

Stellungnahme

Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Berlin, 13.01.2025

Zentralverband des Deutschen Handwerks
Bereich Wirtschaftspolitik

+49 30 20619- [REDACTED]

[REDACTED]@zdh.de

+49 30 20619- [REDACTED]

[REDACTED]@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 rund einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit 5,6 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 bzw. die Vorschriften der Verwaltungsvorschrift zur StVO eine große Rolle.

Der ZDH begrüßt, dass die Neuregelungen der StVO aus dem Jahr 2024 zeitnah in die Verwaltungsvorschrift übernommen werden, um Rechtssicherheit für die Anwendung vor Ort zu schaffen.

Ergänzende Anmerkungen zum Straßenverkehrsrecht

Im Rahmen der letzten Änderungen von StVO und StVG in den Jahren 2023 und 2024 sind noch keine Regelungen zur sachgerechten Ordnung von gewerblichen Stellplatzverkehren erfolgt. Angesichts der wachsenden Verkehrsdichte in den Städten- und Gemeinden im Zusammenwirken mit den zurzeit häufigen Neugestaltungen der Straßenräume zugunsten von Fuß- und Radverkehr sind solche Regelungsoptionen jedoch dringend erforderlich. Im knapper werdenden Straßenraum müssen die notwendigen Verkehre des Handwerks und weiterer Dienstleister in inneren Stadtbereichen durch gezielte Maßnahmen weiterhin ermöglicht werden.

Dies betrifft zum einen das Parken am Betriebsstandort. Zu dieser Thematik hat der ZDH die Weiterentwicklung des bisherigen Bewohnerparkens (das bislang nur für Privathaushalte einen rechtlichen Anspruch schafft) zum „**Quartierparken**“ unter Einbeziehung der betriebsnotwendigen Fahrzeuge von ansässigen Unternehmen und Institutionen angeregt (in § 45 Abs.1b Satz 1 Nr. 2a StVO). Durch diese Anpassung wären ansässige Unternehmen und Institutionen nicht mehr wie bislang auf teils umständliche und je nach Gemeinde sehr unterschiedlich ausgestalteten Ausnahmegenehmigungen angewiesen.

Zum anderen ist es notwendig, in Gebieten mit hohem Parkdruck Stellplätze bei Kunden und Baustellen zu sichern, um überhaupt noch die geordnete Erbringung von Dienstleistungen zu ermöglichen. Die Schaffung eines Verkehrszeichens „Ladebereich“ (Zeichen 230) in der StVO, für das in der VwV weitere Detailregelungen getroffen werden sollen, weist grundsätzlich in die richtige Richtung. Dessen Begrenzung auf „*Be- und Entladen [...] ohne Verzögerung*“ ist jedoch für Verkehre des Handwerks (und anderer notwendiger Verkehre von Pflegediensten etc.) nicht passfähig. Die handwerklichen Verkehre werden in den Quartieren im Rahmen des klimagerechten Stadtumbaus, der Wartung für gebäudetechnische Systeme und im Zuge des demographischen Wandels aber immer wichtiger. Der ZDH schlägt deshalb die Schaffung eines Zusatzzeichens „**Handwerks- und Versorgungsverkehre frei**“ vor, damit Straßenverkehrsbehörden die Flexibilität haben, Ladebereiche je nach städtebaulicher Situation ganz oder teilweise freizugeben.

Neben der grundsätzlichen Forderung, diese Punkte in die nächste StVO-Novelle zu übernehmen, bitten wir auch um Prüfung, inwieweit schon auf Ebene der VwV

Anpassungen bzw. Ergänzungen des jetzigen Bewohnerparkens und des Verkehrsschildes „Ladebereich“ möglich sind.

Im Einzelnen

Bewohnerparkzonen

Berücksichtigung von ansässigen Betrieben und Institutionen:

Wir regen an, dass in der VwV unter Nr. XI - 7 aufgeführt wird, dass im jeweiligen Quartier, in dem Bewohnerparkvorrechte erteilt werden, nicht nur „*Jeder Bewohner [...] einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug*“ erhält, sondern auch „**betriebsnotwendige Fahrzeuge gebietsansässiger Institutionen und Organisationen, sozialer Einrichtungen und Unternehmen**“ berücksichtigt werden.

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. Planungssicherheit, die für die Betriebe und Institutionen 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 undutzungsgemischte 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, nicht-privater 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 sonstigen Institutionen müssen vor Verdrängung geschützt werden. 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.

Dauerhaft wäre eine Ergänzung des Adressatenkreises in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO bzw. in § 6 Abs.1 Nr. 15 StVG erstrebenswert. Der neue ergänzende Verweis in § 6 Abs. 4a StVG auf die „Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung“ schafft aber bereits eine hinreichende Ermächtigung.

