
Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften des BMVI

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf.

A. Das Wichtigste in Kürze

Die Vorschläge zur XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden im Wesentlichen unterstützt. Bei einzelnen Punkten regt der DIHK aber Änderungen oder Ergänzungen an.

B. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil

Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sollten den Rahmen setzen für einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss, eine optimale Nutzung der knappen Infrastrukturkapazitäten und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Die unterschiedlichen Anforderungen und Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen sollten dabei angemessene Berücksichtigung finden. Dies ist im Interesse der Wirtschaft, die auf reibungslose logistische Abläufe und eine gute Erreichbarkeit ihrer Standorte für Arbeitnehmer, Kunden und Lieferanten zwingend angewiesen ist.

Der vorgelegte Entwurf wird dem im Wesentlichen gerecht. Allerdings besteht bei einzelnen Punkten noch Änderungs- oder Ergänzungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Regelung der Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen, die bei den betroffenen Unternehmen zu erheblichen Problemen führt.

C. Details - Besonderer Teil

I Anmerkungen aus den IHKs zu geplanten Änderungen bzw. Ergänzungen

Artikel 1 Nr. 2: Abstandsregelung (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO)

Diese Regelung könnte zur Folge haben, dass bestehende Verkehrsanlagen nicht mehr genutzt werden können oder zwingend geändert werden müssen. Dies könnte – etwa durch Wegfall eines Fahrstreifens oder eines zu schmalen Radwegs – die Erreichbarkeit für Unternehmen erschweren.

Artikel 1 Nr. Nr. 4 b): Abstellen von Fahrrädern außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen

Bei Liefer- bzw. Lastenrädern oder gewerblich genutzten Dreirädern stellt die Formulierung zu § 12 Abs. 4 aufgrund der Fahrzeugabmessungen moderner, für die gewerbliche Nutzung besonders geeigneter Räder ein Problem dar. Die genannten Fahrzeuge sind bauartbedingt de facto dazu gezwungen am Straßenrand zu parken. Anderenfalls würden Gehwege blockiert werden und damit schwächere Verkehrsteilnehmer behindert. Denkbar wäre folgende Formulierung: Andere Fahrräder (vgl. Definition des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, BGBl. 1977 II S. 809) wie mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhängern zur gewerblichen Güterbeförderung werden davon nicht erfasst.

Artikel 1 Nr. 8b): Fahrerhaftung für die Aktivierung des Notbremsassistentensystems ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h (neuer Absatz 1d in § 23 StVO)

Diese Regelung sollte zurückgestellt werden, da derzeit noch äußere Einflüsse zur Deaktivierung dieser Systeme führen können, ohne dass die Fahrer darauf Einfluss genommen haben. Hierfür die Fahrer zur Verantwortung zu ziehen, erschiene unverhältnismäßig. Eine solche Regelung erscheint erst dann umsetzbar, wenn die Funktionsfähigkeit der Systeme ohne äußere Störanfälligkeit gewährleistet ist.

Artikel 1 Nr. 9: Ergänzung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots (§ 30 Abs. 4 StVO)

Ein Lkw-Fahrverbot anlässlich der Einführung des Reformationstages in weiteren Bundesländern, würde den bereits bestehenden „Flickenteppich“ von Fahrverboten nochmals vergrößern. Dies würde bei der Logistikwirtschaft und ihren Kunden zu erheblichen Problemen führen. Durch die Belastungen für die Fahrer würde sich für die Transportbranche zudem der Fahrermangel verschärfen.

Schon heute gibt es zahlreiche Ausnahmen: Am Reformationstag dürfen in vier Bundesländern mindestens bis 2020 Fahrten von und nach Berlin durchgeführt werden und für Heilige drei Könige, Mariä Himmelfahrt, Buß- und Betttag sowie den Frauentag bestehen ohnehin keine Fahrverbote nach § 30 Abs. 4 StVO.

Aus Sicht mehrerer IHKs sollten daher Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen grundsätzlich überdacht und das Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen generell auf 20 Uhr begrenzt werden.

Andere IHKs plädieren dafür, dass an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ein Fahrverbot für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger zumindest nur in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20.00 Uhr gilt. An Sonntagen, auf die ein nicht bundeseinheitlicher Feiertag folgt, sollte das Fahrverbot nur bis 20:00 Uhr gelten.

Artikel 1 Nr. 12 b): Sinnbild Lastenfahrrad

Da es nicht nur Lastenräder zur Güterbeförderung gibt, sondern auch Räder zur Personenbeförderung – beispielsweise Rikschas, wird angeregt auch hierfür ein Sinnbild zu schaffen.

