

Stellungnahme

[X.] Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Berlin, 5.10.2023

Zentralverband des Deutschen Handwerks
Abteilung Wirtschafts-, Energie- und Umweltpolitik
+49 30 20619-260
dr.terton@zdh.de
+49 30 20619-264
benke@zdh.de

Lobbyregister: R002265
EU Transparency Register: 5189667783-94

Im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sind die 53 Handwerkskammern und rund 40 Fachverbände des Handwerks organisiert. Der ZDH vertritt damit die Interessen von mehr als einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit 5,7 Millionen Beschäftigten und rund 350.000 Auszubildenden.

Das Handwerk ist zur Erbringung seiner eigentlichen wirtschaftlichen Tätigkeiten auf leistungsfähige Mobilitätsstrukturen sowie flexibel einsetzbare Fuhrparks angewiesen. Verkehrsrechtliche Regulierungen sind für das Handwerk deshalb von großer Bedeutung. In diesem Zusammenhang spielen für die Unternehmen des Handwerks insbesondere die Regelungen der StVO eine große Rolle.

Der ZDH unterstützt ausdrücklich die aktuellen Anstrengungen zur Mobilitätswende in Städten und Gemeinden. Eine Weiterentwicklung der Zielsetzungen des Straßenverkehrsrechtes, um den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden neben den zentralen Zielen „Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs“ ein besseres Instrumentarium für gezielte verkehrsplanerische Maßnahmen in die Hand zu geben, wird vom Handwerk unterstützt. Verträgliche und effiziente Organisation des Verkehrs ist ein zentraler Hebel zur Erreichung der Klimaziele, zur Verbesserung der allgemeinen Gesundheitssituation und der städtebaulichen Qualität in Städten und Gemeinden.

Nur in lebenswerten und nachhaltigen Städten und Gemeinden erfolgen auch dauerhaft zukunftsorientierte Investitionen und nur hier finden Betriebe und ihre Fachkräfte ein angemessenes Umfeld.

Der wichtige Anteil des Handwerks bei Erhalt, Entwicklung und Versorgung nachhaltiger Siedlungsstrukturen und seine spezifischen Verkehrsbedürfnisse sollten sich auch entsprechend im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln.

Allgemeine Anmerkungen

Der ZDH begrüßt im Grundsatz die aktuellen Ansätze zur Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts in StVG und StVO, um noch gezielter Anliegen des Klimaschutzes sowie der Gesundheit und Sicherheit berücksichtigen zu können. Sicherzustellen ist dabei jedoch, dass weiterhin ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz erhalten bleibt.

Wir regen zudem an, auch die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen und die verkehrliche Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe im Straßenverkehrsrecht konkret aufzuführen.

Die Ziele der Verkehrsreduzierung (insbesondere hinsichtlich des MIV), des Klimaschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung können durch eine störungsfreie Organisation nicht verlagerbarer gewerblicher Verkehre sowie durch den Erhalt und die Entwicklung von Betrieben in der Nachbarschaft der Verbraucher („Stadt der kurzen Wege“) unterstützt werden. Das Handwerk engagiert sich nachdrücklich für die Mobilitätswende. Für einen Großteil seiner Aufgaben werden aber auch zukünftig Transporter als „rollende Werkstätten“ notwendig sein, die dementsprechend auch in zukünftige Verkehrskonzepte zu integrieren sind.

Die Anlage von Bewohnerparkgebieten, die Umwandlung von Stellplätzen auf Hauptstraßen in Spuren für ÖPNV und Fahrrad sowie andere städtebauliche Umgestaltungen können jeweils nach sorgfältiger Analyse der gegebenen Strukturen und der Auswirkungen auf alle Betroffenen sinnvoll sein. Es sollte jedoch ein geeignetes Instrumentarium

