

Stellungnahme des ZDK zum Entwurf einer (X.) Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften - StVO

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) e.V. begrüßt grundlegend die Bestrebungen der Bundesregierung, mit dem nun vorgelegten Entwurf zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die im Koalitionsvertrag vereinbarte Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutz im Straßenverkehrsrecht sowie die Erweiterung der kommunalen Steuerungsmöglichkeiten für den Straßenverkehr unter der Rücksichtnahme auf die Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen zu realisieren. Als Verband der Werkstätten und Autohandelsunternehmen warten und reparieren wir Fahrzeuge aller Art und stehen so für Sicherheit und Umweltschutz im Straßenverkehr. Der vorgelegte Entwurf verfolgt aus unserer Sicht den richtigen Ansatz, die historisch gewachsene Straßeninfrastruktur in der Bundesrepublik unter dem Gebot der Verkehrssicherheit und im Sinne einer effektiven Nutzbarkeit mit Augenmaß an die sich wandelnden realen Mobilitätsverhältnisse anzupassen. Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist nicht nur die Voraussetzung für stabile Liefer- und Versorgungsketten, sondern gleichzeitig auch das Rückgrat für eines der wesentlichen Elemente der individuellen mobilen Freiheit, unabhängig von der Form des Transportmittels.

Sicherheit und Verkehrsfluss sicherstellen

Wir befürworten daher, dass der Entwurf auch in Zukunft dem Aspekt der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ eine wesentliche Rolle bei der Planung der Infrastruktur und der Festlegung verkehrlicher Maßnahmen gibt. Dies ist unserer Meinung nach im Sinne einer ökologisch und ökonomisch sinnvollen Verkehrsgestaltung, wenn beispielsweise Staus und Ausweichverkehre ausdrücklich vermieden werden. Gleichzeitig schafft der Entwurf die Möglichkeit, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer/innen sachgerecht zu berücksichtigen und zu einem fairen Ausgleich zu bringen. Dies muss immer mit Blick auf die jeweilige Situation vor Ort unter Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer/innen erfolgen. Ein ordnungspolitisches Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander zugunsten eines einzelnen Transportmittels ginge an den Lebensrealitäten der breiten Bevölkerung vorbei. Für den Großteil der Bevölkerung ist das Automobil in vielen Situationen und an vielen Orten nach wie vor ein nicht ersetzbares Verkehrsmittel, wie viele Umfragen zeigen. Alternative Angebote müssen deswegen nicht nur erst geschaffen, sondern gut geplant und für die Nutzer attraktiv sein. Auch dafür gibt der Entwurf den Kommunen den erforderlichen Spielraum, den sie aber erst noch durch entsprechende Angebote füllen müssen.

Sonderfahrstreifen auch für elektrische Automobilität nutzen

Die geplante prognostische Abwägung der verkehrsplanerischen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit beim Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz scheint uns nicht nur angebracht, sondern kann gleichzeitig einen nicht zu unterschätzenden Wissensgewinn für sämtliche derartiger Maßnahmen für die Zukunft darstellen. Die Förderung von alternativen Antriebsformen sowie die Stärkung von Sharing- und Busverkehren durch die optionale Ermöglichung von Sonderfahrstreifen ist in den Augen des ZDK ein nachvollziehbares Signal im Transformationsprozess des Verkehrssektors. Allerdings ist dann konsequenterweise auch Spielraum zu schaffen, damit elektrisch betriebene Fahrzeuge (BEV, PHEV, FCV) ebenfalls diese Sonderfahrstreifen nutzen dürfen, wie dies beispielsweise in Norwegen als unterstützende Maßnahme für den Hochlauf der Elektromobilität praktiziert wurde.

