

Inhaltsverzeichnis

I Gefahrgutregelungen und Ladungssicherung im Handwerk	7
Vorwort	7
1 Verantwortung, Haftung allgemein	8
2 Gefahrgut	9
2.1 Begriffsbestimmung	19
2.2 Rechtsgrundlagen	22
2.3 Kleinmengenregelungen	23
3 Ladungssicherung	51
3.1 Rechtliche Grundlagen	51
3.2 Was muss gesichert werden?	52
3.3 Welche Hilfsmittel gibt es?	53
Glossar	58
Betriebsanweisungen: Ladungssicherung Handwerkerregelung	63
II Lenk- und Ruhezeiten	67
Einleitung	67
1 Die wichtigsten Regelungen (Überblick)	68
1.1 EU-Regelungen	68
1.2 Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)	69
1.3 Nationale Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere Fahrpersonalverordnung	69
1.4 Unterschiedliche Regelungen je nach Fahrzeugkategorie	70
2 Ausnahmeregelungen für Beförderungen von Material und Ausrüstungen in einem Umkreis von 50 Kilometern	71
2.1 Ausnahmeregelung nach §18 Abs. 1 Nr. 7 der Fahrpersonalverordnung für Fahrzeuge, die der EU-Regelung unterliegen	71
2.2 Keine Anwendung der Ausnahmeregelung des §18 Abs. 1 Nr. 7 FPersV auf Fahrzeuge, die dem AETR unterliegen	73
2.3 Anwendung der Ausnahmeregelung des §18 Abs.1 Nr. 7 FPersV auch auf Fahrzeuge, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen	73
2.4 Anwendung der Ausnahmeregelung des §18 Abs. 1 Nr. 7 auch auf Fahrzeuge, die unter § 57 a StVZO fallen (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t)	73
2.5 Keine Befreiung von den Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes	74
2.6 Zusammenfassung Ausnahmeregelungen	75

3 Lenk- und Ruhezeitvorschriften nach der EU-Regelung und dem AETR	77
3.1 Lenkzeiten	77
3.2 Fahrtunterbrechungen	78
3.3 Ruhepausen nach dem Arbeitszeitgesetz	78
3.4 Ruhezeiten	79
4 Lenk- und Ruhezeitvorschriften der Fahrpersonalverordnung	81
4.1 Vorbemerkung	81
4.2 Regelungen im Einzelnen	81
5 Kontrollmittel	83
5.1 Handschriftliche Aufzeichnungen nach der Fahrpersonalverordnung	83
5.2 EG-Kontrollgerät, einschließlich digitales Kontrollgerät	84
5.3 AETR-Kontrollgerät	88
5.4 Fahrtschreiber nach § 57 a StVZO	88
5.5 Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage	89
6 Unternehmer- und Fahrerpflichten	90
7 Ahndung von Verstößen	92
8 Überblick	93

III Sonderparkausweise für Handwerker

Einleitung	95
1 Welche rechtlichen Grundlagen finden Anwendung?	96
2 Wer ist berechtigt, den Handwerker-Parkausweis zu beantragen?	97
3 Von welchen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit der Handwerker-Parkausweis?	98
4 Von welchen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit der Handwerker-Parkausweis nicht?	100
5 Welche Ausstellungsbedingungen gelten für den Handwerker-Parkausweis?	101
6 Was kostet ein Handwerker-Parkausweis?	103
Anlage: Handwerksordnung	105

1 Verantwortung, Haftung allgemein

Der Frage nach Delegation, Verantwortung und Haftung wird in vielen Unternehmen bedauerlicherweise immer erst dann genau nachgegangen, wenn ein Zwischenfall eingetreten ist. Leider wird diese Frage sehr oft erst durch die Kontroll- bzw. Ahndungsbehörden aufgeworfen. Immer wieder stellt sich hierbei heraus, dass diesem Thema zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Ist dies der Fall, kann eine unangenehme Nebenwirkung sein, dass neben dem Bußgeld z. B. wegen eines verkehrsrechtlichen Verstoßes auch eine Ahndung wegen eines Organisationsverschuldens erfolgt.

