

Stellungnahme

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

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BPEX) ist die politische Interessenvertretung der Paketbranche in Deutschland. Die Branche liefert flächendeckend täglich ca. 14 Mio. Sendungen an ca. neun Mio. private, gewerbliche und institutionelle Empfängerinnen und Empfänger. Die rund 4.000 Unternehmen der Branche erzielen jährliche Umsätze in Höhe von derzeit rund 26 Mrd. Euro.

Allgemein

Der BPEX begrüßt, dass der Entwurf der VwV-StVO ausdrücklich auf den Bedarf des Haltens und Parkens für die Verkehrsteilnahme durch Kurier-, Express- und Paketdienste eingeht. Es hat sich gezeigt, dass diese Bedarfe derzeit in viel zu geringem Maße erkannt werden, was zu unzulässigem Halten und Parken im Zuge der Zustellung von Paketsendungen an die Empfänger führt.

In der Knappheit der Textvorschriften erkennen wir die Erwartung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, den Städten und unteren Straßenverkehrsbehörden viel Spielraum für die eigene Einschätzung zu lassen und keine unnötigen Einschränkungen der Anordnung zu präjudizieren.

Wir verbinden mit der VwV-StVO die Erwartung, dass die Städte und die unteren Straßenverkehrsbehörden nun in die Lage versetzt werden, Ladebereiche bedarfsgerecht anzuordnen und durch die wachsende Anzahl von Ladebereichen erheblich zur Verbesserung der Ordnung des ruhenden Verkehrs und des fließenden Verkehrs beizutragen.

Im Einzelnen

Zu Nr. 13 I

Die Bezugnahme auf unzulässiges Halten oder Parken bei unterlassener Anordnung von Ladebereichen kennzeichnet die unzureichende gegenwärtige Ausstattung öffentlicher Straßen mit ordnungsgemäß nutzbaren Halte- und Parkmöglichkeiten für gewerbliche Lieferverkehre. Gleichzeitig kommt darin zum Ausdruck, dass neben den adressierten Gebieten mit hohem Nutzungsdruck („insbesondere“) auch an anderen Stellen die Anordnung von Ladebereichen möglich sein soll. Dies kommt den tatsächlich existierenden Bedarfen entgegen, die sich daraus ergeben, dass die Zustellung von Paketsendungen grundsätzlich an alle Adressen in Deutschland möglich ist und auch grundsätzlich von allen Adressen aus nachgefragt wird (Online-Bestellungen werden aus Wohngebieten heraus ausgelöst und Wohnadressen werden als Empfangsadressen angegeben).

Hilfreich könnte die Ergänzung sein, dass Ladebereiche auch an anderen bekannten Aufkommensschwerpunkten des Lieferverkehrs zur Ordnung des ruhenden und des fließenden Verkehrs beitragen können

Zu Nr. 13 II

Die Möglichkeit der zeitlichen Begrenzung durch Zusatzzeichen begrüßen wir ausdrücklich als geeignete Maßnahme, die Ladebereiche einer möglichst großen Zahl von Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen. Damit erhalten die Städte und unteren Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, die Ladebereiche noch genauer an die örtlichen Bedürfnisse anzupassen.

Wir regen an, die Ziffer II um eine weitere Option zu ergänzen. Untersuchungen aus der Vergangenheit („Die Ladezone im Blickpunkt“, Köln, Januar 2018) zeigen, dass es einen erheblichen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Ladezonen hatte, dass diese sowohl für die Be- und Entladetätigkeit von privaten Verkehrsteilnehmern als auch für gewerbliche Be- und Entladungen zur Verfügung standen.

Obwohl die Anordnung eines Ladebereiches sich von dem Erscheinungsbild und den Inhalten von Ladezonen unterscheidet, kann doch festgehalten werden, dass eine intensive private Nutzung zumindest in Gebieten, in denen hoher Liefer- und/oder Parkdruck besteht, in Konkurrenz zur Nutzung durch gewerbliche Be- und Entladungen steht. Daher sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die **Nutzung der Ladebereiche durch ein weiteres Zusatzzeichen auf gewerbliche Lieferverkehre („Lieferverkehr frei“) beschränkt werden kann.**

Hiervon ginge eine erhebliche Steuerungswirkung zur Vermeidung unzulässiger Halt- und Parkmöglichkeiten von Verkehrsteilnehmern aus, die gewerbliche Be- und Entladetätigkeiten ausführen. Die Städte verfügen über die Kenntnisse der örtlichen und zeitlichen Bedarfe, so dass unangemessene negative Auswirkungen auf die Bedarfe privater Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden können.

Zu 15.2 II

Eine geordnete städtebauliche Entwicklung soll dadurch unterstützt werden, dass Anliegerverkehre auch in Fahrradstraßen durch Zusatzzeichen zugelassen werden können. Diese Feststellung begrüßen wir. Sicher würde die Klarheit hinsichtlich des Gewollten noch steigen, wenn auch die Zulässigkeit des Zusatzzeichens „Lieferverkehr frei“ ausdrücklich geregelt würde. Daher schlagen wir für die Fassung „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ Nummer II Satz 1 folgende Änderung vor:

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung **der Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und „Lieferverkehr frei“**– zugelassen werden.

Damit würde sichergestellt, dass sich die Ordnung des ruhenden Verkehrs auf den Nachbarstraßen der Fahrradstraßen nicht durch ein erhöhtes Aufkommen abgestellter gewerblich genutzter Fahrzeuge nachteilig verändert.

Zusammenfassung

1. Bessere Logistikprozesse und Zeitersparnis

Die klaren Vorgaben für Ladebereiche werden helfen, den Zustellprozess deutlich effizienter zu gestalten. Gerade in städtischen Gebieten, in denen Parkmöglichkeiten oft ein knappes Gut sind, kann ohne unnötigen Parksuchverkehr gezielt an festgelegten Punkten geparkt werden. Das reduziert Verkehr.

2. Weniger Verkehrsbehinderungen

Mit den neuen, klar definierten Ladebereichen wird der Verkehr in den Städten besser organisiert. Die gezielte Nutzung von Parkflächen vermeidet, dass der fließende Verkehr gehemmt wird oder unnötige Staus verursacht werden. Das wirkt sich auch positiv auf den Gesamtverkehr in den betroffenen Gebieten aus.

3. Mehr Planungssicherheit

Durch die festgelegten Ladezonen weiß der Lieferverkehr genau, wo die Fahrzeuge abgestellt werden dürfen. Das reduziert Missverständnisse und sorgt für eine bessere Koordination sowohl innerhalb der Unternehmen als auch mit anderen Verkehrsteilnehmern.

4. Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lieferverkehrs

Die Vorschriften berücksichtigen besser die spezifischen Anforderungen des Lieferverkehrs. In vielen Städten haben wir es oft schwer, geeignete Parkmöglichkeiten zu finden, ohne den Verkehr zu behindern. Mit den neuen Regelungen wird es leichter fallen, effizienter zu arbeiten und gleichzeitig die Verkehrssituation zu entlasten.

Dabei ist besonders wichtig, dass die Ladebereiche gut sichtbar und vor unberechtigter Nutzung geschützt sind. Die Ladebereiche sollten außerdem zeitlich begrenzt, aber über einen großen Zeitraum flexibel nutzbar sein, um frühmorgendliche oder spätabendliche Lieferungen auch außerhalb der klassischen Geschäftszeiten zu ermöglichen.

Berlin, im Januar 2025