Stadt und Land vereinen – Berufspendler brauchen diskriminierungsfreien Zugang

Bei all diesen Maßnahmen dürfen nicht die Mobilitätsbedürfnisse insbesondere von Pendlerinnen und Pendlern, die keinen ausreichenden Zugang zum ÖPNV, Sharing- oder Demandsystemen haben, durch Fahr einschränkungen oder einseitiger Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt werden. Individuelle Mobilität mit dem Automobil muss auch weiterhin gewährleistet und bezahlbar bleiben. Die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig von der Form des Transportmittels, müssen für einen ökologischen und ökonomischen Verkehrsfluss gewährleistet bleiben. Diese Grundsätze sind bei allen Steuerungsinstrumenten, die eine klimaneutrale Mobilität zum Ziel haben, zu wahren.

Tempo-30-Zonen insbesondere für vulnerable Gruppen schaffen

In diesem Zusammenhang bewerten wir auch die Ausweitung des Ermessensspielraums der Kommunen zur Einführung von Tempo-30-Zonen als sehr kritisch, da hierin das Potential einer willkürlichen Verkehrsverlangsamung einhergehend mit der beabsichtigten generellen Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs von den Straßen liegt. Eine solche Verbotspraxis wäre weder sozial gerecht noch dem Großteil der Bevölkerung, der täglich am motorisierten Individualverkehr teilnimmt und auf mobile Freiheit im privaten wie beruflichen Kontext angewiesen ist, glaubhaft zu vermitteln. Die Umsetzung von Tempo-30-Zonen zum Schutz von vulnerablen Gruppen, wie Kindern und Senioren, wie im Referentenentwurf vorgesehen, sollte daher in der Praxis auch nur an geeigneten Stellen erfolgen und nicht für eine pauschale flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Kommunen missbraucht werden. Tempo-30-Zonen müssen für Ihre Wirksamkeit einen klar erkennbaren Grund, wie bspw. die unmittelbare Nähe zu Kitas, Schulen, Spielplätzen, Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen, haben und dürfen keinesfalls ein Instrument der Gängelung oder Bevormundung von Bürgerinnen und Bürgern sein.

Ladezonenkennzeichnung

Die Einführung eines einheitlichen Ladezonenzeichnens wird vom ZDK als enorme Verbesserung gesehen, vor allem für die Unternehmen des Handwerks und der Logistik mit ihren täglichen Be- und Entladungsvorgängen. Davon werden auch viele kleinere Betriebe des Kfz-Gewerbes in Innenstadtlagen profitieren, wenn diese dann auch in ausreichender Zahl geschaffen werden. Neue Regelungen zu Anwohnerparkgebieten müssen auch mögliche Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb der Unternehmen des Kfz-Gewerbes, d.h. des Autohandels und der Reparaturwerkstätten, sowie des Handwerks im Allgemeinen gleichermaßen berücksichtigen und dürfen hier zu keiner weiteren Benachteiligung führen.

Anwohnerparkgebiete für Mittelstand und Beschäftigte

Die bisherige Praxis von Anwohnerparkausweisen zeigt, dass gerade Betriebe und ihre Beschäftigten kaum oder sehr begrenzt diese Ausweise erhalten können. Anwohnerparkgebiete müssen daher zu Quartiersparkgebieten entwickelt werden und für betriebsnotwendige Kraftfahrzeuge als auch für die Fahrzeuge der Beschäftigten am Ort des Sitzes des Unternehmens als auch am Ort der Erbringung der Handwerksleistungen uneingeschränkt und unbürokratisch nutzbar und in ausreichender Zahl verfügbar sein. Gerade mit Blick auf das unterschiedliche Nutzungsverhalten von Anwohnern und Gewerbetreibenden, mit ihren Beschäftigten, sind die wertvollen Parkplätze zu Tages- und Nachtzeiten sehr unterschiedlich nachgefragt. Durch eine intelligente Vergabe und Steuerung der Anwohnerparkplätze auch für die Beschäftigten von kleineren und mittleren Betrieben, ohne eigene Parkplätze, könnte der vorhandene Parkraum effizienter genutzt werden. Hier können gerade die Kommunen eine mittelstandsfreundliche Politik betreiben, wenn sie beispielsweise auch durch diesen Gesetzentwurf dazu angehalten werden.

Berlin, den 06.10.2023