

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines . . . Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Das angestrebte Ziel wird durch den vorgelegten Gesetzentwurf verwirklicht.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

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

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 920 05 — Str 177/93

Bonn, den 6. Mai 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 652. Sitzung am 12. Februar 1993 beschlossenen Entwurf eines . . . Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf eines . . . Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Deutsche Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

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

„Soweit die Gebühren Gemeinden zustehen, sind sie zur Deckung der Kosten vorhandener oder zukünftiger

Parkeinrichtungen, zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs oder zur Förderung von Radverkehrsanlagen zu verwenden.“

Artikel 2**Inkrafttreten**

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

Begründung

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

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

Aus den o. g. Gründen sind nur Lösungen vertretbar, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen. Um die Mobilität insgesamt jedoch zu wahren, muß der Bevölkerung eine Alternative angeboten werden. Diese Alternative kann nur

der öffentliche Personennahverkehr sein. Durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr wächst die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr. Auf diesen Nachfragezuwachs muß der öffentliche Personennahverkehr durch ein erweitertes Angebot reagieren, was wiederum mit Kosten verbunden ist. Diese Kosten sind in der Regel höher als die durch den Nachfragezuwachs steigenden Fahrgeldeinnahmen. Die Differenz muß daher durch den kommunalen Haushalt ausgeglichen werden. Diese Mehrbelastung wiederum kann durch zusätzliche Einnahmen, wofür sich die Parkgebühren besonders gut eignen, reduziert werden.

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

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung begrüßt die Zielsetzung des Entwurfs im Grundsatz, hält aber eine Bundeskompetenz für die vom Bundesrat beantragte Regelung für nicht gegeben.

Artikel 74 Nr. 22 GG gibt dem Bund im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung die Befugnis, die Erhebung und Verteilung der Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen gesetzlich zu regeln. Der Begriff „Verteilung“ bedeutet jedoch nur Auftei-

lung des Aufkommens auf mehrere Berechtigte. Darin erschöpft sich die Regelungsbefugnis des Bundes. Sie begründet nicht auch eine Befugnis des Bundesgesetzgebers, die Verwendung des Aufkommens zu Lasten des oder der Ertragsberechtigten vorzunehmen. Eine solche Befugnis stünde im übrigen auch im Widerspruch zu Artikel 109 GG. Im Hinblick auf diese verfassungsrechtliche Lage muß im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens auch § 6 a Abs. 6 Satz 3 StVG derzeitiger Fassung überprüft werden.