Eine schriftliche Fixierung der Aufgaben im Unternehmen ist grundsätzlich nicht vorgeschrieben, aber sehr sinnvoll. Wird delegiert, sollte das Aufgabenfeld klar abgegrenzt werden. Wenn es Überschneidungen mit anderen Verantwortlichen gibt, sollten diese bei der Festlegung der Kompetenzen anwesend sein. Der Arbeitgeber muss seinem Mitarbeiter die nötigen Sachmittel (dazu zählt auch die erforderliche Zeit) zur Verfügung stellen und ihm gegebenenfalls die nötigen Kenntnisse vermitteln. Der Mitarbeiter wiederum muss sich entsprechend äußern, wenn er die ihm übertragene Aufgabe mangels Sachmitteln oder Kenntnissen nicht ausreichend wahrnehmen kann.

Informiert ein Mitarbeiter seinen Vorgesetzten, dass er einer Verpflichtung mangels Zeit, Kenntnissen oder Sachmitteln nicht nachkommen kann, ist dieser zum Handeln verpflichtet. Eine Rückdelegation nach dem Prinzip „Dann kümmern Sie sich mal darum.“ ist nicht möglich. Der Vorgesetzte muss sich nun selbst der Sache annehmen und für die Abstellung des Mangels sorgen z. B., in dem er den Mitarbeiter zu einem Lehrgang anmeldet.

Nach erfolgter Delegation muss eine ausreichende Kontrolle erfolgen. Leider ist „ausreichend“ ein unbestimmter Rechtsbegriff. Ausreichend häufig und intensiv sind Kontrollen immer dann, wenn durch sie nachvollziehbar sichergestellt werden kann, dass keine Verstöße begangen bzw. alle Mängel umgehend abgestellt werden können. Die Kontrolle muss nicht schriftlich dokumentiert werden. Allerdings ist die Beweiskraft von Aussagen wie: „Natürlich habe ich den Mitarbeiter regelmäßig kontrolliert. Wann das war, weiß ich aber nicht mehr so genau.“ äußerst dürftig.

Wer Kontrollen durchführt, sollte folgende Punkte festhalten:

- Datum / Uhrzeit / Dauer
- Wer hat kontrolliert?
- Wer / was wurde kontrolliert?
- Wurden Mängel festgestellt?
- Wann wurden diese Mängel behoben?

Sehr hilfreich sind Fotos der Kontrollen. Digitale Fotografie ist inzwischen sehr preiswert, die Bilder lassen sich leicht archivieren und haben auch vor Gericht ausreichende Beweiskraft. Werden Fahrzeuge überprüft, sollte immer ein Foto das Kennzeichen zeigen. Viele Kameras ermöglichen zudem das Einbrennen von Datum und Uhrzeit direkt in das Bild.

Die Verantwortlichen im Einzelnen

Bei der Fragestellung der gefahrgutrechtlichen Verantwortung sind das ADR, die GGvSE und die RSE heranzuziehen. Bei unterschiedlichen Interpretationsmöglichkeiten wird in dieser Übersicht immer die schärfste Regelung angegeben.

↳ Tabelle 1

Verlader	Straßenverkehrsordnung	Gefahrgutrecht
<i>Definition</i>	<p>Die StVO nennt den Verlader als Verantwortlichen gar nicht. Allerdings ziehen zahlreiche Gerichtsurteile den „Leiter der Ladearbeiten“ zur Verantwortung. Leiter der Ladearbeiten ist derjenige, unter dessen direkter Verantwortung Ladearbeiten durchgeführt werden. (Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluss v. 27.12.1982)</p>	<p>Verlader ist das Unternehmen, das gefährliche Güter verlädt. Wer gefährliche Güter als unmittelbarer Besitzer an den Beförderer übergibt (z. B. durch Bereitstellung an der Verladerrampe), ist ebenfalls Verlader.</p>
<i>Pflichten</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Muss mit dem Fahrer zusammen für ausreichende Ladungssicherung sorgen. ■ Muss auf den Fahrer einwirken, wenn dieser ohne ausreichende Sicherung fahren will. Diese Pflicht reicht soweit, dass der Verlader bei einem uneinsichtigen Fahrer und gravierenden Mängeln das Hoftor schließen muss. Kann der Fahrer mit solchen Mitteln nicht an der Fahrt gehindert werden, hilft nur noch das Einschalten der Polizei. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Muss zusammen mit dem Fahrer für ausreichende Ladungssicherung sorgen. ■ Muss den Fahrer auf gefährliche Güter hinweisen. Dies gilt für kennzeichnungspflichtige Transporte, nicht kennzeichnungspflichtige Transporte („Tabelle der begrenzten Mengen“) und zusammengesetzte Verpackungen („LQ-Regelung“). ■ Darf nur unbeschädigte Versandstücke übergeben. ■ Muss dafür sorgen, dass bei kennzeichnungspflichtigen Transporten die Unfallmerkbblätter übergeben werden.

