

## Stellungnahme

### **zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Bearbeitungsstand: 14.06.2023**

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) die politische Interessenvertretung der Paketbranche in Deutschland. Die Branche steht für ca. 14 Mio. Sendungen, die täglich an ca. neun Mio. private, gewerbliche und institutionelle Empfänger geliefert werden. Die Unternehmen der Branche erzielen einen jährlichen Umsatz von derzeit rd. 26 Mrd. Euro.

Wir halten eine Anhörungsfrist von weniger als einem Tag nicht für angemessen, § 47 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zu entsprechen. § 47 (Beteiligung von [...] Fachkreisen und Verbänden) der Gemeinsamen Geschäftsordnung regelt, dass Gesetzesvorlagen möglichst frühzeitig zuzuleiten sind, wenn die Verbände in ihren Belangen berührt sind.

Die Mitglieder des BIEK sind in ihren Belangen vom o. g. Gesetzentwurf berührt. Dies ist schon daran zu erkennen, dass ein vom BIEK seit Jahren vorgetragener Vorschlag zur Einführung eines Verkehrszeichens zur gewerblichen Nutzung von Ladezonen mit einer Änderung von § 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) regulatorisch umgesetzt werden könnte. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass es sowohl aus dem parlamentarischen Raum als auch aus dem BMDV selbst und in Form der Beschlüsse der Sonderverkehrsministerkonferenz vom November 2023 auch von den Ländern Zustimmung zur Umsetzung dieser Vorschläge gab und gibt.

## **I. Allgemeines**

Wir stellen fest, dass neben der Stärkung der Bereiche ÖPNV und Fahrrad zur Erreichung der Klimaziele auch die möglichst störungsfreie Ver- und Entsorgung der Einwohner und Gewerbetreibenden in den Städten mit Waren und Dienstleistungen einen erheblichen Beitrag die Steigerung der Sicherheit und der Lebensqualität eine große Rolle spielt. Der wichtige Anteil des gewerblichen Lieferverkehrs bei Erhalt, Entwicklung und Versorgung sollte sich auch angemessen im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln.

Mit dem Gesetzentwurf wird jedoch eine Gelegenheit verpasst, die im Koalitionsvertrag an mehreren Stellen genannten Zielsetzungen mit Verkehrsbezug, die sich positiv auf den Klima- und Umweltschutz auswirken können, gemeinsam zu regeln. Das ist bedauerlich, weil damit erhebliche Verbesserungen, gerade mit Blick auf die möglichen Senkungen von verkehrsbedingten Emissionen erzielt werden könnten.

So heißt es im Koalitionsvertrag zum Beispiel unter dem Stichwort Güterverkehr auf S. 51: *„Wir unterstützen regionale Güterverkehrskonzepte, fördern emissionsfreie Stadtlogistik wie Ladezonen und Logistik-Hubs.“*

Eine Ergänzung der Verordnungsmächtigungen des § 6 StVG um die Befugnis, gewerblich genutzte Lade-/Lieferzonen straßenverkehrsrechtlich anzuordnen, würde diesen Aspekt des Koalitionsvertrages schnell und wirksam umsetzen. Eine vom BIEK zusammen mit dem renommierten Unternehmen PTV Transport Consult GmbH durchgeführte Simulation der Wirkungen von gewerblichen Ladezonen hat ergeben, dass eine Minderung der ungewollten Halte (Stichwort „2. Reihe-Parken“) um bis zu 70 % erfolgen kann. Damit einher gehen auch Emissionsminderungen, da die Anzahl von Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgängen deutlich vermindert werden kann (Anlage).

## **II. Im Einzelnen**

### **Zu Art. 1 Nr. 1 Buchstabe c**

Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass Ziele zum Schutz der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung neben den etablierten Zielen der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Gegenstände der Rechtsverordnungen sein können.

Beunruhigend ist hingegen, dass es in der Begründung heißt: „Es ist nicht erforderlich, dass die darauf basierende verkehrsregelnde Bestimmung auch Zwecke der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs verfolgt. Diese Zwecke können vielmehr außer Acht bleiben.“ Zur Vermeidung von praktischen Blockaden reicht es nicht, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs nur „berücksichtigt“ werden müssen.

Dass Gemeinden entsprechende Anordnungen bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden beantragen können, beinhaltet die Möglichkeit, dass die Umsetzung sehr kleinteilig und örtlich unterschiedlich erfolgt. Wir halten es für unbedingt erforderlich, die Belange einzelner Verkehrsteilnehmergruppen nicht exklusiv in den Vordergrund zu stellen, sondern andere Nutzungen immer integrativ mitzubeachten.

