

Stellungnahme

Entwurf einer ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Berlin, 19. Juli 2021
Abteilung Wirtschafts-, Energie- und Umweltpolitik

Stellungnahme zum Entwurf einer ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

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 5,62 Millionen Beschäftigten und 363.000 Auszubildenden.

Der Zentralverband hatte bereits im Oktober 2019 zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eine Stellungnahme abgegeben. Dieser vorangegangene Entwurf enthielt bereits im Wesentlichen die nunmehr erneut zur Anhörung gestellten Änderungen des Bußgeldkataloges, die damals wegen des Verstoßes gegen das Zitiergebot nicht in Kraft treten konnten.

Im Folgenden wiederholen und ergänzen wir unsere in der damaligen Stellungnahme getroffenen Feststellungen.

Anmerkungen im Einzelnen

Das Handwerk ist im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit in hohem Maße auf die Sicherstellung von flexibler individueller Mobilität angewiesen. Vor diesem Hintergrund sind die Rahmenbedingungen, die durch das Straßenverkehrsrecht – und den damit verbundenen Bußgeldkatalog – gesetzt werden, von großer Bedeutung für das Handwerk.

Das Handwerk unterstützt aktuelle Politikansätze zur effizienteren und verträglicheren Organisati-

on von städtischen Verkehren. Insbesondere befürwortet das Handwerk die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, einschließlich einer gezielteren Ahndung von Verstößen gegen Halte- und Parkverbotsregelungen. Solche Maßnahmen tragen nicht nur zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern bei, sie können auch den Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit von Kunden im Sinne des Handwerks verbessern: Dieser positive Effekt kommt jedoch nur zum Tragen, wenn gleichzeitig Vorkehrungen getroffen werden, um das weiterhin notwendige und rechtssichere Abstellen gewerblicher Fahrzeuge zu ermöglichen.

Der ZDH weist darauf hin, dass die zunehmende Ausweisung von Radverkehrsflächen, wie z. B. Fahrradschutzstreifen (für die seit der letzten STVO-Novelle Halteverbot gilt) auf Hauptverkehrsstraßen und die Umwandlung von bisherigen Halte- und Parkbereichen auch in anderen Stadtbereichen Handwerksbetriebe bei der Auftragserfüllung, insbesondere in den Innenstädten, vor große Herausforderungen stellt. Die Förderung des Radverkehrs liegt auch im Sinne des Handwerks, da sie zur Entlastung der Straßen von privaten Pkw beitragen kann – aber die Balance mit den Anforderungen des Handwerks-, Liefer- und Entsorgungsverkehrs sowie der öffentlichen Dienste, die weiterhin auf Kraftfahrzeuge angewiesen sind, sollte stets mitgedacht werden.

Die Höhe der Bußgelder wird durch die Neuregelung für verschiedene unzulässige Halte- bzw. Parkvorgänge (Schutzstreifen, Bürgersteig und

„zweite Reihe“-Parken etc.) erheblich heraufgesetzt.

Aus Sicht des Handwerks erscheinen die geplanten Höhen der Bußgelder in Teilen unverhältnismäßig. Wir bitten zu bedenken, dass Handwerksbetriebe auch in engen innerstädtischen Bereichen auf das Abstellen ihrer Fahrzeuge in Kundennähe bei kurzfristigen Bauarbeiten, Wartungen und Notdiensten (z. B. bei Rohrbruch) angewiesen sind. Die Handwerksbetriebe mit ihren oftmals schweren Werkzeugen, Materialien und vor Ort einzubauenden Geräten müssen weiterhin ihre Kunden und Baustellen direkt erreichen und ihre Transporter und Spezialfahrzeuge in der Nähe des jeweiligen Arbeitsortes abstellen können. Die Unternehmen achten heute schon in höchstem Maße auf die strikte Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Auch die Gewährleistung des Verkehrsflusses liegt im Interesse des Handwerks.

Die massiv erhöhten Bußgelder – auch in Kombination mit dem neuen pauschalen Halteverbot auf Fahrradschutzstreifen – führen dazu, dass Fahrerinnen und Fahrer im Handwerk aufgrund der angespannten Stellplatzlage in Innenstädten sehr schnell mit „Punkten“ und Führerscheinverlust bedroht werden, insbesondere wenn Behinderung bzw. Gefährdung angenommen würde. Dies bedeutet im Handwerk in der Folge die Gefährdung der beruflichen Existenz der Mitarbeiter und ggf. der Unternehmer selbst. In der Konsequenz prüfen bereits Betriebe, ob sie ihren Beschäftigten bestimmte Aufträge in innerstädtischen Lagen noch zumuten können.

