



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-9213-025851

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.10.2024 abschließend beraten und beschlossen:

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

Begründung

Mit der Petition wird ein Parkverbot für gewerbliche Fahrzeuge (einschließlich Anhänger) in Wohngebieten am Wochenende gefordert, die größer sind als ein Personenkraftwagen.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass es aufgrund gewerblicher Fahrzeuge in Wohngebieten erschwert werde, Parkplätze zu finden. Ein Wohngebiet solle am Wochenende (Freitagabend bis Montagmorgen) frei von diesen Fahrzeugen sein.

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

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Eingabe mit 100 Mitzeichnungen und 35 Diskussionsbeiträgen vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der 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:

Der Petitionsausschuss stellt einleitend fest, dass die Benutzung öffentlicher Plätze, Straßen und Wege Jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet ist (Gemeingebrauch). Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken



benutzt wird. Auch der ruhende Verkehr gehört zum Gemeingebrauch. Demnach ist Parken als Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen mit den sich aus den §§ 1 Abs. 2, 12 und 13 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ergebenden Einschränkungen überall erlaubt.

§ 12 Absatz 3a StVO verbietet innerhalb geschlossener Ortschaften in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Sondergebieten, die der Erholung dienen, in Kurgebieten und in Klinikgebieten das regelmäßige Parken mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen (t) sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2 t zulässiger Gesamtmasse in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.

Die Vorschrift geht auf eine Bundesratsinitiative aus dem Jahr 1975 zurück, als die Bundesregierung auf Antrag Hamburgs gebeten worden war, die gesetzlichen Voraussetzungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu schaffen, wonach es den Fahrerinnen und Fahrern von Lastkraftwagen, Kraftfahrzeuganhängern sowie Kraftomnibussen generell verboten werden sollte, innerhalb geschlossener Ortschaften mit Ausnahme von Industrie- und Gewerbegebieten ihre Fahrzeuge regelmäßig zu parken.

Der Vorschlag wurde mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 6. April 1980 unter Berücksichtigung von Änderungswünschen des Bundesrates in das StVG aufgenommen. Danach waren unter anderem Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 7,5 t und Kraftomnibusse aus dem Regelungsgehalt der Vorschrift auszunehmen, um nur diejenigen Fälle zu treffen, in denen sich das regelmäßige Parken als besonders störend auswirkt. So sollte unter anderem ein Missbrauch der Straße als Betriebshof verhindert werden. Andererseits sollten aber auch unzumutbare Belastungen der ortsansässigen Unternehmer vermieden werden.

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BR-Drs. 381/23 [B]) zu Parksonderrechten für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel festgehalten hat, dass zur ganzheitlichen Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung künftig neben den Bewohnerinnen und



Bewohnern auch gebietsansässige Unternehmen sowie Institutionen und Organisationen (wie Vereine und Sozialeinrichtungen) für ihre betriebsnotwendigen Fahrzeuge regelhaft Parkbevorrechtigungen erhalten können sollen.

Diese Erweiterung trage dem Umstand Rechnung, dass lokale Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Einrichtungen das jeweilige Quartier maßgeblich (mit-)prägten und für die Bewohnerinnen und Bewohner notwendige Versorgungsleistungen erbrächten. Die grundsätzliche Gleichstellung von Bewohnerinnen und Bewohner und gebietsansässigen Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Einrichtungen bei der Parkbevorrechtigung fördere eine stadtverträgliche Nutzungsmischung in Quartieren der kurzen Wege und sichere leistungsfähige lokale Wirtschafts-, Sozial- und Infrastrukturen. Diese Ausdehnung der Parkbevorrechtigung gewährleiste insoweit die Wohnqualität der Bewohnerinnen sowie Bewohner und trage damit unmittelbar zum ursprünglichen Anliegen der Parkbevorrechtigung für Gebietsansässige bei, nämlich der Abwanderung in das Stadtumland durch Erhaltung und Verbesserung attraktiver urbaner Wohngebiete wirksam entgegenzuwirken, indem das Konkurrenzverhältnis bei der Parkplatzsuche zulasten Gebietsfremder aufgelöst werde.

Eine angemessenere Berücksichtigung der berechtigten Interessen von Wirtschaft und sozialen Dienstleistungen sowie von Sport und Kultur begünstige dabei nach den bisherigen Praxiserfahrungen auch die allgemeine Akzeptanz von Parkbevorrechtigungen in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraummangel, weil diese nicht (mehr) nur den Bewohnerinnen und Bewohnern, sondern ganzheitlich allen mit ihrem Standort im Quartier verankerten Ansässigen zugute komme.

Maßnahmen im Straßenverkehr müssen verhältnismäßig sein. Es liegen derzeit keine belastbaren Erkenntnisse vor, die weitere Einschränkungen, zum Beispiel für Gewerbetreibende, erforderlich machen würden. Das Straßenverkehrsrecht hält bereits eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen bereit (z. B. das Bewohnerparken und die Beschränkungen durch Verkehrszeichen), um die Interessen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in Wohngebieten im Einzelfall einer angemessenen Lösung zuzuführen.



Insbesondere vor dem Hintergrund der fehlenden Erkenntnisse vermag der Petitionsausschuss aus den dargelegten Gründen keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen und die Forderung der Petition nicht zu unterstützen. Er empfiehlt im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.