

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/22269 –**

Wohnmobile im Straßenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Fahrzeugbestand von Wohnmobilen in Deutschland steigt seit Jahren kontinuierlich. Seit 2009 hat sich der Bestand von ca. 325 000 Fahrzeugen innerhalb von zehn Jahren auf 530 000 Fahrzeuge erhöht (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/152231/umfrage/anzahl-der-wohnmobile-in-deutschland/>). Die Zuwächse ziehen sich dabei konstant durch jedes Bundesland. Auffällig ist, dass Reise- bzw. Wohnmobile gegenüber Wohnwagenanhängern, den sogenannten Caravans, in den letzten Jahren deutliche Zuwächse erleben. Trotz der Corona-Krise und den damit verbundenen Einbrüchen im Verkauf sind die Neuzulassungen auch im Jahr 2020 im Vergleich zu anderen Fahrzeugsegmenten beachtlich. Insbesondere im Mai und Juni 2020 waren deutliche Nachholeffekte sichtbar. Allein im Juni 2020 wurden insgesamt 12 726 Fahrzeuge zugelassen, davon 9 154 Wohnmobile und 3 572 Caravans (<https://www.civd.de/artikel/aktuelle-neuzulassungszahlen/>). Mit der steigenden Anzahl der Wohnmobile im Straßenverkehr und in den unterschiedlichen Wohnmobiltypen (Kastenwagenmobile, Alkovenmobile, Teilintegriert, Vollintegriert, Wohnmobile auf Lkw-Basis) ergeben sich auch unterschiedliche Problemstellungen im Straßenverkehr.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die rechtliche Parksituation für Wohnmobile (bitte nach Wohnmobiltyp aufschlüsseln) an Bundesautobahnen, insbesondere an Parkplätzen und Raststätten, auf
 - a) Parkplätzen mit dem Zusatzzeichen „Personenkraftwagen frei“ (VZ-Nummer 1024-10),
 - b) Parkplätzen mit dem Zusatzzeichen „Pkw mit Anhänger frei“ (VZ-Nummer 1024-12),

- c) Parkplätzen mit dem Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse frei“ (VZ-Nummer 1024-13)?

Die Fragen 1 bis 1c werden gemeinsam beantwortet.

Verkehrszeichen werden auf der Rechtsgrundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angeordnet. Eine Beschilderung Parken (Zeichen 314) zusammen mit den in der Frage genannten Zusatzzeichen ist nicht erklärlich. Deswegen wird davon ausgegangen, dass sich die Fragen auf die Zusatzzeichen 1010-58 (Personenkraftwagen), 1010-59 (Personenkraftwagen mit Anhänger) sowie 1010-51 (Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) beziehen, welche bei der Beschilderung mit Zeichen 314 kombiniert werden können.

Die Unterscheidung nach Wohnmobiltypen (Kastenwagen, Alkoven, Teilintegriert usw.) spielt bei der straßenverkehrsrechtlichen Behandlung grundsätzlich keine Rolle. Neben der zulässigen Gesamtmasse ist die straßenverkehrsrechtliche Einstufung als Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung entscheidend (Fahrzeug der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung, welches so konstruiert ist, dass es die Unterbringung von Personen erlaubt und eine bestimmte, Wohnzwecken dienende Ausrüstung umfasst).

Auf Parkplätzen, die mit den Zusatzzeichen 1010-58 oder 1010-59 gekennzeichnet sind, dürfen Wohnmobile nicht parken, da es sich nicht um Fahrzeuge handelt, die der reinen Personenbeförderung dienen. Auf mit Zusatzzeichen 1010-51 gekennzeichneten Parkplätzen dürfen Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t parken, da sie straßenverkehrsrechtlich nicht als Personenkraftwagen oder Kraftomnibusse eingestuft sind. Wohnmobile bis 3,5 t dürfen dort nicht parken.

2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Parkverstöße von Wohnmobilen an Bundesautobahnen, insbesondere an Parkplätzen und Raststätten, sowie über deren Sanktionierung?

Die Überwachung und Verfolgung von Verkehrsverstößen, auch von Parkverstößen mit Wohnmobilen, obliegt ausschließlich den Ländern. Dies gilt auch für Bundesautobahnen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

3. Plant die Bundesregierung eine Aufhebung des LKW-Überholverbots für Wohnmobile über 3,5 t (Vorschriftzeichen 277)?
- a) Wenn ja, wann?
- b) Wenn nein, mit welcher Begründung?

Mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) wurden das Zusatzzeichen „Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 7,5 t ausgenommen“ (Zeichen 1024-19) und die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 277 „Von dem Überholverbot können auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t auf Steigungsstrecken ausgenommen werden, auf denen der durch die 12. Ausnahmeverordnung zur StVO eingeräumte Geschwindigkeitsvorteil besonders zum Tragen kommt“ in die VwV-StVO aufgenommen.