3.2 Was muss gesichert werden?

Diese Frage lässt sich einfach beantworten: Alles. Ladung im Sinne der Ladungssicherungsvorschriften ist alles, was sich auf der Ladefläche befindet. Dies erfasst also nicht nur die eigentliche Ladung, sondern auch Geräte zum Umschlag (Handhubwagen, Sackkarre usw.), Leitern oder auch die Ladungssicherungsmittel selbst. Gesichert ist Ladung immer dann, wenn sie sich nicht oder nicht nennenswert zueinander und zu den Aufbauten des Fahrzeuges bewegen kann.

Ladung ist nicht nur gegen Herabfallen, Herunterrollen oder Wegkippen zu sichern. Leichte Teile müssen auf offenen Fahrzeugen auch gegen Herabwehen gesichert werden. Beim Transport von Sand o.ä. reicht ein Befeuchten nicht als Sicherung gegen Herabwehen aus! Feste Abdeckungen, Planen oder „luftdurchlässige Planen“ schaffen hier Abhilfe. Außerdem muss die Ladung auch gegen vermeidbares Lärmen gesichert werden. Wird Ladung z. B. in Gestellen transportiert, die zwar ausreichend dimensioniert sind, aber durch Vibrationen entsprechende Geräusche verursachen, müssen Maßnahmen getroffen werden, die dies verhindern (z. B. durch Schaumstoffpolster).

Die gerne genutzte Ausrede, Ladungssicherung dauere zu lange und sei zu teuer, stehen schon die empfindlichen Bußgelder entgegen, die derartige Verstöße nach sich ziehen. Hinzu kommt, dass viele Schäden an Ladung und Fahrzeug, die auf schlechte Ladungssicherung zurückzuführen sind, durch den Unternehmer selbst getragen werden müssen. Hier zahlt keine Versicherung. Werden Dritte geschädigt, tritt hier zwar die Versicherung ein, doch schlägt sich dies natürlich sofort in den Prämien nieder. Dass das Sichern zu lange dauere, ist auch eher auf Unkenntnis zurückzuführen. Denn



Sicherung mit luftdurchlässiger Plane



Die Flaschen sind gegen Lärmen mit Kunststoffnetzen überzogen und zusätzlich mit einem Gurt gesichert

Ladungssicherung muss weder teuer noch zeitaufwendig sein – nur durchdacht (Viele nützliche Hinweise zur Kostenreduktion bei der Ladungssicherung finden Sie in: Kosten runter bei der Ladungssicherung, Bestell-Nr. 26228, Verlag Heinrich Vogel). Daher sollte nicht nur für Gurte, Ketten oder Antirutschmatten Geld investiert werden, sondern auch in die Ausbildung der Fahrer und Verlader. Nur so können sie ihre Hilfsmittel optimal einsetzen.

3.3 Welche Hilfsmittel gibt es?

Das wichtigste Hilfsmittel zur Ladungssicherung gibt es nicht beim Händler: Der gesunde Menschenverstand sollte immer allem voran gehen, denn durchdachte Ladungssicherung ist sicher und schnell angewandt. Jeder Fahrer sollte seine Ladung vor Fahrtantritt mit folgenden Fragen kontrollieren: „Was passiert damit, wenn ich eine Vollbremsung machen muss? Wohin kippt / rutscht die Ladung, wenn ich einem Kind ausweichen muss?“



Ladungssicherung von Bohrgestänge auf einem Anhänger. Diese Gestänge sind sicher untergebracht und zur Anbringung / Entfernung der Sicherung genügt ein Handgriff.