Artikel 1 Nr. 16: Örtliche Zuständigkeit für die Genehmigung von Großraum- und Schwerlasttransporten (§ 47 StVO)

Gegen die geplante Änderung der örtlichen Zuständigkeit bei der Erteilung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte werden Bedenken geäußert. Sollten künftig nur noch die Verkehrsbehörden Genehmigungsanträge bearbeiten dürfen, die für die Standorte am Anfang und am Ende des Transports zuständig sind, werden einige Verkehrsbehörden mit einem stark erhöhten Genehmigungsaufkommen zu rechnen haben. Dies dürfte deutliche längere und schwer kalkulierbare Wartezeiten zur Folge haben. Betroffene Unternehmen, die Lieferungen termingerecht zu erfüllen haben, könnten dadurch Schwierigkeiten bekommen. Gegen den Genehmigungstourismus, der mit der neuen Regelung verhindert werden soll, sollte die einheitliche Gebührenregelung, wie sie die Novellierung der StVO vorsieht, ausreichen. Die Unternehmen benötigen eine möglichst breite Basis an Antragstellen, um eine zügige Bearbeitung der Anträge sicherzustellen.

Artikel 1 Nr. 19 c): Freigabe von Bussonderspuren für mehrfachbesetzte Pkw

Busspuren haben den Zweck, den ÖPNV pünktlicher, schneller und damit auch attraktiver zu machen. Dies ist im Interesse der Wirtschaft, weil damit Infrastrukturkapazitäten für den Lieferverkehr geschaffen und die Erreichbarkeit von Standorten in Innenstädten gesichert werden kann. Gegen die geplante Freigabe für Pkw mit mindestens drei Personen wurden Bedenken geäußert, da von einer Beeinträchtigung der verkehrlichen Lenkungswirkung ausgegangen wird. Es bestehen Zweifel, wie im Falle einer solch begrenzten Freigabe die missbräuchliche Nutzung der Busspur verhindert werden soll. Die aktuelle Regelung bildet eine klare psychologische Barriere, die die Fahrer davon abhält, den Bussonderfahrstreifen zu nutzen. Sobald dieser jedoch von Pkw mit drei Insassen befahren werden darf, kann davon ausgegangen werden, dass sich auch Fahrzeuge mit weniger Insassen dazwischen mischen werden. Es stellt sich auch die Frage nach effektiven Möglichkeiten für Kontrollen und Sanktionierung, zumal bei Fahrzeugen mit verdunkelten Scheiben die Anzahl der Insassen von außen nur schwer erkennbar ist.

Artikel 1, Nr. 20 e bb): Umwandlung des bisherigen Parkverbots ist auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr in ein Halteverbot und

Artikel 4, Nr. 4 e): Einfügen der Verstöße gegen die Vorschriften über

- unzulässigen Halten in „zweiter Reihe“ (3.2.7a),

- unzulässiges Parken auf Geh- und Radwegen oder Radschnellwegen (3.2.7b) und

- unzulässiges Halten auf Schutzstreifen für den Radverkehr (3.2.7c)

Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs dienen, sind grundsätzlich zu begrüßen. Die geplante Verschärfung sollte gleichwohl überdacht werden. Sie würde den Lieferverkehr von Geschäften treffen, an deren Standorten keine oder nur wenige Ladezonen verfügbar sind. Das Halten in zweiter Reihe oder auf Schutzstreifen stellt dort häufig die einzige Option dar, um die Geschäfte zu beliefern. Wäre dies nicht mehr gewährleistet, wären diese Unternehmen in ihrer Existenz bedroht.

II Anregungen von IHKs zu Punkten, die nicht im Verordnungsentwurf enthalten sind

Parkmöglichkeiten für Gewerbetreibende in Bewohnerparkgebieten (§ 45 Abs. 1b Nr. 2 lit. a, § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO)

Die bisherige Verwaltungspraxis, Gewerbetreibende ohne eigene Stellplätze eine Ausnahmegenehmigung vom Bewohnerparken für Gewerbetreibende (orangene Parkkarte) zu erteilen, wurde zumindest in einzelnen Kommunen geändert. Konkret wird dort nach einem Urteil des VG Würzburg vom 08.03.2017 eine pauschale Erteilung nicht mehr vorgenommen und der Nachweis einer besonderen Dringlichkeit gefordert. Erschwerend kommt hinzu, dass diese Regelung sehr strikt gehandhabt wird. Auch Belieferung, Versorgung, Dienstleistungs- und Montagetätigkeiten werden nicht anerkannt. Für die betroffenen Unternehmen ergeben sich dadurch gravierende Probleme bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit. In letzter Konsequenz bleibt für diese Unternehmen nur die Option, ihre Standorte in Innenstädten aufzugeben. Das hätte Folgen für die Attraktivität der Innenstädte. Angeregt wird deshalb eine Regelung, die für ansässige Gewerbetreibende die Ausgabe einer Ausnahmegenehmigung zum Parken in Bewohnerparkgebieten ermöglicht.

Fehlendes Piktogramm für Ladezonen

Ein solches Piktogramm fehlt weiterhin. Diese innerstädtischen Flächen sollten sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr an zentralen Stellen eingerichtet werden. Damit könnte das Parken in zweiter Reihe durch Lieferfahrzeuge, Lastenfahräder, Taxen und Mietwagen vermieden werden.

D. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.