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. Für die räumlichen

Konstellationen, in denen auch die Kommunen keine Alternativen (z. B. Ladezonen) bereitstellen können, sollte die Bußgeldhöhe nicht in dem jetzt angedachten Maße angehoben werden, da der drohende Führerscheinverlust für Fahrzeuginsitzer 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 Punktebewehrung zur Folge hätte. Nach Ansicht des ZDH sollte jedoch auch bei einer (angenommenen) Behinderung im Verwarnungsbereich 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 Differenzierung zwischen dem Halten in zweiter Reihe z. B. zwecks des Ausladens eines Heizkörpers oder der Durchführung von Elektro- oder Tischlerarbeiten und der klaren Behinderung von Rettungsfahrzeugen oder Feuerwehreinfahrten sicherstellen.

Der ZDH regt an, die weiterhin (wie 2019) verfolgte Erhöhung der Bußgelder für das Halten- bzw. Parken auf Geh- und Radwegen bzw. das sogenannte „Zweite-Reihe-Parken“ in der vorgeschlagenen Höhe zu überdenken (insbesondere laufende Nummern 51a, 51a.1, 51a.2 und 51a.3, / 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1. sowie 58, 58.1, 58.1.1, 58.1.2, 58.2 und 58.2.1).

Wie bereits in der Stellungnahme von 2019 und in weiteren Schreiben an des BMVI ausgeführt, schlägt der ZDH vor, neben der verhältnismäßigen Ausgestaltung der Bußgelder auch weitere Veränderungen des Straßenverkehrsrechtes

umzusetzen, um eine verträgliche Koexistenz von gewerblichem Verkehr auf der einen und Fuß- und Fahrradverkehr auf der anderen Seite zu ermöglichen. Es sind Konzepte notwendig, um vorausschauend Konflikte zwischen allen notwendigen Verkehren zu vermeiden. Hierfür sind auch den Kommunen die entsprechenden Instrumente zur Verfügung zu stellen. Dies ist nicht isoliert auf Ebene des Bußgeldkataloges, sondern nur in Gesamtschau der Straßenverkehrsordnung, der Verwaltungsvorschrift zur STVO sowie der Landesverkehrsgesetze und der konkreten Umsetzung in den Kommunen zu erreichen.

Im Kern regen wir insbesondere Nachbesserungen in der STVO an, um Möglichkeiten zu schaffen, damit Handwerksbetriebe ihren notwendigen Einsatz beim Kunden ausführen können, ohne mit drastischen Strafen konfrontiert zu werden. Der ZDH wird sich im Detail hierzu an geeigneter Stelle positionieren (Auswahl anbei).

- Das Handwerk setzt sich für die Einführung eines Schildes „Arbeits-/Ladezone“ ein. Ein solches Schild kann bei entsprechender Nutzung durch die Kommunen – insbesondere an Hauptstraßen – eine Erleichterung schaffen, wenn dort bewusst Abschnitte für die ausschließliche Abstellung gewerblicher Fahrzeuge vorgesehen werden.
- Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit über § 46 (Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis) den Kommunen vereinfachte Möglichkeiten für pauschale Ausnahmegenehmigungen für Handwerksbetriebe gegeben werden können. Insbesondere ist eine bundesweite Einführung und Weiterentwicklung von „Handwerkerparkausweisen“, wie sie einzelne Kommunen aktuell auf Grundlage von § 46 StVO ausstellen können, anzustreben, die gezielt als Berechtigungsnachweise für unterschiedliche Verkehrs-

und Abstellzonen ausgestaltet werden könnten.

- Wir regen an, (ggf. in STVO § 12 Abs. 4) eine Ergänzung zu diskutieren, wonach unter bestimmten Voraussetzungen die Nutzung eines Schutzstreifens bzw. einer „zweiten Reihe“ zum Abstellen eines Fahrzeuges zum Zwecke eines zwingend erforderlichen gewerblichen Entlade- oder sonstigen Arbeitsvorgangs mit Bezug zu Aufträgen in einem anliegenden Gebäude bzw. Grundstück möglich ist, soweit kein anderer Stellplatz in zumutbarer Entfernung zur Verfügung steht und die Straßensituation unter Würdigung der Interessen anderer Teilnehmer geeignet ist. Wir verweisen auf das Taxigewerbe, für das in § 12 Absatz 4 STVO eine Ausnahme vorgesehen ist.

./.