

Stellungnahme

Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Berlin, 22.08.2025

Zentralverband des Deutschen Handwerks
Bereich Wirtschaftspolitik

██████████
██████████
██████████
██████████

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 etwa einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit 5,6 Millionen Beschäftigten und rund 350.000 Auszubildenden.

Grundsätzliche Anmerkungen zum Straßenverkehrsrecht

Das Handwerk ist zur Erbringung seiner 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 im StVG sowie in der darauf beruhenden StVO eine große Rolle.

Das Handwerk unterstützt ausdrücklich Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Städten und Gemeinden. Neben der Stärkung der Bereiche ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr zur Erreichung der Klimaziele ist auch die Erhöhung der Sicherheit und der Lebensqualität in den Quartieren aus Sicht des Handwerks ein wichtiges Ziel. Nur in lebenswerten und nachhaltigen Städten und Gemeinden erfolgen dauerhaft zukunftsorientierte Investitionen und nur hier finden Betriebe und ihre Fachkräfte ein angemessenes und stabiles Umfeld. Vor Ort integrierte handwerkliche Standorte und die von außen einkehrenden Verkehre des Handwerks werden in den Quartieren im Rahmen des klimagerechten Stadtumbaus, der Wartung neuer gebäudetechnischer Systeme und im Zuge des demographischen Wandels immer wichtiger.

Wir regen in diesem Zusammenhang an, die Belange ansässiger Betriebe und die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen noch stärker im Straßenverkehrsrecht zu berücksichtigen und weitere gezielte Instrumente zu schaffen, um einen ausbalancierten Maßnahmenmix vor Ort zu ermöglichen. Dies würde zur Akzeptanz und Praktikabilität von Umgestaltungsmaßnahmen entscheidend beitragen.

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 gezielte Instrumente zur Regelung gewerblicher Stellplätze jedoch dringend erforderlich. Im knapper werdenden Straßenraum müssen die notwendigen Verkehre des Handwerks und weiterer Dienstleister in inneren Stadtbereichen weiterhin ermöglicht werden.

Hinsichtlich des Parkens beim Kunden müssen im Straßenverkehrsrecht Instrumente geschaffen werden, um in Gebieten mit hohem Parkdruck Stellplätze zur geordneten Erbringung von notwendigen Dienstleistungen sichern zu können. Der ZDH schlägt deshalb die Schaffung eines Zusatzzeichens „Handwerks- und Versorgungsverkehre frei“ im Rahmen der nächsten Novelle der StVO vor, damit Straßenverkehrsbehörden die Flexibilität haben, Ladebereiche je nach städtebaulicher Situation ganz oder teilweise freizugeben. Ebenso regen wir an, das von vielen Ländern und Kommunen genutzte Instrument des Handwerkerparkausweises oder Gewerbeparkausweises (zur Parkberechtigung der Fahrzeuge auswärtiger Dienstleister in Bewohnerparkzonen) explizit in der StVO zu nennen.

Zum anderen verschärft sich die Problematik des Parkens am Betriebsstandort. Zu dieser Thematik regt der ZDH schon länger die Weiterentwicklung des bisherigen

Bewohnerparkens zum „Quartierparken“ unter Einbeziehung der betriebsnotwendigen Fahrzeuge von ansässigen Unternehmen und Institutionen an. Durch diese Anpassung wären ansässige Unternehmen und Institutionen nicht mehr wie bislang auf teils umständliche und je nach Gemeinde sehr unterschiedlich ausgestalteten Ausnahmegenehmigungen angewiesen.

Wir begrüßen, dass in der vorliegenden Novelle des StVG diese Thematik mit dem Verweis auf „andere Personengruppen“ in Ergänzung zu den „Bewohnern“ aufgegriffen wird. Wir regen aber an, hier zur Klarstellung einen Bezug zu ansässigen Unternehmen und Institutionen einzufügen.