Es entsteht der Eindruck, dass weniger die konkreten Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer in ihrer Gesamtheit im Mittelpunkt stehen, sondern die Realisierung von Regulierungsmöglichkeiten, um die geforderten Gestaltungsspielräume für Kommunen zu adressieren. Wir wollen die notwendigen Gestaltungsspielräume der Gemeinden und die erforderlichen Regulierungskompetenzen der Straßenverkehrsbehörden nicht kritisieren, müssen aber dennoch auf die Erfahrung hinweisen, dass der realisierte Rechtsrahmen nicht immer geeignet ist, bestehende und ggf. widersprüchliche Nutzungsinteressen der Verkehrsteilnehmer auszugleichen.

Ein Beispiel hierfür ist die Einführung erhöhter Bußgelder für das Halten in zweiter Reihe ohne begleitend den gleichzeitig bestehenden Regelungsbedarf für Liefervorgänge aufzugreifen, indem ordnungsgemäße Parkmöglichkeiten dafür praktisch angeboten werden. Das Resultat ist eine erhebliche Unsicherheit für die einzelnen Zustellerinnen und Zusteller, wie sie ihren beruflichen Pflichten erfüllen können, ohne gleichzeitig ihre Erwerbsgrundlage, nämlich die Fahrerlaubnis durch ordnungswidriges Parken zu gefährden. Dieser Befund beansprucht nicht nur für die Paktdienste Geltung, sondern trifft für eine Vielzahl von dienstleistungsbezogenen Wirtschaftsverkehren zu.

Wir sehen daher eine Unausgewogenheit der Regelung zu Gunsten der Gestaltungsfreiheit kommunaler Verkehrspolitik, mit Instrumenten ergänzt werden sollte, die es den Kommunen erlaubt, die Funktionsfähigkeit der Verkehrsabläufe im Sinne der Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit (Leistungsfähigkeit) des Verkehrs sicherzustellen. Hierbei sollten besonders Verkehrsnutzungen sichergestellt werden, die nicht intrinsisch (wahlfrei) sind, sondern sich aus der Deckung vorangegangener Bedarfe ergibt. So findet Wirtschaftsverkehr nur statt, weil vorher eine Dienstleistung oder ein Transport beauftragt wurde.

Daher sind mit den Regelungen des Entwurfes auch Gefahren für die dauerhafte Etablierung / Beibehaltung gewerblicher Tätigkeiten in verdichteten und zentralen Stadtbereichen verbunden. Die Frage der Erreichbarkeit ist aus unserer Sicht so zentral wie kritisch, ganz unabhängig von der jeweiligen Nutzungsmischung in einzelnen Quartieren. Die Logistiker erreichen täglich ca. 9 Mio. Haushalte und gewerbliche Empfänger in jeder Stadtlage. Aus unserer Sicht ist es daher erforderlich nicht nur Gestaltungsspielräume zu öffnen, sondern einheitliche (und bedarfsgerechte) Gestaltungsformen bereitzustellen. Eine Berücksichtigung besonderer gewerblicher Bedarfe bei der Verkehrsdurchführung ist in diesem Zusammenhang keine ungewünschte Privilegierung, sondern eine notwendige funktionale Differenzierung, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems insgesamt zu erhalten.

## **Zu Art. 1 Buchstabe a**

Einfügung einer neuen Ziffer in § 6 Abs. 1 Nr. 15d mit den Worten:

### **d) zugunsten nicht verlagerbarer zeitlich begrenzter gewerblicher Nutzungen (Lieferzonen).**

Damit wird es den Gemeinden ermöglicht, bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Anordnung von Lieferzonen zu beantragen. Diese spielen eine wichtige Rolle bei der Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen und ermöglichen die verkehrliche Erschließung von Stadtquartieren durch angemessene Anlagen des ruhenden Verkehrs. Gleichzeitig werden die Ziele der Verkehrsreduzierung, des Klimaschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung durch eine störungsfreie Organisation nicht verlagerbarer gewerblicher Verkehre erreicht.

Die Verankerung der Interessen von gewerblichen Nutzern und Versorgern im StVG ist erforderlich, damit den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden vor Ort die Instrumente für eine intelligente und ortsspezifischer Straßenraumgestaltung im Sinne aller Nutzer zur Verfügung stehen.

