei Anträgen auf Ersatzausstellung von Führerscheinen und Fahrzeugpapieren besteht keine Ablieferungspflicht. Jedoch sollte auch hier der Antragsteller den Verlust des Scheins oder Papiers durch eine eidesstattliche Versicherung erhärten. Dadurch würde der Mißbrauch von Führerscheinen oder Fahrzeugpapieren erschwert werden.

2. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b (§ 5 b Abs. 2)

Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

„b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe c werden nach dem Wort „Parkuhren“ ... (weiter wie in Nummer 3 b der Regierungsvorlage)

bb) In Buchstabe d werden nach dem Wort „Verkehrszeichen“ die Worte „und -einrichtungen“ eingefügt.“

Begründung

Nach der geltenden Fassung des § 5 b Abs. 2 Buchstabe d ist die Kostentragungspflicht nur für Verkehrszeichen vorgesehen. Die Sicherung von Arbeitsstellen erfordert jedoch auch die Aufstellung von Verkehrseinrichtungen, für die der Bauunternehmer gleichermaßen die Kosten zu tragen hat.

3. Artikel 1 Nr. 3 (§ 5 b Abs. 5)

In Nummer 3 ist folgender Buchstabe c anzufügen:

„c) In Absatz 5 sind nach dem Wort „Verkehrszählungen“ die Worte „Lärm-messungen, Lärmberechnungen und Abgasmessungen“ einzufügen.“

Begründung

Die Verpflichtung des Rechtsträgers der Straßenverkehrsbehörde zur Tragung der Kosten von Lärm-messungen und -berechnungen, die der Vorbereitung einer straßenverkehrsbehördlichen Entscheidung über Maßnahmen zum Schutz der Nachtruhe dienen, ist wenig befriedigend. Diese Kosten entstehen ebenso häufig wie die Kosten für Verkehrszählungen zwangsläufig bei der Vorbereitung gewisser Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 1 StVO — wie demnächst auf der Grundlage des neugefaßten § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d StVG. Während jedoch für die Kosten von Verkehrszählungen in § 5 b Abs. 5 StVG eine besondere und sachgerechte Regelung der Kostentragungspflicht getroffen ist, fehlt bislang eine entsprechende Regelung für die Kosten von Lärm-messungen und -berechnungen.

Die Vorschrift des § 5 b Abs. 5 StVG ist seinerzeit auf Grund einer Empfehlung des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen des Deutschen Bundestages eingefügt worden. In dem Bericht des Ausschusses (Drucksache IV/2792) heißt es, daß die Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen und -einrichtungen häufig besondere vorbereitende Maßnahmen erfordere; deshalb sei die Einfügung eines Absatzes 5 notwendig, mit dem angeordnet werde, daß die Kostentragung sich auch auf die Kosten einer Verkehrszählung erstrecke. Diese Argumentation trifft gleichermaßen für die Kosten zu, die für Lärm-messungen und -berechnungen anfallen. Zur Vorbereitung verkehrsbehördlicher Ent-

scheidungen sind aber nicht nur Verkehrszählungen sowie Lärmmessungen und -berechnungen erforderlich, sondern im Hinblick auf Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, bb, aaa (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d) künftig auch Abgasmessungen, insbesondere in Wohngebieten. Für die Kostentragungspflicht muß insofern das gleiche gelten.

4. Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, bb, bbb

(§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e)

In § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e sind die Worte „sowie Kraftomnibusse“ zu streichen.

Begründung

Der Begriff „Kraftfahrzeuge“ bezieht auch „Kraftomnibusse“ ein. Lastkraftwagen unter 7,5 t in Wohngebieten parken zu lassen, Kraftomnibusse jedoch schlechthin auszuschließen, stellt eine unnötige und sachlich nicht vertretbare Beschränkung dar.

5. Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, dd

(§ 6 Abs. 1 Nr. 14)

§ 6 Abs. 1 Nr. 14 ist wie folgt zu fassen:

„14. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Blinde und Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung;“.

Begründung

Mit der im Gesetzentwurf vorgesehenen Ermächtigung würden in der Bevölkerung Erwartungen geweckt werden, die in der Praxis nicht erfüllt werden können. Mit der Schaffung von Parkmöglichkeiten für Anwohner ergäben sich Probleme wie zum Beispiel die der Abgrenzung des zu privilegierenden Benutzerkreises und der Überwachung. Da genaue Vorstellungen für die Ausfüllung dieser Ermächtigung nicht vorliegen und die Auswirkungen einer derartigen Regelung so nicht überschaubar sind, sollten zunächst Erfahrungen durch Versuche gesammelt werden.

6. Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, dd

(§ 6 Abs. 1 Nr. 15)

a) In § 6 Abs. 1 sind in Nummer 15 das Wort „Wohnzonen“ durch das Wort „Bereichen“ zu ersetzen und die Worte „und Zonen“ zu streichen.

Begründung

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen kommt nicht nur in den ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten, sondern auch in Gebieten mit gemischter baulicher Nutzung und in zentralen Einkaufsbereichen in Betracht. Letzteres ist im Hinblick auf die möglichen nachteiligen Auswirkungen reiner Fußgängerzonen besonders für die Kern-

bereiche von Klein- und Mittelstädten von Bedeutung. Die Möglichkeit der Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche darf daher nicht auf Wohnzonen beschränkt werden.

b) In § 6 Abs. 1 Nr. 15 sind die Worte „im Rahmen einer gesunden städtebaulichen Entwicklung“ durch die Worte „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ zu ersetzen.

Begründung

Das Bundesbaugesetz verwendet mehrfach den Begriff „geordnete städtebauliche Entwicklung“ (§ 1 Abs. 6, § 20 Abs. 1 Nr. 1 BBauG). Der Begriffsinhalt ist den Gemeinden, staatlichen Verwaltungsbehörden und Gerichten vertraut. Das Straßenverkehrsgesetz, das insoweit nur einem städtebaulichen Anliegen entspricht, sollte nicht ohne zwingenden Grund eine andere Formulierung verwenden, die nur Zweifel über ihren Inhalt und Unterschied zu dem im Bundesbaugesetz verwendeten Begriff auslösen würde.

7. Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, dd

(§ 6 Abs. 1 Nr. 16)

In § 6 Abs. 1 Nr. 16 sind nach dem Wort „Verkehrsabläufe“ das Wort „sowie“ durch ein Komma zu ersetzen und nach dem Wort „Maßnahmen“ die Worte „sowie zur Erprobung von Parksonderrechten für Anwohner und andere Nutzungsberechtigte in innerstädtischen Wohngebieten zum Zwecke der Verbesserung des Wohnumfeldes“ einzufügen.

Begründung

Die Verbesserung des Wohnumfeldes, insbesondere in innerstädtischen Wohngebieten, wird als dringendes Anliegen des Städtebaues anerkannt. Dazu gehören auch Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrs. Die mit der Schaffung von Parksonderrechten für Anwohner solcher Gebiete verbundenen Fragen und ihre Auswirkungen sind jedoch noch nicht ausreichend geklärt. Dazu gehören insbesondere

- die Verdrängung des anderen ruhenden Verkehrs in andere Bereiche,
- die Umverteilung des fließenden Verkehrs in andere Bereiche,
- die Auswirkungen auf die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen nach den Vorschriften der Landesbauordnung,
- die Mitwirkung der Gemeinden bei der Auswahl der in Betracht kommenden Wohngebiete,
- der praktische Vollzug einschließlich der Möglichkeiten einer Überwachung.

Zur Klärung dieser Probleme sind umfangreiche Versuche auf einer gesicherten Rechtsgrundlage erforderlich, die durch diesen Vorschlag geschaffen werden soll.

8. Artikel 1 Nr. 4 Buchstaben a, dd (§ 6 Abs. 1)

- a) In den Eingangsworten des Doppelbuchstaben dd sind die Worte „und 16“ durch die Worte „16 und 17“ zu ersetzen.
- b) In Nummer 16 ist am Ende der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und nach Nummer 16 folgende Nummer 17 anzufügen:
- „17. die zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr.“

Begründung

Die Sicherheitslage in der Bundesrepublik Deutschland macht weiterhin zum Teil umfangreiche Sicherungsmaßnahmen bei sicherheitsempfindlichen Dienstgebäuden und sonstigen Anlagen, bei denen die Gefahr von Anschlägen besteht, erforderlich. Soweit derartige Dienstgebäude oder Anlagen an öffentliche Straßen und Plätze angrenzen, besteht vielfach ein Bedürfnis für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Sicherheitsgründen (z. B. Haltverbote zur Verhinderung von Bombenanschlägen mittels abgestellter Kraftfahrzeuge).