entwickelt werden, um Betrieben (namentlich des Handwerks), die zu ihren Kunden und Baustellen kommen müssen, auftragsnahe Stellflächen zu sichern. Zudem muss auch für ansässige Betriebe in den Misch- und Wohnquartieren ein angemessener Stellraum für ihre notwendigen Fahrzeuge gewährleistet werden. Obwohl durch Energiewende, demographischen Wandel, wachsenden Wunsch nach qualitativvoller, verbrauchernaher Versorgung und zunehmenden Notwendigkeiten zur Wartung von komplexen Haustechniken die Nachfrage nach Diensten vor Ort deutlich steigt, nehmen die Möglichkeiten zum Abstellen von gewerblichen Fahrzeugen ab. Dies führt dazu, dass Aufträge nicht mehr (zeitnah) erbracht werden können bzw. zu konkreten Verdrängungen von ansässigen Betrieben, was dem Leitbild der verkehrsreduzierenden, Nutzungsgemischten Stadt widerspricht.

Der ZDH hat bereits im Rahmen der Novelle zum StVG vorgeschlagen, auch die Belange von ansässigen Gewerbebetrieben und Versorgern im Regelungstext zu verankern. Dies regen wir folgerichtig auch in der StVO an, damit die Kommunen und Straßenverkehrsbehörden vor Ort die Instrumente zu intelligenter und jeweils ortsspezifischer Straßenraumgestaltung im Sinne aller Nutzer zur Verfügung haben. Mit der aktuellen StVO – selbst bei Ergänzung durch landesrechtliche Regelungen – ist dies zurzeit nur unzureichend möglich bzw. werden Maßnahmen mit Verweis auf Unsicherheiten nicht umgesetzt.

Im Einzelnen

§ 45 Abs. 1b: (Bewohnerparkzonen)

Ergänzung in § 45 Abs.1b Satz 1 Nr. 2a

„[...]im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner **so- wie betriebsnotwendige Fahrzeuge gebietsansässiger Institutionen und Organisationen, sozialer Einrichtungen und Unternehmen** in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen [...]“

(unterstrichen: Ergänzungsvorschlag ZDH)

Der ZDH schlägt vor, die angedachten Regelungen zu Bewohnerparkzonen in § 45 Abs.1b Satz 1 Nr. 2a StVO weiterzuentwickeln, um ein Instrumentarium zu schaffen, das unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Mobilitätsbedürfnisse aller ansässigen Akteure eine ausgewogene Erteilung von Bewohnerparkberechtigungen erlaubt. Die aktuelle Möglichkeit der Ausnahmeerteilung über § 46 StVO für Unternehmen, soziale Einrichtungen oder andere Institutionen kann den Zweck einer angemessenen Berücksichtigung dieser Akteure nur unzulänglich erfüllen. Eine Verlässlichkeit, die für die Betriebe essenziell ist, ist hierdurch nicht gegeben.

Quartiere in Städten und Gemeinden sind nach den aktuellen Leitbildern des Städtebaurechts, wie sie sich in den Zielbestimmungen des Baugesetzbuchs und in der europäischen Leipzig-Charta widerspiegeln, als vielgestaltige und Nutzungsgemischte Räume zu verstehen. Nutzungsmischung schafft Resilienz, soziale Stabilität und in verkehrlicher

Hinsicht trägt sie entscheidend zur Vermeidung unnötiger Wegstrecken und damit zum Klimaschutz bei. Die Möglichkeit zu einer angemessenen Berücksichtigung anderer, nichtprivater Kraftfahrzeugnutzer in Bewohnerparkgebieten würde diese Zielsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung auch im Straßenverkehrsrecht aufgreifen.

Die vorgeschlagene Ergänzung würde die bisherige Regelung zu Bewohnerparkgebieten zu einem übergreifenden „Quartiersparken“ weiterentwickeln, was auch im Sinne des Grundansatzes des deutschen Straßenverkehrsrechts wäre, das dezidiert alle Verkehrsteilnehmer (hier nur die ansässigen Akteure) berücksichtigen will. Dieser Interessenausgleich ist in der bisherigen Regelung noch nicht angelegt, da hier Quartiere noch einseitig als Wohnquartiere missverstanden werden. Diese nicht mehr zeitgemäße Betrachtungsweise sollte korrigiert werden.

