



ZDH
ZENTRALVERBAND DES
DEUTSCHEN HANDWERKS

Stellungnahme

zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Berlin, im Oktober 2019
Abteilung Wirtschaft, Energie und Umwelt

Im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sind die 53 Handwerkskammern und 49 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 360.000 Auszubildenden.

Vorbemerkung

Das Handwerk ist im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit in hohem Maße 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 umfangreiche Fuhrparks von Pkws, Nutzfahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen. Vor diesem Hintergrund sind die Rahmenbedingungen, die durch die Straßenverkehrsordnung und andere straßenrechtliche Regelungen gesetzt werden, von großer Bedeutung.

Das Handwerk begrüßt aktuelle Politikansätze zur effizienteren und verträglicheren Organisation von städtischen Verkehren. Eine stärkere Unterstützung und sichere Ausgestaltung von Elektromobilität, Carsharing und Radverkehr ist aus Sicht des ZDH in diesem Zusammenhang notwendig.

Die im Referentenentwurf diesbezüglich getroffenen Regelungen werden vom ZDH als im Wesentlichen sachgerecht bewertet.

Angesichts des massiv steigenden Güterverkehrsaufkommen, zunehmender innerstädtischer Warenanlieferungen und wachsender Staubebelastung durch Pkw-Verkehr liegt eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation gerade in Ballungsräumen im genuinen Interesse des Handwerks. Die klassische Auftragserbringung der Handwerksbetriebe bei ihren wird schon heute durch Verkehrsstockungen und fehlende

Abstellflächen massiv erschwert. Eine bessere Organisation privater Verkehre, wozu auch eine Verlagerung von Teilen des privaten motorisierten Individualverkehrs in den Innenstädten zu Gunsten von Radverkehr und ÖPNV gehört, ist auch aus Sicht des Handwerks notwendig. Übergeordnetes Ziel muss die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Städte und die Gewährleistung von nachhaltiger Mobilität bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung und Reduzierung der Emissionen sein.

Die spezifischen Bedingungen des Handwerks sind jedoch im Rahmen zukünftiger Verkehrskonzepte und der Anpassung der rechtlichen Rahmenseetzungen zu beachten:

Die überwiegend kleinen und mittelgroßen Handwerksunternehmen bleiben in besonderer Weise auf die Nutzung eigener, flexibel einsetzbarer Fahrzeuge angewiesen. Im Rahmen der Mitarbeitermobilität und Baustellenlogistik setzt sich das Handwerk bereits so weit möglich für moderne Mobilitätslösungen ein. Eine Verlagerung auf öffentlichen Verkehr oder Güterlogistiksysteme ist aber im Kernbereich der notwendigen handwerklichen Verkehre nicht realisierbar.

Individuell einsetzbare motorisierte Fahrzeuge werden im Handwerk in Zukunft emissionsärmer (oder lokal emissionsfrei) und sicherer werden – sie bleiben aber dauerhaft unverzichtbar und ohne Alternative: als Transportvehikel für Maschinen, Bau- und Reparaturmaterialien sowie eigene Produkte, als rollendes Ersatzteillager und mobile Werkstatt für eine Vielzahl von unterschiedlichen Diensten bei typischerweise mehreren Kundenkontakten an einem Tag. Lastenfahräder werden bereits im Handwerk erfolgreich erprobt, weshalb das Handwerk auch die im Referentenentwurf vorgesehenen Regelungen für diese Fahrzeuge unterstützt. Sie eröffnen aber angesichts der im Betriebsalltag typischen Ladevolumina und Fahrstrecken nur für einen kleinen Teil der Auftragserbringung eine Alternative.

Vor diesem Hintergrund sollte die starke Gebundenheit an eigene (motorisierte) Fahrzeuge, die zudem in möglichst unmittelbarer Nähe zu den Kunden abgestellt werden müssen, bei den geplanten rechtlichen Anpassungen im Rahmen eines ausgewogenen Konzeptes noch stärker berücksichtigt werden.