Im Einzelnen

Punkte 1 bis 6 (Nummerierung gemäß Begründung)

- u.a. **Unfalluntersuchung im Straßenverkehr, Digitalisierung von Fahrzeugpapieren, Begrifflichkeiten automatisiertes Fahren, Sanktion gegen Punktehandel**

Die Anliegen des Gesetzentwurfes in den Punkten 1 bis 6 erscheinen aus Sicht des Handwerks nachvollziehbar.

Der ZDH verzichtet hier auf weitere Anmerkungen.

Punkt 7: Digitale Parkraumkontrolle

Die Effektivität von Parkraumkontrollen soll durch Einsatz digitaler Mittel gesteigert werden können.

Die Einführung von Möglichkeiten der digitalen Parkraumkontrolle wird vom ZDH begrüßt. Dies kann zukünftig auch die Sicherung und Organisation von wichtigen Stellplätzen für Gewerbe in den Städten erleichtern.

Punkt 7: Bewohnerparkzonen

Durch den Vorschlag wird die Bezugnahme der Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkvorrechtigungen von Bewohnern (Privathaushalten) auch auf „andere Personengruppen“ erweitert.

Der jetzige Wortlaut der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 15 b) StVG zur „die Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs“ (Bewohnerparkgebiete)

Nr. 15 b) zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel, der nachweislich besteht oder auf Grund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplangerischer Erwägungen zu erwarten ist, [...]

soll dazu wie folgt geändert werden:

*Nr. 15 b) zugunsten der Bewohner **und anderer Personengruppen in Gebieten städtischer Quartiere** mit erheblichem Parkraumangel, der nachweislich besteht oder auf Grund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, [...]*

Dieser Ansatz entspricht den Forderungen des Handwerks, weshalb wir die Änderung im Grundsatz begrüßen, und lediglich einzelne Modifikationen vorschlagen.

Begriff „städtische Quartiere“

Die Streichung des Begriffs „städtische Quartiere“ unterstützt der ZDH bereits seit längerem.

Parkdruck für Anwohner und ansässige Betriebe kann auch in kleinen ländlichen Gemeinden, Vorortkommunen oder peripheren Ortsteilen von Großstädten entstehen, die als touristische Orte oder bedingt durch einen Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs, Ziel von Besuchern oder Berufspendlern sind. In der Fachdiskussion und in Urteilen wird jedoch teils die Passfähigkeit des Begriffs „städtische Quartiere“ für Vorortbereiche/Vorortzentren mit geringerer Dichte in Frage gestellt. Eine Streichung der (vermeintlichen) Einschränkung auf „städtische Quartiere“ erhöht aus Sicht des Handwerks die Praxisgerechtigkeit der Regelung.

Änderungsvorschlag zum Begriff „anderer Personengruppen“:

Wir schlagen vor, statt der Ergänzung um den Begriff „anderer Personengruppen“ eine sachgerechte Konkretisierung wie folgt vorzunehmen:

*Nr. 15 b) zugunsten der Bewohner **und gebietsansässiger Unternehmen, Institutionen, Organisationen und sozialer Einrichtungen in Gebieten** mit erheblichem Parkraumangel, der nachweislich besteht oder aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, [...]*

(unterstrichen und fett): Ergänzungsvorschlag ZDH)

Hintergrund:

In Bewohnerparkzonen sind regelmäßig zahlreiche Unternehmen ansässig, die für die Versorgung der Bevölkerung und die Bereitstellung von Arbeitsplätzen von entscheidender Bedeutung sind. 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 nutzungs-gemischte 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.

Der ZDH schlägt vor, Bewohnerparkgebiete in § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG und darauf aufbauend 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 Begründung des vorliegenden Gesetzgebungsvorschlages weist zutreffend darauf hin, dass die zuständigen Landesbehörden bereits jetzt Parkberechtigungen über die heutige Begrenzung auf Bewohner hinaus „etwa für ortsansässige Gewerbebetriebe, Handwerker usw. im Wege von Ausnahmegenehmigungen“ erteilen.