Mit der Ergänzung der weiteren in den Quartieren vorhandenen Akteure wird keinesfalls intendiert, den jetzt ansässigen privaten Kfz-Nutzern Raum für Stellplätze zu entziehen. Es geht vielmehr darum, im Rahmen der zu erwartenden starken Ausbreitung von Bewohnerparkgebieten in deutschen Städten und Gemeinden ein Instrumentarium zum ausgewogenen Interessenausgleich zu schaffen und die bisherige Asymmetrie in der rechtlichen Bewältigung der Nutzungsansprüche auszugleichen.

Insbesondere die für die nachhaltige Stadtentwicklung und die Versorgung der Bevölkerung unverzichtbaren und in den Quartieren ansässigen kleineren Gewerbebetriebe und sonstige Institutionen müssen vor Verdrängung geschützt werden. Handwerksbetriebe bemühen sich um modernes Mobilitätsmanagement sowie die klimagerechte Weiterentwicklung der Fuhrparks durch Elektromobilität und – wo sinnvoll – durch Lastenräder. Sie bleiben aber vielfach strukturell auf Kraftfahrzeuge angewiesen.

Diese Betriebe unterliegen heute bereits einem hohen Parkdruck. Erfolgt die im Grundsatz sinnvolle Anlage eines Bewohnerparkgebietes im betreffenden Quartier jedoch ohne Berücksichtigung der gewerblichen Stellplatzbelange, stehen Betriebe, die vielfach seit vielen Jahrzehnten ansässig sind, vor der Verdrängung, da ihnen weitgehend die Alternativen fehlen. Eine Ergänzung des Adressatenkreises in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO würde vor Ort Möglichkeiten zum ausgewogenen Ausgleich von Nachteilen schaffen.

Begriff „städtische Quartiere“

Anzuregen ist die Prüfung des Begriffs „städtische Quartiere“. Parkdruck für Anwohner und ansässige Betriebe kann auch in kleinen ländlichen Gemeinden entstehen, die touristische Orte oder (durch einen Bahnhof) Ziel von Berufspendlern sind. Zudem wird in der Fachdiskussion teils die Passfähigkeit des Begriffs „städtische Quartiere“ sogar für Vorortbereiche/Vorortzentren mit geringerer Dichte in Frage gestellt, die aber gleichwohl Bereiche von erheblichem Parkdruck (auch durch Pendlerverkehre) sein können.

Einführung „Ladezone“: Anlage 2: 15.1 Neues Zeichen 230

Durch die Einführung eines neuen „Zeichen 230“ werden Ladezonen mit einem eigenen Symbol (in Anlehnung an absolutes Halteverbot) ermöglicht.

Bereits heute besteht durch die Kombination des „Zeichens 286“ („eingeschränktes Halteverbot“) mit dem „Zusatzzeichen 1012-30“ die Möglichkeit zur Ausweisung von Ladezonen.

Das neue Zeichen erhöht fraglos die Sichtbarkeit von Ladezonen. Die enge Bindung an die Tätigkeit „Be- und Entladen“, die zudem „ohne Verzögerung“ durchzuführen ist, bietet jedoch nur für einige Anlieferverkehre im Handwerk (z.B. Belieferung von Bäckereifilialen) eine Option.

Betriebe, die Wartungen, Reparaturen oder Notdienste (z.B. Rohrbrüche, Schäden in Elektroleitungen, Glasbruch) vornehmen, werden dadurch nicht erfasst. Ebenso wenig Pflegedienste und Servicebetriebe außerhalb des Handwerks (z.B. Aufzugswartung/Notdienste). (Längerfristig geplante Bauarbeiten im Neubau müssen hier nicht behandelt werden, da dafür andere Regelungen im bestehenden Verkehrsrecht genutzt werden können.)