Im Einzelnen zum Entwurf (Auswahl):

Artikel 1: Nr. 20 e) bb) Haltverbot in Fahrradschutzstreifen (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 Nr. 3 i.V. mit den Bußgeldvorschriften)

Im Sinne der Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern ist das Anliegen, Fahrradschutzstreifen möglichst frei von abgestellten Kraftfahrzeugen zu halten, zu begrüßen. Die häufig zu beobachtende Nutzung als Stellfläche für private Pkw trägt zu erheblichen Sicherheitsproblemen und Stockungen für alle Verkehrsteilnehmer bei.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Regelung sollte jedoch berücksichtigt werden, dass Handwerksunternehmen, die ihre Kunden in anliegenden Gebäuden anfahren, darauf angewiesen sind, das Fahrzeug in unmittelbarer räumlicher Nähe der Auftragserbringung abzustellen, da die Werkzeuge oder Baumaterialien ein teils erhebliches Gewicht aufweisen und ein schneller Zutritt zum Fahrzeug wegen weiterer Ersatzteile und fest installierter Maschinen und des Rücktransports von Abfallprodukten gewährleistet werden muss. Für die handwerkstypischen kleineren Aufträge (z.B. Heizungsreparatur, Fenstermontage) und insbesondere für Noteinsätze (z.B. Rohrbruch, Stromausfall, Dachreparatur) sind in der Praxis keine speziellen Sondergenehmigungen im Vorfeld einholbar. (Dies ist lediglich für längerfristige Baustellen praktikabel.)

Die Heraufstufung von „Parkverbot“ zu „Haltverbot“ auf Fahrradschutzstreifen würde zukünftig zu einer erheblich größeren Kontrolldichte füh-

ren. In Verbindung mit den erheblich erhöhten Bußgeldern (siehe unten), entstünde eine massive Belastung des Handwerks, insbesondere für die Mitarbeiter, die im Handwerk keine hauptberufliche Berufskraftfahrer sondern Fachkräfte der jeweiligen Handwerksgewerke sind. Hierbei stehen nicht nur die Kosten im Vordergrund, die ggf. den Betrieb belasten: Die Erhöhung der Bußgelder führt de facto für die Fahrzeuglenker zur Eintragung von „Punkten“ im Verkehrsregister. Für einen Handwerksmitarbeiter in einem innerstädtisch aktiven Betrieb kann das im Rahmen seiner Berufstätigkeit in kurzer Zeit den Verlust des Führerscheins zur Folge haben, womit die berufliche Existenz in Frage stünde.

Das Handwerk spricht sich für Regelungen aus, die die berechtigten Belange der Fahrradfahrer berücksichtigen, gleichzeitig aber Augenmaß wahren und die lebenspraktische Realität handwerklicher Verkehre und ihre entscheidende Rolle für die Lebensfähigkeit und den Klimaschutz und umweltgerechten Umbau der Städte berücksichtigen. Dieser Abwägungsprozess ist insbesondere deshalb notwendig, da anzunehmen ist, dass die Ausweisung von Fahrradschutzstreifen in den nächsten Jahren stark intensiviert wird.

Wir regen an, in STVO § 12 Abs. (4) eine Ergänzung vorzunehmen, wonach die Nutzung eines Schutzstreifen zum Abstellen eines Fahrzeuges lediglich zum Zwecke eines zwingend erforderlichen gewerblichen Be- oder Entlade- und sonstigen Arbeitsvorgangs mit Bezug zu Arbeiten in einem anliegenden Gebäude, soweit kein anderer Stellplatz in zumutbarer Entfernung zur Verfügung steht, zulässig ist und nicht als „parken in zweiter Reihe“ entsprechend Ifd. Nr. 54a Bußgeldkatalog-Verordnung bzw. 3.2.7a Fahrerlaubnis-Verordnung gewertet wird.