Diese aktuelle Möglichkeit der Ausnahmeerteilung über § 46 StVO für Unternehmen, soziale Einrichtungen oder andere Institutionen kann den Zweck einer angemessenen Berücksichtigung dieser Akteure aber nur unzulänglich erfüllen. Eine Verlässlichkeit, die für die Betriebe essenziell ist, ist hierdurch nicht gegeben. Die Handhabung ist sehr uneinheitlich. Ein angemessener 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.

Der vorliegende Gesetzentwurf erkennt diese Problematik. Die Begründung führt deshalb darüber hinaus aus, dass mit der in der Novelle vorgeschlagenen Ergänzung um „andere Personengruppen“ *„eine Öffnung der bisher strengen Regelung zum Bewohnerparken hin zur Einbeziehung anderer Gruppen (z.B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht [wird].“*

Diesen positiven Ansatz begrüßen wir. Wir halten jedoch eine Konkretisierung für notwendig, um ansässigen Betrieben und sonstigen Institutionen klar eine völlige Gleichberechtigung mit Bewohnern zu gewähren. Bei der jetzt vorgeschlagenen Regelung verbliebe ein Interpretationsspielraum und Unsicherheiten, ob alle Unternehmensformen rechtssicher einbezogen werden. Trotz der Hinweise in der Begründung auf ansässige Betriebe, wäre u.E. nicht sichergestellt, dass alle zuständigen Behörden eine einheitliche Einbeziehung der betroffenen Betriebe vornehmen.

Es gibt aus unserer Sicht keinerlei rechtlichen Anlass dafür, ansässigen Betrieben, die teils schon seit Generationen in einem Gebiet ihren Sitz haben, im Gesetzestext nicht auch dezidiert die gleichen Rechte zu gewähren, wie den Bewohnern des Gebietes. Sie sind in gleicher Weise mit dem Standort verwurzelt und gleichwertiger Nutzer des Stadt- und Straßenraums.

Der vielfach konstatierte Grundsatz der (vermeintlichen) Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts wäre in Hinblick auf die Inhalte von StVG und StVO und deren Rechtshistorie (Herkommen aus dem „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ vom 3. Mai 1909) ohnehin zu hinterfragen. In jedem Fall stehen keine rechtlichen Hindernisse der konkreten Nennung weiterer Gruppen entgegen. Vielmehr ermöglicht dies eine gerechte Nutzung des Straßenraums. Die vom ZDH vorgeschlagene Modifikation 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.

Mit der konkreten 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. 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.

Weiterer Ergänzungsvorschlag in § 6 Abs. 4a StVG

Die Verordnungsermächtigungen in § 6 Abs. 4a StVG wurde bereits in der letzten Novelle des StVG um die Punkte „*Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit*“ erweitert.

Wir regen zur besseren Ausbalancierung aller funktionalen Ansprüche an den Stadtraum eine weitere Ergänzung vor:

*§ 6 Abs. 4a) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 8, 15 Buchstaben b und c, 16 und 18 können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit, zur **Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und der Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe** oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können. Diese Rechtsverordnungen sollen insbesondere vorsehen, dass Gemeinden bei den nach Landesrecht für die Ausführung der Rechtsverordnungen bestimmten Behörden den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit, **zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und der Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe** oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können. Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit, **zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und der Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe** oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Sicherheit des Verkehrs berücksichtigen.“*

Die in der letzten Novelle vorgenommenen Ergänzungen der Ziele bzw. der Verordnungsermächtigung des StVG sind in Hinblick auf die anstehenden Herausforderungen der Transformation hin zur einer nachhaltigen Stadtentwicklung und Mobilitätswende sinnvoll. Die erfolgte Ausweitung des Aufgabenspektrums über „Sicherheit und Leichtigkeit“ hinaus sollte jedoch zukünftig um eine konkrete Bezugnahme auf weitere zentrale Funktionalitäten und Aufgabenbereiche des Stadt- und Verkehrsraums ergänzt werden: Durch die Aufnahme der Belange ansässiger Gewerbebetriebe und der Versorgungsverkehre kann zudem verdeutlicht werden, dass Anstrengungen zur Mobilitätswende sowie zum Gesundheits- und Klimaschutz keinesfalls im Widerspruch zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in den Quartieren und zur Versorgungssicherheit für die Bevölkerung

stehen. Vielmehr lassen sich mit dem entsprechenden Instrumentarium vor Ort für alle Akteure verträgliche Lösungen finden.

