



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-9110-020750

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 22.02.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, das Parken auf der Fahrbahn von Bundesstraßen grundsätzlich zu verbieten und an Ortsdurchfahrten keine Neuanlage baulich getrennter Stellplätze am Fahrbahnrand mehr zu erlauben.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass außerorts das Parken auf der Fahrbahn oder dem Seitenstreifen von Bundesstraßen weitgehend unüblich wäre, da stattdessen abgetrennte Park- und Rastplätze angelegt seien. Innerorts gebe es allerdings selbst an mehrspurigen Bundesstraßen häufig am Fahrbahnrand ausgewiesene Stellplätze in Parkbuchten. Andernfalls sei das Abstellen von Fahrzeugen auf dem „Bordstein“ oder einem Parkstreifen erlaubt. Anstatt dessen könne der dafür benötigte Platz für baulich getrennte Fahrradwege genutzt werden. Ohne rechtsseitig liegende Parkplätze würde so dann kein Schutzbereich gegen Autotürunfälle mehr benötigt werden. Auch Stör- und Gefahrensituationen mit anderen Kraftfahrzeugen beim Ein- oder Ausparken würden entfallen. Mit dieser Maßnahme könne der Bund etwas zur Verkehrswende beitragen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 50 Mitzeichnungen und 18 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.



Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) regelt das Wegerecht an den Bundesfernstraßen. Der Begriff Wegerecht fasst die Gesamtheit der öffentlich-rechtlichen Rechtsnormen zu den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen zusammen. Nach § 7 Absatz 1 FStrG ist der Gebrauch der Bundesfernstraßen jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Auch der ruhende Verkehr gehört zum Gemeingebrauch (§ 7 Absatz 1 Satz 2 FStrG).

Das Parken als Teil des ruhenden Straßenverkehrs ist mit dem Verkehrsrecht abschließend geregelt. Parken im Rahmen der verkehrsrechtlichen Bestimmungen ist Gemeingebrauch und damit wegerechtlich nicht weiter einschränkbar (Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) NJW 1982, 2332).

Der Begriff der „Ortsdurchfahrten“ ist in § 5 Absatz 4 Satz 1 FStrG gesetzlich definiert. Danach ist eine Ortsdurchfahrt der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. In Ortsdurchfahrten sind nach § 5 Absatz 2 bis 3 FStrG stets die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Parkplätze.

Gemäß § 5 Absatz 2 und 2a FStrG tragen Gemeinden ab 80.000 Einwohnern stets die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Auch kleinere Gemeinden können nach Maßgabe des § 5 Absatz 2a FStrG ggf. diese Baulast tragen. Gemäß § 5 Absatz 3 FStrG tragen auch alle übrigen Gemeinden die Straßenbaulast für Parkplätze innerhalb ihrer jeweiligen Ortsdurchfahrten.

Die Straßenbaulast für Bundesfernstraßen beinhaltet im Kern nach § 3 Absatz 1 Satz 2 FStrG die Pflicht, einen Zustand vorzusehen, der dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügt. Dieses Bedürfnis kann jedoch von Gemeinde zu Gemeinde bezüglich des Parkraums an Ortsdurchfahrten unterschiedlich sein, weshalb ortsabhängige Regelungen bezüglich der Bereitstellung von solchem Parkraum der Erfüllung dieser Pflicht eher



gerecht werden als eine bundeseinheitliche Regelung, welche individuelle Verkehrsanforderungen naturgemäß nicht berücksichtigen kann.

Vom Wegerecht zu unterscheiden ist das Straßenverkehrsrecht, das die sich aus der Benutzung der Straßen ergebenden Probleme für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu lösen sucht (StVG, StVO, StVZO). Beim Straßenverkehrsrecht handelt es sich um ein sachlich begrenztes Gefahrenabwehrrecht, welches nach der ständigen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung generell präferenz- und privilegienfeindlich ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 22. Januar 1971 (VII C 42.70), vom 25. April 1980 (7 C 19/78) und vom 28. Mai 1998 (3 C 11/97)). Anderweitige Erwägungen, wie die Förderung des Radverkehrs zur Beschleunigung der Verkehrswende, sind innerhalb dessen grundsätzlich nicht maßgeblich.

Zudem stellt die StVO bereits ausreichende Regelungen zur Verfügung, um einen gerechten Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs im Einzelfall zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss aus den oben dargelegten Gründen keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen und die mit der Petition geforderten Änderungen der StVO und des FStrG nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.