Artikel 3 (u.a. Nr. 10 ff) Höhe der Bußgelder:

Die Höhe der Bußgelder wird durch die Neuregelung für verschiedene unzulässige Halte- bzw. Parkvorgänge (Schutzstreifen: siehe oben, Bürgersteig und „zweite Reihe“-Parken etc.) erheblich heraufgesetzt. Die drastischen potenziellen Folgen für Fahrzeuglenker im Handwerk, die im in Ausübung ihrer Arbeit mit dem Verlust des Führerschein bedroht sein würden, wurden bereits am Beispiel der Fahrradschutzstreifen dargestellt.

Auch wenn der Wunsch zur strengeren Ahndung von vorschriftswidrigen Abstellvorgängen verständlich und im Sinne der zweckmäßigen Nutzung des Straßenraums auch im Sinne des Handwerks ist, sollten die engen Handlungsspielräume gewerblicher Betriebe in der Abwägung berücksichtigt werden. Wünschenswert sind zielgerichtete Sonderregelungen (siehe oben „Schutzstreifen“ und unten „Ladezonen“). Für die räumlichen Konstellationen, in denen sich solche Regelungen nicht umsetzen lassen, sollte die Bußgeldhöhe nicht in den jetzt angeordneten Maße angehoben werden, da der drohende Führerscheinverlust für Fahrzeuglenker im Handwerk unverhältnismäßig wäre.

In der Gesamtschau der vorgeschlagenen Regelungen ist zu befürchten, dass bei Bußgelderteilungen vor Ort generell über den Grundtatbestand der Regelverletzung hinaus der Tatbestand der „Behinderung“ angenommen wird, was zu höheren Bußgeldern (70 Euro) führt und damit eine Punktbewehrung zur Folge hätte. Nach Ansicht des ZDH sollte jedoch auch bei einer (angenommenen) Behinderung im Verwarungsbereich bis 55 Euro (ohne Punkt) verblieben werden. Nur soweit eine Gefährdung vorliegt oder das Fahrzeugabstellen zu Sachschäden führt, wäre eine Ahndung mit einem Bußgeld ab 70 Euro (mit einem Punkt) angemessen. Dies würde eine notwendige Differen-

zierung zwischen dem Halten in zweiter Reihe zwecks des Ausladens eines Heizkörpers oder der Durchführung von Elektro- oder Tischlerarbeiten und der Behinderung von Rettungsfahrzeugen oder Feuerwehreinfahrten durch Pkw sicherstellen.

Artikel 2 Nr. 1ff Genehmigungspraxis / Gebührenordnung bei Großraum- und Schwertransporten

Die bisherigen in den Ländern stark voneinander abweichenden Regelungen zur Genehmigung und zur Gebührenhöhe von Schwertransporten werden vom Handwerk als unzureichend eingeschätzt. Die vorgeschlagene bundesrechtliche Vereinheitlichung ist nach erster Bewertung als sachgerechte Weiterentwicklung zu werten. Da noch nicht alle notwendigen Rückmeldungen zu diesem Sachverhalt aus der Handwerksorganisation vorliegen, behält sich der ZDH weitere Hinweise im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens vor.

Weitere Hinweise zur STVO

Anregung: Einführung eines Verkehrszeichens „Ladezone“, Hinweis auf „Handwerkerparkausweise“

Einen Beitrag zur effizienten Regelung gewerblicher Liefer- und Parkvorgänge kann die Schaffung einer Option zur Einrichtung von gewerblichen Ladezonen in geeigneten Straßen sein, die private Abstellvorgänge ausschließen. Ein neues Verkehrsschild „Ladezone“ könnte gezielt notwendige und nicht durch andere Verkehrssysteme ersetzbare gewerbliche Liefervorgänge und Fahrzeugabstellungen für handwerkliche Arbeitsprozesse (Reparatur, Wartung, Einbau von Haustechnik und Bauteilen, Abtransport Altmaterialien etc.) privilegieren. Die Privilegierung wäre gezielt für erforderliche temporäre Abstellvorgänge bei Kunden ausgestaltbar und würde z.B.

nicht für dauerhaftes Abstellen gelten. Auch das Abstellen von Fahrzeugen, die nur dem Transport von Beschäftigten gedient haben, wäre auszuschließen. Für längerfristige Baustellen (mehrere Tage oder Wochen) wären wie bisher ggf. gesonderte Genehmigungen notwendig.

