

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)212-E

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 16.10.2023

## Stellungnahme

# Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Berlin, 12.10.2023

Zentralverband des Deutschen Handwerks  
Abteilung Wirtschafts-, Energie- und Umweltpolitik  
+49 30 20619-260  
[dr.terton@zdh.de](mailto:dr.terton@zdh.de)  
+49 30 20619-264  
[benke@zdh.de](mailto:benke@zdh.de)

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 mehr als einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit über 5,7 Millionen Beschäftigten und rund 350.000 Auszubildenden.

Das Handwerk ist zur Erbringung seiner eigentlichen wirtschaftlichen Tätigkeiten auf umfangreiche und flexibel einsetzbare Fuhrparks angewiesen. Verkehrsrechtliche Regulierungen sind für das Handwerk deshalb von großer Bedeutung. In diesem Zusammenhang spielen für die Unternehmen des Handwerks auch die Regelungen von StVG und StVO eine große Rolle.

## Allgemeine Anmerkungen

Das Handwerk unterstützt ausdrücklich Anstrengungen zur Mobilitätswende in Städten und Gemeinden. Neben der Stärkung der Bereiche ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr zur Erreichung der Klimaziele ist auch die Steigerung der Sicherheit und der Lebensqualität aus Sicht des Handwerks ein wichtiges Ziel. Nur in lebenswerten und nachhaltigen Städten und Gemeinden erfolgen auch dauerhaft zukunftsorientierte Investitionen und nur hier finden Betriebe und ihre Fachkräfte ein angemessenes und stabiles Umfeld.

Der ZDH begrüßt deshalb im Grundsatz die Ansätze zur Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts. Es ist auch aus unserer Sicht sinnvoll, weitere Gründe zum Erlass verkehrsordnender Maßnahmen im StVG zu benennen.

Wir regen jedoch an, auch die Zwecke der Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen sowie die verkehrliche Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe konkret aufzuführen, um einen ausbalancierten Maßnahmenmix vor Ort zu ermöglichen.

Die Schaffung von Bewohnerparkgebieten, die Umwandlung von Stellplätzen auf Hauptstraßen in Spuren für ÖPNV und Fahrrad sowie andere städtebauliche Umgestaltungen können jeweils nach sorgfältiger Analyse der gegebenen Strukturen und der Auswirkungen auf alle Betroffenen sinnvoll sein. Es sollte jedoch ein geeignetes Instrumentarium entwickelt werden, um sowohl Betrieben (namentlich des Handwerks), die von außerhalb zu ihren Kunden und Baustellen kommen müssen, auftragsnahe Stellflächen zu sichern als auch ansässigen Betrieben in den Misch- und Wohnquartieren einen angemessenen Stellraum für ihre notwendigen Fahrzeuge zu gewährleisten. Obwohl durch Energiewende, demographischen Wandel, wachsenden Wunsch nach qualitativvoller verbrauchnaher Versorgung und die zunehmenden Notwendigkeiten zur Wartung von komplexen Haustechniken die Nachfrage nach Diensten vor Ort deutlich steigt, nehmen die Möglichkeiten zum Abstellen von gewerblichen Fahrzeugen ab. Dies führt dazu, dass Aufträge nicht mehr (zeitnah) erbracht werden können bzw. zu konkreten Verdrängungen von ansässigen Betrieben, was dem Leitbild der verkehrsreduzierenden nutzungsge-mischten Stadt widerspricht. Der wichtige Anteil des Handwerks bei Erhalt, Entwicklung und Versorgung nachhaltiger Siedlungsstrukturen sollte sich deshalb angemessen im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln.

Wir regen vor diesem Hintergrund die Verankerung der Interessen von gewerblichen Nutzern und Versorgern im StVG an, damit Kommunen und Straßenverkehrsbehörden

vor Ort über eine auf dieser Basis weiterentwickelte StVO die Instrumente zu intelligenter und jeweils ortsspezifischer Straßenraumgestaltung im Sinne aller Nutzer zur Verfügung gestellt werden können. Mit der aktuellen StVO – selbst bei Ergänzung durch landesrechtliche Regelungen im Straßenwegerecht – ist dies zurzeit nur unzureichend möglich bzw. werden Maßnahmen mit Verweis auf Unsicherheiten nicht umgesetzt. Durch eine Verankerung im StVG ließen sich zukünftig verkehrsplanerische Maßnahmen gezielter im Sinne aller Akteure vor Ort organisieren und abwägen.

## Im Einzelnen

### Zu § 6 Abs. 1 Nr. 15 b) StVG Ref-E

Wir schlagen vor, in § 6 Abs. 1 Nr. 15 b) zusätzlich zur im Ref-E vorgeschlagenen Änderung folgende Passage zu ergänzen:

*§ 6 Abs. 1 Nr. 15 „die Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs  
b) zugunsten der Bewohner, **sowie gebietsansässiger Unternehmen, Institutionen, Organisationen und sozialer Einrichtungen** städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel, der nachweislich besteht oder aufgrund konkreter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist,“.*

### Begründung:

Der ZDH schlägt vor, die Regelungen zu Bewohnerparkzonen § 6 Nr. 15 StVG (und in der Folge auch in § 45 Abs.1b Satz 1 Nr. 2a StVO) weiterzuentwickeln, um ein Instrumentarium zu schaffen, das unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Mobilitätsbedürfnisse aller ansässigen nichtprivaten Akteure eine ausgewogene Erteilung von Bewohnerparkberechtigungen erlaubt. Die aktuelle Möglichkeit der Ausnahmeerteilung über § 46 StVO für Unternehmen, soziale Einrichtungen oder andere Institutionen kann den Zweck einer angemessenen Berücksichtigung dieser Akteure nur unzulänglich erfüllen. Eine Verlässlichkeit, die für die Betriebe essenziell ist, ist hierdurch nicht gegeben.