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Anordnungen u. a. nur aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erlassen. Diese Voraussetzungen liegen in den geschilderten Fällen vielfach nicht vor, so daß ein wirksamer Schutz dieser sicherheitsempfindlichen Bereiche und die Wirksamkeit der oftmals mit hohem finanziellen Aufwand getroffenen sonstigen Sicherheitsmaßnahmen infrage gestellt wird.

Eine weitere Notwendigkeit für die vorgesehene Neuregelung hat sich auch während dieses besonders strengen Winters in Norddeutschland ergeben. Die Anordnung flächendeckender Fahrverbote war notwendig, aber rechtlich nicht eindeutig abgesichert.

Das Straßenverkehrsgesetz enthält bisher keine Ermächtigung für eine entsprechende Ergänzung der Straßenverkehrsordnung. Die Schaffung einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage ist deshalb dringend geboten.

9. Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 a Abs. 4)

In § 6 a Abs. 4 sind die Worte „ohne Verschulden der prüfenden oder untersuchenden Stelle“ durch die Worte „aus Gründen, die nicht von der prüfenden oder untersuchenden Stelle zu vertreten sind,“ zu ersetzen.

Begründung

Die Gebührenpflicht soll nicht an den Begriff eines „Verschuldens“ gebunden werden.

10. Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 a Abs. 6)

In § 6 a Abs. 6 ist der Satz 3 zu streichen.

Begründung

Die Gemeinden sollten frei bleiben in ihren Entscheidungen über den notwendigen Umfang und den Zeitpunkt der Schaffung von Parkeinrichtungen. Eine gesetzliche Verpflichtung zur zweckgebundenen Verwendung des Gebührenaufkommens könnte auf Dauer dazu führen, daß Parkeinrichtungen um ihrer selbst willen geschaffen werden, obwohl ein Bedürfnis nicht mehr besteht. In der Vergangenheit — über das Gebührenaufkommen hinaus — geleistete Aufwendungen für Parkeinrichtungen würden bei einer solchen gesetzlichen Regelung nicht berücksichtigt.

Von dem haushaltsrechtlichen Grundsatz der Gesamtdeckung sollte nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen abgesehen werden. Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor.

Eine gesetzliche Verpflichtung würde zu erheblichen haushaltstechnischen Problemen (Veranschlagung aller entsprechenden Ausgaben bei möglichst einem Titel; Restebildung) und zu einem unvermeidbaren Verwaltungsaufwand (Abgrenzung zwischen einzelnen Straßenbauarbeiten; Splitten von Aufträgen; Abrechnung und Nachweis) führen.

11. Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 a Abs. 6 und 7)

- a) In § 6 a Abs. 6 ist Satz 5 wie folgt zu fassen:
- „Die für die Anordnung der Parkuhren zuständigen Behörden können mit Zustimmung der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Stelle eine höhere Gebühr bis zu 1 DM je angefangene halbe Stunde festsetzen, wenn und soweit dies nach den jeweiligen örtlichen Verhältnissen erforderlich ist, um die Gebühr dem Wert des Parkraumes für den Benutzer angemessen anzupassen.“;
- b) in § 6 a Abs. 6 sind die Sätze 7 bis 10 zu streichen;
- c) in § 6 a Abs. 7 sind die Worte „Satz 4 bis 10“ durch die Worte „Satz 3 bis 5“ zu ersetzen.

Begründung zu a) b) und c)

Der Gesetzentwurf sieht keine Höchstgrenze für die Parkgebühren 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 den Benutzer“ stellt ohne eine Obergrenze der Gebühren kein ausreichend bestimmtes Kriterium dar. Die Festsetzung einer Obergrenze ist auch im Interesse einer möglichst einheitlichen Regelung im ganzen Bundesgebiet geboten. Die Festlegung des Gebührenrahmens erübrigt zudem Gebührenordnungen der Länder.

Im übrigen Folgeänderung.

