

Stellungnahme

Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Berlin, April 2021
ZDH Abteilung Wirtschaft, Energie, Umwelt

Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Allgemeine Anmerkungen

Im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sind die 53 Handwerkskammern und 48 Fachverbände des Handwerks organisiert. Der ZDH vertritt damit die Interessen von mehr als einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit über 5,5 Millionen Beschäftigten und rund 400 000 Auszubildenden.

Das Handwerk ist im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit auf die Sicherstellung von flexibler individueller Mobilität angewiesen. Zur Erfüllung der vielfältigen Aufgaben auf den Betriebsstandorten, bei Kunden und auf Baustellen verfügen die Handwerksbetriebe über Fuhrparks von Pkws, Nutzfahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen. Vor diesem Hintergrund sind die Rahmenbedingungen, die durch die Straßenverkehrsordnung und die Verwaltungsvorschrift (VwV) gesetzt werden, von großer Bedeutung.

Regelungen zur Zuständigkeit für Fernstraßen

Die im vorliegenden Entwurf zur VwV getroffenen Regelungen, die der Anpassung an die Neuordnung der Zuständigkeiten im Fernstraßenbau dienen, werden ausdrücklich begrüßt.

Zu § 29 STVO „Übermäßige Straßenbenutzung“, Randziffer 95 2. Regelungen für Großraum- oder Schwertransporte

Der ZDH begrüßt, dass in der VwV verbesserte Regelungen zur Genehmigung von Schwertransporten getroffen werden und regt weitere Ergänzungen an, um Bauarbeiten zu flexibilisieren und Bürokratien abzubauen.

Erläuterung: Regelmäßig kann der Beginn eines Bauvorhabens nicht eingehalten werden oder Unterbrechungen treten ein, weil Wegstreckengenehmigungen für die erforderlichen Baumaschinen nicht vorliegen. Dies ist insbesondere relevant, wenn kurzfristige Umdisponierungen auf den Baustellen notwendig sind, weil die Witterung oder der Bauverlauf dies erfordern. Eine fristgemäße bzw. beschleunigte Bautätigkeit liegt nicht nur im Interesse des Bauherrn und des Handwerks, sondern auch im Interesse der Nachbarschaft und Allgemeinheit.

Der ZDH begrüßt daher grundsätzlich jede Verbesserung bei den Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten. Im Einzelnen bitten wir um Beachtung folgender Anmerkungen:

Zu V 2. (Randziffer 95, Seite 12/13) Maß- und Gewichtstoleranzen:

Maß- und Gewichtstoleranzen von 15 cm und 5 %, wie im Entwurf vorgesehen, sind nach Erfahrung von Handwerksbetrieben zu knapp bemessen, da es allein nach Tankfüllstand und Werkzeugausstattung der Baumaschinen zu größeren Abweichungen kommen kann. Das zeigt sich etwa am Beispiel eines Baggers mit 23 Tonnen: dessen Gewicht weicht je nach Tankfüllstand und angebautem Löffel um deutlich mehr als 5 % ab. Ein realistischer Rahmen für die Toleranzen wäre daher 8 – 10 %.

Zu V (Randziffer 97, Seite 13) Kurzzeiterlaubnis:

Die Einführung einer neuen Erlaubnisform, der "Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten)", sehen wir positiv.

Zu V 2. (Randziffer 100, Seite 14/15) Flächendeckenden Dauererlaubnisse:

Eine erhebliche Erleichterung für Unternehmen des Bauhandwerks wäre die vermehrte Erteilung von flächendeckenden Dauererlaubnissen. Für Unternehmen mit engem regionalem Radius entfielen dadurch fast alle Einzelerlaubnis-anträge. Dies würde auch zu einer deutlich spürbaren Entlastung der Verwaltung führen.

Der ZDH begrüßt die teilweise sprachliche Neufassung dieses Abschnitts und bewertet es insbesondere als positiv, dass der Grenzwert von 60 Tonnen auf 68 Tonnen erhöht wurde.

Wir erachten es als sinnvoll, dass bei der Erlaubniserteilung der gesamte Transportumlauf (Leerfahrt, Lastfahrt und Rückfahrt) vorgesehen ist, da die Rücktransporte ansonsten jeweils eigene Genehmigungsanträge auslösen.

Dies gilt für alle streckenbezogenen Genehmigungen.

Eine erhebliche Erleichterung für die Unternehmen des Bauhandwerks wäre es, wenn für eine „Flächendeckende Dauererlaubnis“ als Fahrzeugtyp ausdrücklich auch LKW-/Tiefladergespanne der Bauwirtschaft eingeschlossen wären.

Das Instrument der „Negativliste“ zur Optimierung der Antragstellung durch die Unternehmen wird ausdrücklich begrüßt.

Zu § 45 StVO „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“: 45j II Fahrradzonen (neu)

Der ZDH regt an, in der Formulierung zu 45j „II. Fahrradzonen“ ausdrücklich den Liefer- und Handwerkerverkehr zu erwähnen.