Begriff „städtische Quartiere“

Anzuregen ist die Prüfung der Interpretation des Begriffs „städtische Quartiere“ (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO) in der VwV zur StVO (S. 23). Parkdruck für Anwohner und ansässige Betriebe kann auch in kleinen ländlichen Gemeinden, Vorortkommunen oder peripheren Ortsteilen von Großstädten entstehen, die touristische Orte oder bedingt durch einen Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs Ziel von Berufspendlern sind. In der Fachdiskussion und in Urteilen wird teils die Passfähigkeit des Begriffs „städtische Quartiere“ für Vorortbereiche/Vorortzentren mit geringerer Dichte in Frage gestellt, die aber gleichwohl Bereiche von erheblichem Parkdruck durch Pendlerverkehre sein können. Wir schlagen deshalb eine Klarstellung im Rahmen der Verwaltungsvorschrift zur StVO unter „XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte)“ vor: Der Begriff sollte hier weit ausgelegt und auch auf Bereiche, die von starkem Pendlerverkehren betroffen sind, ausdehnt werden.

Verkehrszeichen „Ladebereich“

Gewerbliche und private Anlieferung

Auf Flächen, die mit dem neuen Verkehrszeichen „Ladebereich“ abgegrenzt sind, ist Be- und Entladen möglich. Dabei gibt es bislang jedoch keine Möglichkeit, rein private Ladevorgänge auf diesen Flächen auszuschließen. Ein solcher Ausschluss kann in bestimmten hochfrequentierten städtebaulichen Situationen an Haupteinkaufsstraßen Sinn machen. (Während in Wohngebieten Ladebereiche ggf. bewusst für gewerbliche und nicht gewerbliche Ladevorgänge geöffnet sein sollten.)

Wir empfehlen, in der VwV nicht nur die Option zu einer zeitlichen Beschränkung der Nutzung von Ladebereichen zu verankern, sondern den zuständigen Behörden auch die Möglichkeit zu geben, per Zusatzzeichen den Nutzerkreis auf nichtprivate Lieferverkehre (gewerbliche Verkehre und ggf. Anlieferungen von gemeinnützigen Organisationen) zu begrenzen.

Handwerks- und Versorgungsverkehre

Wir bitten zudem zu prüfen, ob bereits auf Ebene der Verwaltungsvorschrift eine rechts-sichere Ermöglichung des **„Abstellens von Fahrzeugen im Rahmen der Ausübung ihrer Dienstleistung aus dem Bereich des Handwerks oder der sozialen und medizinischen Dienste in Gebäuden und auf Grundstücken in der Umgebung des Ladebereiches geschaffen“** werden kann. Bei einer sehr engen Auslegung der aktuellen Formulierung *„Das Be- und Entladen muss ohne Verzögerung durchgeführt werden“* wird handwerkliche Tätigkeit, aber auch das Abstellen von Fahrzeugen von Pflegediensten massiv erschwert.

In der nächsten StVO-Novelle sollte nach Ansicht des ZDH ein Zusatzschild „Handwerks- und Versorgungsverkehre frei“ geschaffen werden, um den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit zu geben, Ladebereiche komplett oder nur in ausgewählten Teilstücken für Handwerks- und Versorgungsverkehre freizugeben.

Bis zu einer Anpassung der StVO regen wir an klarzustellen, dass Kommunen und Straßenverkehrsbehörden Ergänzungen des Verkehrsschildes „Ladebereich“ vornehmen können, um Abstellvorgänge von Handwerks- und Pflegediensten zu ermöglichen. Hierbei können Beschilderungen, die in einzelnen Städten bereits gängige Verwaltungspraxis sind, Berücksichtigung finden.

Sonn- und Feiertagsfahrverbote

Die StVO ermöglicht in § 46 Abs. 1 Nr. 7 in „Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller“ Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsverbot.

Bislang kann gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO eine *„Dauerausnahmegenehmigung [...] nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Dringlichkeit der Beförderung durch eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer nachweist oder sonst glaubhaft macht.“* (§ 46 Abs 1. zu Nummer 7 Rd. 111).

Wir bitten, in dieser Aufzählung neben den Industrie- und Handelskammern auch die Handwerkskammern gleichberechtigt als berechnigte Stellen zur Ausstellung von Bescheinigungen zu berücksichtigen, damit die Handwerkskammern bei der Erstellung von Bescheinigungen gleichgestellt werden (Bescheinigungen für bestimmte Bereiche des Bau- und Lebensmittelhandwerks). In einzelnen Bundesländern ist dies durch Erlasse bereits so geregelt.

./.

Ansprechpartner:

██████████
Bereich Wirtschaftspolitik
+49 30 20619-██████████
██████████@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 rund 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