

Stellungnahme

Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Mit dem Entwurf soll die Teilnichtigkeit der 54. StVRÄndV, die sich auf deren Artikel 3 bezieht, geheilt werden. Diese Zielsetzung ist im Interesse der damit herzustellenden Rechtssicherheit zu begrüßen.

Trotz der Bekanntheit aller Änderungen, mit Ausnahme der Neuregelungen der Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße, durch die Beteiligung zur 54. StVRÄndV erlauben wir uns, nochmals im Einzelnen wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1, Abs. 2, Nr. 20, 21, 22, 32, 41, 42, 43, 44:

In der Begründung zu den o.g. Nummern heißt es: „In Zeiten immer knapper werdender Verkehrsflächen muss dem Problem des unzulässigen Haltens oder Falschparkens auf den für den Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen daher effektiv begegnet werden.“

Dem steht allerdings gegenüber, dass den gewerblichen Verkehrsteilnehmern keine oder kaum Möglichkeiten des zulässigen Haltens zur Verfügung stehen. Es stellt sich damit die Frage, ob die Verhältnismäßigkeit, die zwischen den einzelnen Regelungstatbeständen hergestellt wird, auch verhältnismäßig zwischen den Sanktionsdrohungen und den Handlungsoptionen der einzelnen Verkehrsteilnehmer ist.

Es muss in Frage gestellt werden, ob die Verschärfung der Bußgelder für Halte- und Parkverstöße in zweiter Reihe sowie auf Schutzstreifen verhältnismäßig ist. Das Fahrpersonal des gewerblichen Lieferverkehrs einschließlich der Zusteller der Paketdienste hat praktisch keine Möglichkeit, die genannten Verstöße zu vermeiden, soweit keine geeigneten Möglichkeiten geschaffen werden, ordnungsgemäß für Zwecke des gewerblichen Be- und Entladens am ruhenden Verkehr teilzunehmen (Halte- und Parkmöglichkeiten für gewerbliche Verkehrsteilnehmer). Der massive Anstieg des Online-Handels und die damit verbundene Nachfrage Privater, aber auch gewerblicher Kunden nach Lieferdienstleistungen erhöht den Bedarf an entsprechenden Haltemöglichkeiten. Gerade im zurückliegenden Jahr der akuten Pandemie zeigte sich dies besonders. Es ist davon auszugehen, dass der einsetzende Nachholbedarf des städtischen Handels, aber auch den anderen Gewerbereibenden nach Beendigung der Pandemie die Nutzungskonkurrenz auf den begrenzten Verkehrsflächen weiter steigen wird.

Um diese Nutzungskonkurrenz aufzulösen, hätte es einer Analyse von geeigneten Instrumenten bedurft, z. B. der Einführung von Ladezonen für die gewerbliche Be- und Entladung. Stattdessen werden sich die höheren Bußgelder einseitig zu Lasten des gewerblichen Lieferverkehrs auswirken, aber nicht zu einer Entspannung der beschriebenen Nutzungskonkurrenz führen. Dies wäre bei einer umfassenden Umsetzungs- und Folgenabschätzung erkennbar gewesen. Die Aufrechterhaltung des verschärften Bußgeldrahmens für die genannten Verstöße wird daher von uns sehr kritisch gesehen, weil

sie den Gegebenheiten und Erfordernissen der städtischen Logistik in keiner Weise entspricht.

In der Begründung wird zudem auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch unzulässig abgestellte Kfz verwiesen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit unterstützen wir sehr. Allerdings geht die Erhöhung der Bußgelder für die hier in Bezug genommenen Tatbestände ohne ein verbessertes Angebot ordnungsgemäßer Haltemöglichkeiten fehl. Sie adressieren nicht die tatsächlichen Hauptunfallursachen im Rahverkehr, die Abbiegeunfälle und Nichtbeachtung der Vorfahrt sind. Damit ist die Erhöhung der Bußgelder für die angegebenen Tatbestände allenfalls geeignet, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, aber nicht, die Verkehrssicherheit durch Reduzierung der Hauptunfallursachen maßgeblich zu erhöhen.

Die Verkehrsteilnehmer, die im Zuge der städtischen Lieferverkehre tätig sind, erfüllen einen Versorgungsauftrag insbesondere für kleinere Handelsgeschäfte, aber auch die Gastronomie, die Hotellerie und in dichtbesiedelten Wohngebieten für die Einwohner. Sie tragen damit zur Verbesserung der Standortqualität der Zentren für gewerbliche Tätigkeiten und zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner bei. Allerdings stehen ihnen gerade in den am stärksten vom Verkehr belasteten Räumen und Zeiten kaum geeigneten Haltemöglichkeiten zur Verfügung, so dass sie in der Regel keine Chance haben, ordnungsgemäß zu halten.

Fahrerinnen und Fahrer laufen bei verstärkter Ahndung somit Gefahr, in Erfüllung ihrer beruflichen Tätigkeit ohne Fahrlässigkeit oder Vorsatz erhebliche finanzielle Einbußen und ggf. sogar perspektivisch ihre Fahrerlaubnis und damit ihre berufliche Existenzgrundlage zu verlieren.

Wir möchten daher an dieser Stelle nochmals die Forderung erheben, die Straßenverkehrsordnung durch eine Regelung zur Einrichtung von Lade- und Lieferzonen für die gewerbliche Be- und Entladung zu ergänzen.

Berlin, 19. Juli 2021