Erläuterung: Gewerbliche Verkehre müssen auch diese Zonen nutzen und dort ihre Fahrzeuge abstellen können, um in anliegenden Gebäuden dringend erforderliche Reparaturen, Notdienste und Bauarbeiten vornehmen zu können. Die Notwendigkeit zum Abstellen von Fahrzeugen geht zeitlich häufig über eine bloße kurze Anlieferung hinaus. Da es sich bei den Fahrzeugen des Handwerks um „rollende Werkstätten“ und „mobile Materiallager“ handelt, ist eine direkte Zufahrt und Abstellung nahe beim Kunden auch in Fahrradzonen dringend erforderlich, um die notwendigen Dienste erbringen zu können. Dabei ist es selbstverständlich, dass Behinderungen des sonstigen Verkehrs möglichst vermieden werden. Ein Ausweichen auf Straßen außerhalb der ausgewiesenen Zone ist jedoch in der Regel nicht möglich.

Wir gehen davon aus, dass die Zugänglichkeit im Rahmen der gewählten Formulierung zwar möglich ist. („Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden [Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr]).“ Angesichts der vorliegenden Erfahrungen der Handwerksorganisationen in einzelnen Städten mit vergleichbaren Regelungen regen wir in der Verwaltungsvorschrift jedoch die vorgeschlagene Präzisierung an.

Zu Zeichen 244.1. und 244.2 Fahrradstraßen (bestehende Verwaltungsvorschrift)

Sinngemäß gelten die Anmerkungen zu Fahrradzonen auch für die schon in der bestehenden Verwaltungsvorschrift vorhandene Regelung „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“.

Hier wird ausgeführt: „*Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).*“

Auch hier sollte ausdrücklich auf die Erfordernisse von Lieferverkehr und Handwerksverkehr hingewiesen und dieser regelmäßig zulässig gemacht werden, da er für die Funktionsfähigkeit der Städte und die Versorgung der Bevölkerung unverzichtbar ist.

Zu § 45 StVO (Bewohnerparkausweise) Nr. 29ff: Parken am Betriebsstandort

Anwohnerparkzonen in Städten und Gemeinden werden immer häufiger ausgewiesen. Für Handwerksbetriebe ist es dabei regelmäßig schwer durchsetzbar, ausreichend Parkberechtigungen für die Fahrzeuge am Betriebsitz zu erhalten. In innerstädtischen Lagen ist es zumeist aufgrund der baulichen Dichte nicht möglich, alle Fahrzeuge auf Betriebsgeländen abzustellen. Hier regen wir eine Anpassung der Verwaltungsvereinbarung an, um das Abstellen der betrieblichen Fahrzeuge bei Einführung einer Anwohnerparkzone sicherzustellen.

Erläuterung: § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt die Parkmöglichkeiten von Bewohnern in Bewohnerparkgebieten. Die Voraussetzung für die Erteilung eines Bewohnerparkausweises sind in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung definiert. Die VwV StVO zu § 45 führt unter Punkt 7 aus: „Einen Anspruch auf Erteilung [eines Bewohnerparkausweises] hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen

Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen.“

Aus Sicht der Handwerksorganisationen ist eine Anpassung zu Punkt 7 der VwV StVO zu § 45 StVO, Abschnitt, X. „Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichen Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)“ notwendig. Dieser sollte um den folgenden Absatz ergänzt werden:

Gewerbetreibende mit dem Betriebsitz in Bewohnerparkgebieten erhalten auf Antrag Bewohnerparkausweise. Die Anzahl der Bewohnerparkausweise orientiert sich am betrieblichen Bedarf der Gewerbetreibenden.

Ergänzung: Abstellen von gewerblichen Fahrzeugen bei Kunden“ in Städten

Zudem regen wir an, auch das Abstellen von gewerblichen Fahrzeugen (außerhalb des Betriebsstandortes) für Arbeiten beim Kunden in Bewohnerparkzonen zu erleichtern. In der Verwaltungsvorschrift sollte dazu ausdrücklich die Möglichkeit benannt werden, dass Handwerker/Gewerbe-parkausweise (wie sie seit Langen in vielen Regionen erfolgreich angewendet werden) von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden als pauschale Ausnahmegenehmigung für alle Parkraumbewirtschaftungszonen genutzt werden können. In einigen Ländern (z.B. Berlin und NRW) ist dies bereits über landesrechtliche Regelungen (mit unterschiedlichem räumlichem Umfang) möglich. Hier wären begleitende Regelungen in der Verwaltungsvorschrift wünschenswert, um eine übergreifende Gültigkeit zu gewährleisten.

Beschilderung von Mautstraßen

Wir weisen darauf hin, dass von Seiten des Handwerks eine weitere Ausdehnung der Gültigkeit der Fernstraßenmaut über das Autobahn- und Bundesstraßennetz auch auf nachgeordnete Netze

aus Sicht der regional tätigen Betriebe abgelehnt wird. Diese Betriebe leisten durch die von ihnen aufbrachte Energie- und Kraftfahrzeugsteuer bereits einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung des Straßennetzes. Sie wären besonders von einer Ausweitung der streckenbezogenen Maut auf des Landstraßennetz negativ betroffen, obwohl sie nicht am Fernverkehr teilnehmen und keine Alternativen zum eigenen Nutzfahrzeug haben. Da es – abgesehen von der grundsätzlichen Option gemäß Bundesfernstraßenmautgesetz – durch die Bundesregierung aktuell keinerlei konkrete Planungen zur Ausdehnung der Bundesfernstraßenmaut gibt, sollte auch auf entsprechende vorsorgliche Regelungen in der Verwaltungsvorschrift verzichtet werden.

./.