Berlin, 16. Juni 2023

## WAS BEWIRKEN GEWERBLICHE LIEFER- UND LADEZONEN?

### Wirtschaftsverkehr in der Stadt

Der Kfz-Verkehr in den Städten hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Während sich die Anzahl der Personenkraftfahrzeuge seit 1960 mehr als verzehnfacht hat, ist die Anzahl der Lkw immerhin um das Fünffache gestiegen. Aktuelle Entwicklungen verstärken die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen wie z. B. Lieferfahrzeugen. Das Internet macht Online-Handel und Versand in bisher nicht gekanntem Umfang möglich. Aufgrund dieser Entwicklung wird es für den stationären Einzelhandel zunehmend attraktiver, Verkaufsware in kleiner Stückzahl, dafür aber häufiger zu ordern.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) ist jedoch auf diese Entwicklung nicht eingestellt. Es gibt im öffentlichen Straßenraum keine Flächen für gewerbliche Verkehre, besonders keine Halteflächen für kurzfristiges Be- und Entladen oder kurze Arbeitstätigkeiten.

### Verkehrssimulation mit echten Verkehrs- und Paketdaten



Abbildung 1: Simulationsraum „Hochstadenring/Kaiser-Karl-Ring“ in Bonn

Quelle: OpenStreetMap, eigene Darstellung.

- erschlossenes Gebiet mit Wohn- und Einzelhandelsnutzung
- 2 Fahrspuren je Richtung
- streckenweise Fahrradschutzstreifen und Parkplätze am Straßenrand
- Verkehrsbelastung pro Tag: Ø 7.500-11.700 Fahrzeuge je Richtung
- Morgenspitze: 745 Kraftfahrzeuge, 150 Radfahrende und 3 Paketzustellfahrzeuge pro Stunde je Richtung

Um die Wirkungen von Liefer- und Ladezonen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu zeigen, hat der Paketverband BIEK eine Simulation der Wirkung von Liefer- und Ladezonen bei der PTV Transport Consult GmbH, ein bei vielen Städten bekanntes und renommiertes Unternehmen für integrierte Verkehrskonzepte, in Auftrag gegeben. Grundlage der Simulation waren die Verkehrszählungsdaten eines 800 m langen Streckenabschnitts des Hochstadenring/Kaiser-Karl-Ring zwischen Bornheimer Straße und Kölnstraße in Bonn.

Für die Simulation wurden echte Paketdaten (inkl. Mengen, Zeiten und Zustelladressen) anonymisiert verwendet. Diese Daten repräsentieren mehr als 60 Prozent des Paketaufkommens. Die verbleibenden 40 Prozent wurden maßstabsgetreu hochgerechnet. Damit bildet das Datenmaterial das Verkehrsgeschehen realitätsgetreu ab.

### Die Szenarien und Indikatoren

Da es aktuell keine gewerblichen Ladezonen gibt, wurden Szenarien entwickelt. Die Szenarien gehen davon aus, dass zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele und der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes der Fahrradverkehr durch die Anlage von Fahrradschutzstreifen gefördert wird. Die Zusammensetzung der Verkehrsarten (modal split) wird dadurch nicht verändert.

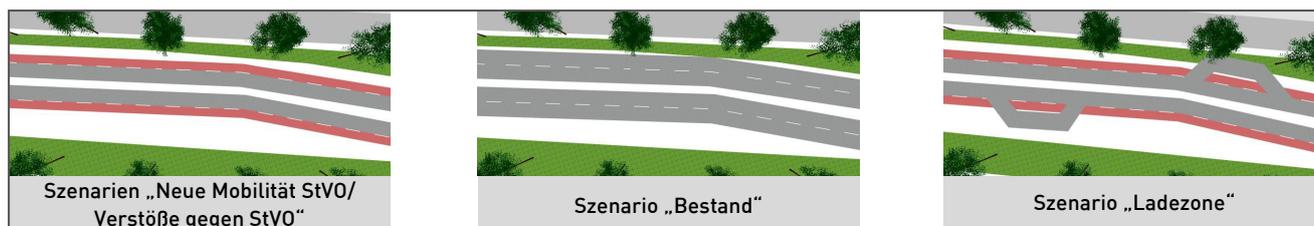


Abbildung 2: Szenarien Quelle: PTV Transport Consult GmbH.

Das Szenario „Bestand“ beschreibt die aktuelle Verkehrssituation ohne Platz für Fahrräder. Die verkehrspolitische Diskussion in den Städten zielt auf die Veränderung dieser Situation. Das Szenario „Neue Mobilität StVO“ beinhaltet einen Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr und einen Fahrradschutzstreifen. Dies ist das erwartete neue „Normal“. Die Zustell-