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates**1. Artikel 1 Nr. 1 (§ 5)**

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt. Jedoch wird zur Klarstellung folgende Fassung des letzten Satzes vorgeschlagen:

„Dies gilt auch, wenn jemand für einen verloren gegangenen oder sonst abhanden gekommenen Schein oder Brief eine neue Ausfertigung beantragt.“

2. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b (§ 5 Abs. 2)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

3. Artikel 1 Nr. 3 (§ 5 b Abs. 5)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

4. Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a, bb, bbb (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

5. Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a, dd (§ 6 Abs. 1 Nr. 14)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird insoweit nicht zugestimmt, als er die in der Regierungsvorlage vorgesehene Parkregelung durch die Streichung der Worte „für Anwohner sowie“ und die in Nummer 7 vorgeschlagene Ergänzung des § 6 Abs. 1 Nr. 16 nur zu Erprobungszwecken einführen will. Eine solche Erprobung ist nicht mehr erforderlich, da ausreichende Erfahrungen aus englischen Städten vorliegen. Dort haben sich solche Parkregelungen seit langem gut bewährt. Die dort gewonnenen Erfahrungen können für eine entsprechende Ermächtigung im deutschen Recht übernommen werden; dies gilt auch für die Abgrenzung des Begünstigtenkreises und die Probleme der Überwachung.

Im übrigen würde eine nur versuchsweise Einführung von Parkvorrechten bedeuten, daß nur zeitlich beschränkte Regelungen möglich wären. Damit würde eine Unsicherheit in die örtlich festgelegten Gebiete hineingetragen, so daß die anstehenden städtebaulichen Probleme im Bereich des Parkens in Altbaugebieten nicht gelöst werden könnten.

Dem Vorschlag des Bundesrates wird grundsätzlich jedoch zugestimmt, soweit er eine generelle Ermächtigung zur Schaffung von Parkmög-

lichkeiten für Schwerbehinderte ohne Beschränkung auf die Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte vorsieht. Die Bundesregierung geht davon aus, daß der Schaffung reservierten Parkraums für Schwerbehinderte bei der Ausweisung von Parkvorrechten vorrangige Bedeutung zukommt. Im Interesse der Schwerbehinderten erscheint es indessen notwendig, in besonderem Maße auf die Schaffung von Parkmöglichkeiten in der Nähe der Wohnung oder der Arbeitsstätte des Schwerbehinderten hinzuweisen. Dies sollte bereits in der Ermächtigung zum Ausdruck kommen.

Es wird daher vorgeschlagen, § 6 Abs. 1 Nr. 14 des Gesetzentwurfs wie folgt zu fassen:

„14. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Anwohner sowie von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte;“.

6. Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a, dd (§ 6 Abs. 1 Nr. 15)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

7. Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a, dd (§ 6 Abs. 1 Nr. 16)

Für die vom Bundesrat vorgeschlagene Ergänzung besteht nach den Ausführungen zu 5. keine Veranlassung.

8. Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a, dd (§ 6 Abs. 1)

Den Vorschlägen des Bundesrates wird zugestimmt.

9. Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 a Abs. 4)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

10. Artikel 1 Nr. 5 (§ 6 a Abs. 6)

Dem Vorschlag des Bundesrates, Satz 3 dieser Bestimmung zu streichen, wird nicht zugestimmt. Der Kraftfahrer wird heute neben den hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für das Fahrzeug auch durch erhebliche öffentliche Abgaben (Kfz.-Steuer, Mineralölsteuer etc.) belastet. Verständnis für die beabsichtigte Neuregelung der Parkgebühren mit den mög-

lichen Mehrbelastungen wird nur dann zu erwarten sein, wenn der Kraftfahrer weiß, daß ihm sein finanzielles Opfer letztlich durch die Verbesserung des ruhenden Verkehrs wieder zugute kommt. Die getrennte Verbuchung der Einnahmen aus den Parkgebühren und ihre Verwendung für Parkeinrichtungen kann haushaltstechnisch ohne erheblichen Verwaltungsaufwand durchgeführt werden.

11. **Artikel 1 Nr. 5** (§ 6 a Abs. 6 und 7)

Gegen die Vorschläge des Bundesrates unter Buchstaben a und b 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 Bewahrung 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.

Auch bezüglich der Sätze 7 bis 10 sieht die Bundesregierung keine Veranlassung, vom Regierungsentwurf abzuweichen. Diese Bestimmungen entsprechen § 8 Abs. 3 Satz 3 Bundesfernstraßengesetz.

Bei Berücksichtigung der Auffassung der Bundesregierung entfällt die in Buchstabe c enthaltene Folgeänderung.