Da Zeichen 277 auch außerhalb von Autobahnen und Kraftfahrstraßen angeordnet wird, wo der Geschwindigkeitsvorteil von Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t nicht zum Tragen kommt, und mit einer Änderung des Regelungsgehalts des Zeichens 277 zudem eine verfassungsrechtlich nicht zulässige Ungleichbehandlung mit anderen Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung verbunden wäre, ist eine weitergehende Änderung der StVO nicht möglich.

Den Interessen der Wohnmobilisten ist somit bereits weitgehend Rechnung getragen, ohne dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die berechtigten Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer unverhältnismäßig beeinträchtigt werden.

4. Plant die Bundesregierung, den Vorschlag einer Gewichtserweiterung für B-Führerscheine von 3,5 t auf 4,25 t aufzugreifen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Das Fahrerlaubnisrecht wurde innerhalb Europas vereinheitlicht. Die nach Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (3. EU-Führerscheinrichtlinie) vorgegebene Einteilung der Kraftfahrzeuge in unterschiedliche Fahrerlaubnisklassen wurde in Deutschland in den §§ 6 und 6a der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) umgesetzt.

Um ein Wohnmobil mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t bis maximal 4,25 t fahren zu dürfen, ist eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 erforderlich.

Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie ermöglicht in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b Absatz 2 zum Beispiel Fahrern mit Wohnwagen, deren Fahrzeugkombinationen zwischen 3,5 t und 4,25 t liegen, einen erleichterten Zugang zu einer erweiterten Fahrerlaubnis der Klasse B. Gemäß § 6a FeV kann die Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96 für diese Fahrzeugkombinationen erteilt werden, wenn zuvor eine Fahrerschulung abgeschlossen wurde.

Eine Ausweitung dieser Regelung für Wohnmobile mit einer Gesamtmasse von bis zu 4,25 t ist wegen der europarechtlichen Vorgabe, die diese Regelung nur bei Fahrzeugkombinationen vorsieht, nicht möglich. Ob die EU im Rahmen der laufenden Revision der 3. EU-Führerscheinrichtlinie Änderungen bei den derzeitigen Definitionen der Fahrerlaubnisklassen vornimmt, ist noch offen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die technischen Nachrüstmöglichkeiten von älteren Wohnmobilen (Euro-4 und Euro-5) zur Erreichung der Euro-6-Norm?

Eine Hardware-Nachrüstung von Wohnmobilen zwecks Reduzierung des Schadstoffausstoßes (zum Beispiel mit einem Stickstoffoxidminderungssystem) ist gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung jederzeit möglich. Jedoch werden die Fahrzeuge beispielweise nach einer Hardware-Nachrüstung nicht einer anderen Emissionsklasse (zum Beispiel von Euro 5 auf Euro 6) zugeordnet.

Eine solche Umschlüsselung würde über die mit dem Nachweis der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte ergangene Bestätigung hinausgehen. Denn eine neue Grenzwertstufe umfasst neben den verschärften Emissionsgrenzwerten für die hier in Betracht kommenden Fälle ein ganzes Paket von neuen umweltrelevanten Anforderungen, deren Einhaltung der Hersteller bei der Genehmigung des Fahrzeugtyps nachweisen muss.

6. Plant die Bundesregierung Förderprogramme zur technischen Nachrüstung für Wohnmobile, ähnlich den Förderprogrammen für Handwerker- und Lieferfahrzeuge oder Diesel-Busse?
 - a) Wenn ja, wann?
 - b) Wenn nein, mit welcher Begründung?

Derzeit ist eine Förderrichtlinie für eine Hardware-Nachrüstung mit einem Stickstoffoxidminderungssystem speziell für Wohnmobile nicht geplant.

Nach Einschätzung der Bundesregierung sind die Förderrichtlinien „Hardware-Nachrüstung bei schweren Kommunalfahrzeugen sowie leichten und schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen“ in Ergänzung zu den weiteren Maßnahmen des Bundes sowie der Maßnahmen der Länder und Kommunen zur kurzfristigen Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung ausreichend.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Wertverlust von Reisemobilen mit Dieselmotor durch eventuelle Fahrverbote?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

8. Plant die Bundesregierung, den Vorschlag des Deutschen Caravaning Instituts zur Einführung eines C-Kennzeichens (<https://c-kennzeichen.de/>) aufzugreifen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht derzeit keine Notwendigkeit, für Wohnmobile ein eigenes Kennzeichen einzuführen.

Wohnmobile weisen keine solchen Besonderheiten auf, die eine eigenständige Kennzeichnung erfordern würden.