Die Schaffung eines Verkehrsschildes „Ladezone“ würde den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit geben, an die lokalen Gegebenheiten angepasste Regelungen zu erlassen. Ladezonen in geeigneten Straßen könnten dem „Halten in zweiter Reihe“ wirksam entgegenwirken und zu Sicherheit und Verkehrsfluss beitragen.

Ein zusätzliches Signe „Ladezone“ würde an Hauptstraßen auch die **bewährten regionalen Angebote für „Handwerker-Parkausweise“ gezielt ergänzen**, die jetzt schon zur sachgemäßen Organisation von gewerblichen Verkehren (in Anwohnerparkzonen, eingeschränkten Halteverbotsbereichen und verkehrsberuhigten Zonen) beitragen. Der ZDH regt auch an, bei Gesprächen zwischen Bund, Ländern und Kommunen über die bundesweite Verbreitung dieses Angebotes und die – nicht in allen Regionen gegeben - bürokratiearme und pauschale Ausgestaltung für alle Fahrzeuge der Unternehmen zu diskutieren.

Anregung: Klarstellungen zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot

Der ZDH regt an, den bestehenden Katalog der allgemeingültigen bundeseinheitlichen Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot gezielt zu ergänzen, um zu einem weiteren Bürokratieabbau beizutragen, ohne dass dadurch die Zielsetzungen der Gewährung der Verkehrssicherheit und des flüssigen Feiertagsverkehrs gefährdet würden.

Einige Gewerke des Handwerks (insbesondere Notdienste im Elektro- und dem SHK-Handwerk

sowie der Tiefbau bei unaufschiebbaren Bauarbeiten bei neu auftretenden Straßenschäden und Brücken) sind regelmäßig von Fahrverboten gemäß § 30 StVO betroffen. Zur Erbringung der kurzfristig wichtigen Dienstleistungen ist zurzeit die Beantragung der Gewährung von Sonderausnahmen auf Basis von Länderregelungen notwendig, die regional sehr unterschiedlich gehandhabt werden bzw. kurzfristig häufig schwer zu erhalten sind.

Formulierungsvorschlag:

Havariebeseitigung:

§ 30 Absatz 3 StVO: "Das Verbot gilt nicht für"

[neue Nummer 5]: Fahrten von zur Behebung von Havarien in Leitungssystemen, Heizungsanlagen und anderen technischen Einrichtungen sowie zur Behebung erheblicher Beschädigungen der Gebäudehülle durch Fachbetriebe.

Erläuterung:

Notdienstesätze bei Kunden (z.B. Rohrbruch, Heizungsausfall im Winter, Probleme mit Elektroanlagen, Dachbeschädigungen etc.) an Sonn- und Feiertagen sind häufig für die betreffenden Gewerke (z.B. Elektrohandwerk, SHK, Dachdecker etc.) nicht möglich, da ihre Fahrzeuge (regelmäßig durch Anhängernutzung) unter das Fahrverbot des § 30 StVO fallen. Kurzfristige Ausnahmegenehmigungen sind nur schwer zu erhalten.

Tiefbau im Auftrag der öffentlichen Hand

§ 30 Absatz 3 StVO: "Das Verbot gilt nicht für"

[neue Nummer 6] "Fahrten aufgrund Anordnung der öffentlichen Hand im Straßen- und Brückenbau."

