



## Für ein gleichberechtigtes Miteinander im Straßenverkehr

Stellungnahme des ZDK zum Entwurf einer 56.  
Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften – StVO vom 25.09.2023



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) e.V. begrüßt grundlegend die Bestrebungen der Bundesregierung, die 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. Die tatsächliche Umsetzung dessen in dem vorliegenden Entwurf sieht jedoch eine einseitige Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs vor, der die Lebensrealität der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung ungenügend berücksichtigt.

### **Sicherheit und Verkehrsfluss sicherstellen**

Wir befürworten, 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 beimisst. Dies ist unserer Meinung nach im Sinne einer ökologisch und ökonomisch sinnvollen Verkehrsgestaltung, wenn beispielsweise Staus und Ausweichverkehre ausdrücklich vermieden werden. Dennoch gelingt es dem Entwurf nicht, 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 geht an den Lebensrealitäten der breiten Bevölkerung vorbei. Für diese 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 Nutzung attraktiv sein. Hierfür gibt der Entwurf den Kommunen den erforderlichen Spielraum, den sie aber erst noch durch entsprechende Angebote füllen müssen. Eine Verpflichtung, beispielsweise zunächst mehr Park+Ride-Angebote zu schaffen, bevor Verkehrsstreifen für den motorisierten Individualverkehr verknappt werden können, fehlt gänzlich.

### **Sonderfahrstreifen auch für elektrische Automobilität und Pendler 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 nicht nur den Spielraum, sondern auch eine Verpflichtung zu schaffen, damit elektrisch betriebene Fahrzeuge (BEV & PHEV) ebenfalls diese Sonderfahrstreifen nutzen dürfen, wie dies beispielsweise in Norwegen als unterstützende Maßnahme für den Hochlauf der Elektromobilität praktiziert wurde. Denn auch Plug-in-Hybride haben die technische Funktionalität, ausschließlich elektrisch betrieben zu werden, wenn sie beispielsweise in definierten Innenstadtbereichen fahren.

Bei all diesen Maßnahmen dürfen nicht die Mobilitätsbedürfnisse insbesondere von Pendlerinnen und Pendlern, die keinen ausreichenden Zugang zum ÖPNV, Sharing- oder Demandsystemen haben, durch Fahreinschränkungen 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.

Daher müssen durch Sonderfahrstreifen eingebüßte Stellplätze konsequent ersetzt werden, um den ohnehin eingeschränkten Zugang in Städte für Berufspendler/innen nicht weiter zu erschweren. Hierfür fordern wir den Ausbau der P+R-Möglichkeiten durch die Kommunen und die Berechtigung der Nutzung von Sonderfahrstreifen für Berufspendler/innen.

#### **Vorschlag des ZDK (unterstrichen)**

§45 Absatz 1b Satz 2

„7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit, oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, durch die Nutzungserlaubnis von Sonderfahrstreifen für batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride im elektrischen Antrieb, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die angemessene Auszeichnung von ausgleichenden Stellplätzen für Pendler berücksichtigt sind, hinsichtlich

a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und

b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

8. zur Gewährleistung der Leichtigkeit des Pendlerverkehrs, wenn zwei oder mehr Personen im Fahrzeug sind.

#### **Tempo-30-Zonen insbesondere für vulnerable Gruppen schaffen**

Wir bewerten auch die Ausweitung des Ermessenspielraums der Kommunen zur Einführung von Tempo-30-Zonen als sehr kritisch, da hierin das Potential einer willkürlichen Verkehrsverlangsamung 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, Krankhäusern und Pflegeeinrichtungen, haben und dürfen keinesfalls ein Instrument der Gängelung oder Bevormundung von Bürgerinnen und Bürgern sein. Anderenfalls führt ein Nichtverständnis zu erhöhter Ablehnung der Vorschrift, was zu einem Scheinsicherheitsgefühl der schützenswerten Gruppen führt. Eine Ausweitung von Tempo 30-Zonen auf Streckenabschnitte von bis 500 Metern zwischen zwei aus o.g. Gründen erforderlichen Tempo-30-Zonen lehnt der ZDK ab, da die Einsicht der Verkehrsteilnehmenden in diese Regelung kaum zu erwarten sein dürfte.

### Vorschlag des ZDK (unterstrichen)

§45 Absatz 9

„4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c ~~und kurze Streckenabschnitte von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,~~“

„6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im ~~unmittelbaren~~ Bereich 50 Metern vor und 50 Metern hinter ~~von~~ an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,“

### Anwohnerparkgebiete für Mittelstand und Beschäftigte

Die bisherige Praxis von Anwohnerparkausweisen zeigt, dass gerade Betriebe und ihre Beschäftigten kaum Ausweise erhalten können. Anwohnerparkgebiete müssen daher zu Quartiersparkgebieten entwickelt werden. Sie müssen für betriebsnotwendige Kraftfahrzeuge und die Fahrzeuge der Beschäftigten am Sitz des Unternehmens und 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. Der Fokus auf städtische Quartiere ist hier nicht ausreichend. Auch in vielen ländlichen Gemeinden herrscht Parkdruck, insbesondere durch touristischen Verkehr oder an Einkaufszentren, Bahnhöfen und Umsteigeplätzen für Pendler.

### Vorschlag des ZDK (unterstrichen)

§45 Absatz 1b Satz 2a

„[...] im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner sowie gewerblich Anlieger städtischer Quartiere von Siedlungsgebieten mit einem drohenden oder bestehenden erheblichen Parkraumangel sowie deren Beschäftigten durch vollständige oder zeitlich beschränkte bedarfsgerechte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,“.

### Ladezonenkennzeichnung

Die Einführung eines einheitlichen Ladezonenzeichnens sieht der ZDK als enorme Verbesserung, vor allem für die Unternehmen des Handwerks und der Logistik mit täglichen Be- und Entladungsvorgängen. Davon werden auch viele kleinere Betriebe des Kfz-Gewerbes in Innenstadtlagen profitieren, wenn diese in ausreichender Zahl geschaffen werden. Neue Regelungen zu Anwohnerparkgebieten müssen auch 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.



## Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: 36.570 Autohäuser und Kfz-Werkstätten, 435.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 90.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 185 Millionen Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der Mobilität in Deutschland.

[kfgewerbe.de](http://kfgewerbe.de)

### Kontakt:

Jürgen Hasler  
Geschäftsführer  
Leiter Abteilung Politik

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Mohrenstraße 20/21  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 030 817 20 24 17  
E-Mail: [hasler@kfgewerbe.de](mailto:hasler@kfgewerbe.de)  
Internet: [www.kfgewerbe.de](http://www.kfgewerbe.de)