Auf diese Weise wäre eine gezielte Adressierung, z.B. von Liefer-/ Servicebereichen (auch für Handwerk, Pflegedienste und andere Dienstleister) sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung der Stellflächenbedürfnisse von ansässigen Gewerbebetrieben und anderen Institutionen in Bewohnerparkzonen, Parkraumbewirtschaftungsbereichen und ähnlichen Zonen möglich sowie Grundlagen für die Weiterentwicklung der StVO gelegt. Das ansässige Gewerbe kann so zu einem Partner der Mobilitätswende werden.

Im Resultat könnte die dezidierte Benennung der Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe und der Versorgung der Bevölkerung zu einer deutlichen Akzeptanzsteigerung der Mobilitätswende bei Bewohnern und Wirtschaft vor Ort führen und das zentrale Ziel einer nachhaltigen Stadt der kurzen Wege, die als „Wohn- und Wirtschaftsraum“ zu verstehen ist, unterstützen.

Ausblick auf Anpassung von StVO und VwV StVO

Wir bitten um zeitnahe Umsetzung und Konkretisierung der geplanten Änderung des StVG in StVO und VwV StVO. Hierbei ist insbesondere sicherzustellen, dass für ansässige Betriebe die Einbeziehung ihrer betriebsnotwendigen Fahrzeuge in die Parkausweiser- teilung gewährleistet wird.

StVO: Ergänzung in § 45 Abs.1b Satz 1 Nr. 2a (Bewohnerparkgebiete)

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

(unterstrichen und fett): Ergänzungsvorschlag ZDH)

VwV StVO zu § 45 Nr. XI – 7 (Rd 29ff)

Auf dieser Basis ist eine weitere Ausgestaltung in der VwV ist sinnvoll, um den Kommunen eine jeweils lokal angepasste Handlungsmöglichkeit zu geben, um Parkberechtigungen für alle ansässigen Nutzer gerecht und gleichzeitig gebietsverträglich ausgestalten zu können.

Vorschlag: Neues Zusatzzeichen „Handwerks- und Versorgungsverkehre frei“ in der StVO

Wie bereits eingangs aufgeführt, stehen Betriebe insbesondere beim notwendigen Parken beim Kunden vor zunehmenden Problemen.

Die Schaffung eines Verkehrszeichens „Ladebereich“ (Zeichen 230) in der letzten Novelle der StVO, weist grundsätzlich in die richtige Richtung. Dessen Begrenzung auf „*Be- und Entladen [...] ohne Verzögerung*“ ist jedoch für Verkehre des Handwerks und andere wichtige Verkehre, z.B. von Pflegediensten, nicht passfähig.

In der nächsten StVO-Novelle sollte nach Ansicht des ZDH ein Zusatzschild „Handwerks- und Versorgungsverkehre frei“ geschaffen werden, um den Straßenverkehrsbehörden die flexible Möglichkeit zu geben, Ladebereiche je nach örtlicher Situation komplett oder nur in ausgewählten Teilstücken für Handwerks- und Versorgungsverkehre freizugeben. Eine Definition dieser Verkehre, die dazu dienen, Materialien, Ausrüstungen oder Maschinen bzw. Personen zu befördern, die zur Ausübung von Dienstleistungen im Bereich des Handwerks und vergleichbarer Berufe oder der sozialen und medizinischen Dienste vor Ort notwendig sind, könnte an geeigneter Stelle in StVO oder VwV erfolgen.

Die Erstellung von Stellplatzkonzepten für Gewerbe, Kunden und Anwohner könnte in den Kommunen als Grundlage für solche differenzierten Maßnahmen dienen. Bislang fehlen den vielfach an solchen Maßnahmen interessierten Kommunen bzw. Straßenverkehrsbehörden aber entsprechende Instrumente.

./.

Ansprechpartner:

██████████
████████████████████
██████████
██████████ · 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