Die zunehmende Reduzierung von frei verfügbaren Stellplätzen in den Städten durch – die vielfach sinnvolle – Anlage von Fahrradstreifen, Busspuren, Bewohnerparkgebieten und eben Ladezonen, führt zum Wegfall von immer mehr flexiblen Abstellmöglichkeiten für diese wichtigen Versorgungs- und Handwerksverkehre. Eine angemessene Berücksichtigung dieser Verkehre – auch im Vergleich zu reinen Anlieferverkehren und privaten Verkehren – wäre im Sinne des ausgewogenen Ansatzes des deutschen Straßenverkehrsrechts anzustreben.

Bisher bieten Handwerkerparkausweise – allerdings nur in bestimmten Regionen – die Möglichkeit zum temporären, auftragsbezogenen Abstellen von Handwerksfahrzeugen in heutigen Lieferzonen nach Zeichen 286/Zusatzzeichen 1012 30. Zukünftig ist unbedingt sicherzustellen, dass diese Option der Ausnahmeerteilung nach § 46 (1) 11 StVO auch bei der neuen Ladezone mit Zeichen 230 bestehen bleibt. Ob hier Probleme durch die Verknüpfung mit dem Symbol für „absolutes Halteverbot“ entstehen, kann noch nicht abschließend beurteilt werden.

Weiteres Zusatzzeichen „Handwerker/Versorgungsverkehre frei“

Als Instrument für die Kommunen und Straßenverkehrsbehörden zur zielgerichteten Nutzung des neuen Schildes „Ladezone“ ist die Schaffung eines neuen Zusatzzeichens für „Handwerker/Versorgungsverkehre frei“ anzustreben. Dadurch kann je nach räumlicher Konstellation eine ganze Ladezone oder bestimmte Teile davon für die Nutzung durch Handwerk, Pflegedienste und ähnliche Dienste im Sinne einer „Servicezone“ geöffnet werden. Hier sollten die Städte und Gemeinden größtmögliche Flexibilität zur räumlichen und zeitlichen Ausgestaltung erhalten, um Konflikte zwischen einzelnen gewerblichen Verkehrsarten zu minimieren.

Ladezonen oder Servicezonen sind in bestimmten räumlichen Konstellationen sehr sinnvolle Instrumente. Sie können aber nur Bausteine in übergreifenden Stellplatzkonzepten für gewerbliche Verkehre sein, die auch Abstellmöglichkeiten in Bewohnerparkzonen (s.o.), Sonderberechtigungen durch „Handwerkerparkausweise“ (die je nach Regionen

gezielt von bestimmten Verboten des Parkens/Befahrens von Fußgängerzonen, Gehwegen etc. befreien können) sowie weitere stadtplanerische Maßnahmen zur Bereitstellung von geeigneten Abstellmöglichkeiten umfassen müssen.

Den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden muss zur Bewältigung des komplexen Transformationsprozesses im Zuge der Mobilitätswende ein möglichst flexibles Instrumentarium an die Hand gegeben werden, um auch bei zurückgehender Stellplatzzahl im öffentlichen Raum alle Verkehrsarten und dabei im Besonderen die nicht durch andere Verkehrsträger substituierbaren Versorgungs- und Handwerksverkehre zu berücksichtigen. Hier müssen gleichzeitig die Versorgung sichergestellt und Konfliktpunkte ausgeräumt werden.

./.

Ansprechpartner/in:

Dr. Carsten Benke
Abteilung: Wirtschafts-, Energie- und Umweltpolitik
+49 30 20619-264
benke@zdh.de · www.zdh.de

Herausgeber:

Zentralverband des Deutschen Handwerks e.V.
Haus des Deutschen Handwerks
Mohrenstraße 20/21 · 10117 Berlin
Postfach 110472 · 10834 Berlin

Lobbyregister: R002265
EU Transparency Register: 5189667783-94

Der Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH) vertritt die Interessen von rund 1 Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit mehr als 5,6 Millionen Beschäftigten. Als Spitzenorganisation der Wirtschaft mit Sitz in Berlin bündelt der ZDH die Arbeit von Handwerkskammern, Fachverbänden des Handwerks auf Bundesebene sowie bedeutenden wirtschaftlichen und sonstigen Einrichtungen des Handwerks in Deutschland. Mehr unter www.zdh.de