Das Bewohnerparken in der bisherigen Form hat bisher nicht die vielfältige Struktur von Quartieren berücksichtigt und steht mit seiner einseitigen Bevorzugung im eklatanten Widerspruch zur Privilegienfeindlichkeit des deutschen Verkehrsrechts. Nicht nur meldebehördlich registrierten natürlichen Personen, sondern gleichermaßen ansässige Gewerbebetriebe und Organisationen leiden unter Parkdruck. Teils sogar deutlich stärker, da kaum Möglichkeiten der Verlagerung von Mobilitätsbedürfnissen auf andere Verkehrsträger bestehen. Gerade weil der öffentliche Raum sehr begrenzt ist, bedarf es einer sorgfältigen Abwägung zwischen allen ansässigen Akteuren.

Erfolgt die im Grundsatz sinnvolle Anlage eines Bewohnerparkgebietes im betreffenden Quartier ohne Berücksichtigung der gewerblichen Stellplatzbelange, stehen Betriebe, die vielfach seit vielen Jahrzehnten ansässig sind, vor der Verdrängung, da ihnen weitgehend die Alternativen fehlen. Eine Ergänzung des Adressatenkreises in § 6 Abs. 15 StVG (in der Folge auch § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO) würde vor Ort Möglichkeiten zum ausgewogenen Ausgleich von Nachteilen schaffen.

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 undutzungsgemischte Räume zu verstehen. Nutzungsmischung schafft Resilienz sowie 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, nichtprivater Kraftfahrzeugnutzer in Bewohnerparkgebieten würde diese Zielsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung auch im Straßenverkehrsrecht aufgreifen.

Die vorgeschlagene Ergänzung 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 berücksichtigen will. Dieser Interessenausgleich ist in der bisherigen Regelung noch nicht angelegt, da hier Quartiere einseitig als Wohnquartiere missverstanden werden. Diese nicht mehr zeitgemäße Betrachtungsweise sollte korrigiert werden.

Mit der 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.

#### **Begriff „städtische Quartiere“**

Anzuregen ist die Prüfung des Begriffs „städtische Quartiere“. Parkdruck für Anwohner und ansässige Betriebe kann auch in kleinen ländlichen Gemeinden entstehen, die touristische Orte oder (durch einen Bahnhof) Ziel von Berufspendlern sind. Zudem wird in der Fachdiskussion teils die Passfähigkeit des Begriffs „städtische Quartiere“ sogar für Vorortbereiche/Vorortzentren mit geringerer Dichte in Frage gestellt, die aber gleichwohl Bereiche von erheblichem Parkdruck (auch durch Pendlerverkehre) sein können.

#### **Zu § 6 Abs. 4a (neu) StVG Ref-E**

Im neuen Absatz 4a) § 6 schlagen wir folgende **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, **der 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 oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.“*

Die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen 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 intendierte Ausweitung des Aufgabenspektrums über „Sicherheit und Leichtigkeit“ hinaus sollte jedoch um eine konkrete Bezugnahme auf weitere zentrale Funktionalitäten und Aufgabenbereiche des 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 geeigneten Instrumentarium vor Ort für alle Akteure verträgliche Lösungen finden.

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

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. Zudem muss gesichert werden, dass die bei den Kunden zu erbringenden Versorgungsleistungen (energetische Sanierung, Havariebehebung, Sanierung, Service, Wartung etc.) auch im Rahmen von Umstrukturierungen städtischer Räume möglich bleiben.

Handwerksbetriebe bemühen sich um modernes Mobilitätsmanagement sowie die klimagerechte Weiterentwicklung der Fuhrparks und – wo sinnvoll – durch Lastenräder ihre Verkehre noch stadtverträglicher zu gestalten. Für einen großen Teil seiner Aufgaben werden aber auch zukünftig (zunehmend klimaneutrale) Transporter als „rollende Werkstätten“ und „mobile Lager“ notwendig sein. Deren Einsatz ist im Rahmen des Straßenverkehrsrechts intelligent und verträglich zu regeln. Die Ziele der Verkehrsreduzierung (insbesondere hinsichtlich des MIV), des Klimaschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung können auch durch eine störungsfreie Organisation nicht verlagerbarer gewerblicher Verkehre sowie den Erhalt und die Entwicklung von Betrieben in der Nachbarschaft der Verbraucher unterstützt 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.

**Ansprechpartner/in:** Dr. Carsten Benke  
Abteilung: Wirtschafts-, Energie- und Umweltpolitik  
+49 30 20619-264.  
benke@zdh.de · 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 mehr als 5 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](http://www.zdh.de)