Erläuterung:

Müssen Unternehmen des Straßen- und Brückenbaus am Sonntag oder Feiertag zur Gefah-

renabwehr und Gefahrenbeseitigung bzw. zur Stauvermeidung oder im sonstigen öffentlichen Interesse Fahrten durchführen, die von der öffentlichen Hand beauftragt wurden, sollten diese ohne vorherige Antragstellung erfolgen können. Der Nachweis kann über die Mitführung der entsprechenden Beauftragung erfolgen.

Beispielsweise liegen solche kurzfristig auftretenden Sachverhalte vor, wenn sich aufgrund großer Hitze der Straßenbelag hebt (etwa sog. Blow-Ups auf Autobahnen) oder wenn wegen eines Wasserrohrbruchs eine Straße abzusacken droht bzw. schon abgesackt ist. In diesen Fällen ordnet die zuständige Behörde umgehende Baumaßnahmen an und beauftragt dazu vielfach Handwerksunternehmen.

Derzeit werden vermehrt marode Brücken abgebrochen. Dabei hat die Beseitigung des Abbruchs zeitgleich zu erfolgen, was häufig an Wochenenden umgesetzt wird. Dies ist nur mit schweren Maschinen und Nutzfahrzeugen möglich. Das gleiche gilt, wenn Autobahnausfahrten dringend saniert werden müssen und daher für ein Wochenende gesperrt werden. Bei diesen Maßnahmen, die in komplexe Baustellenplanungen integriert werden müssen, ergeben sich regelmäßig Terminverschiebungen, weshalb Schwierigkeiten entstehen, vorab bei den zuständigen Behörden (zumeist nicht die Auftraggeber) Ausnahmegenehmigungen zu erhalten. Eine generelle Ausnahme, die sich auf die Beauftragung der Maßnahme durch die öffentliche Hand beziehen würde, könnte zu deutlichen Vereinfachungen führen.

Gemeinsamer Katalog der Bundesländer

Der ZDH regt zudem an, den vor einigen Jahren begonnenen aber nicht abgeschlossenen Prozess der Erstellung eines gemeinsamen Katalogs von Bund und Ländern zu Kriterien für weitere Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahr-

verbot fortzusetzen, um für die betroffenen Betriebe eine möglichst weitgehende länderübergreifende Vereinheitlichung zu erreichen.

Geltungsbereich des § 30 StVO – Streichung der Anhängerregelung

Im Rahmen der aktuellen Beteiligung bitten wir darum, auch den generellen Geltungsbereich des Sonn- und Feiertagsverbotes zu überprüfen.

In Deutschland gilt das Sonntagsfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse (zGM) sowie für alle LKW, die einen Anhänger mit sich führen. Während die grundsätzliche Einbeziehung aller Fahrzeuge und Fahrzeugzüge über 7,5 Tonnen (abgesehen von gezielten Ausnahmen) sinnvoll ist, erscheint die pauschale gewichtsunabhängige Anhängerregelung nicht mehr sachgerecht. Andere europäische Länder orientieren ihre Sonntag- und Feiertagsfahrverbote ausschließlich an der Gesamtmasse des gesamten Fahrzeugzugs (wie z.B. Frankreich).

Die heutige Regelung führt dazu, dass (gerade im Handwerk) vielfach Fahrzeugzüge betroffen sind, die weit unter 7,5 (teils unter 3,5) Tonnen zGM haben. Vielfach werden im Handwerk von leichten Nutzfahrzeugen kleinere Anhänger mit Material oder Anhängermaschinen (z.B. Kompressoren) gezogen. Diese leichten Fahrzeugzüge genauso zu behandeln wie schwere LKW über 7,5 und 12 Tonnen zGM ist nicht angemessen und führt zu erheblichen Einschränkungen der ggf. feiertags notwendigen Tätigkeiten.

Wir schlagen vor, das Kriterium "Anhänger hinter Lastkraftwagen" in § 30 Absatz 1 StVO zu streichen.

./.