Bereits vor der Beladung muss die Sicherung der Ladung berücksichtigt werden. Sofern möglich, sollte die Ladefläche gesäubert werden. Staub, Dreck und Feuchtigkeit reduzieren die Reibung erheblich. Wann immer es möglich ist, sollten reibungserhöhende Materialien zum Einsatz kommen. Je höher die Reibung, desto weniger Sicherungsmittel müssen eingesetzt werden.

Wenn die Ladefläche mit Ladung vollständig ausgefüllt werden kann, ist auch dies eine gute Methode durch Formschluss zu sichern. Allerdings ist hierbei unbedingt zu beachten, wie wenig (!) die Fahrzeugaufbauten halten. Beim Einsatz von Pkw / Pkw-Kombi sollten immer die Sicherheitsgurte der Rückbank über Kreuz eingehakt werden. So kann Energie, die auf die Rückbank wirkt, bei einer Vollbremsung aufgefangen werden. Andernfalls knicken die Rücksitze weg und entlassen die Ladung ungebremst in die Fahrgastzelle.

Das Hilfsmittel Nr. 1 ist und bleibt der Zurrgurt. Um seine Lebensdauer zu verlängern, sollte folgendes beachtet werden:

- Nur zum Zurren einsetzen. Zurrgurte sind nicht zum Heben oder Ziehen von Lasten geeignet.
- Vor Beschädigung schützen. Eingeschnittene oder abgeschuerte Gurte müssen aussortiert werden. Damit es nicht soweit kommt, schützen Kantenschoner den Gurt. Keine Lasten auf Gurten abstellen.
- Vor Chemikalien schützen. Öle, Fette, Lösungsmittel, Säuren und Laugen greifen das Gurt-

1 Die wichtigsten Regelungen (Überblick)

1.1 EU-Regelungen

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006,
(Neuregelung der Lenk- und Ruhezeiten,
gültig im Wesentlichen ab 11. April 2007),
- Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
(noch gültig bis zum 10. April 2007),
- Verordnung (EWG) Nr. 3821/85
(Regelung über das EG-Kontrollgerät,
einschließlich digitales Kontrollgerät),
- Verordnung (EG) Nr. 2135/98,
(Ergänzende Bestimmungen zum digitalen Kontrollgerät),

Die EU-Regelungen gelten für innergemeinschaftliche Beförderungen, d. h.

- a) Beförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates der EU,
- b) Grenzüberschreitende Beförderungen unmittelbar zwischen Mitgliedstaaten der EU,

außerdem für grenzüberschreitende Beförderungen zwischen einem EU-Staat und der **Schweiz**. Die Schweiz ist zwar AETR-Staat, nicht aber EU-Mitgliedstaat; die Anwendung der EU-Regelungen, einschließlich der Regelung über das Kontrollgerät, ergibt sich aber aus einem Abkommen zwischen der EU und der Schweiz von 2002 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 30. April 2002, Seite L 114 / 91) sowie aus Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b der VO (EG) Nr. 561/2006).

Hinweis

Die Anwendung der VO(EG) Nr. 561/2006 auf den Verkehr mit der Schweiz wird allerdings noch bis zum Jahre 2007 auf sich warten lassen. Da die VO(EWG) Nr. 3820/85 am 10. April 2007 ausläuft, wird im Verkehr mit der Schweiz ab dem 11. April 2007 bis zur Anwendbarkeit der VO(EG) Nr. 561/2006 ausschließlich das AETR gelten. Laut Mitteilung der zuständigen schweizerischen Stellen toleriert die Schweiz aber schon jetzt im Verkehr mit der Schweiz Fahrzeuge aus EU-Staaten, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind.

Die EU-Vorschriften gelten unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs, also auch für Fahrzeuge, die in einem Nicht-EU-Staat zugelassen sind und mit denen Beförderungen durchgeführt werden, die der EU-Regelung unterliegen. Die EU-Vorschriften gelten gleichermaßen für Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen wie für selbstfahrende Unternehmer.

Grundsätzlich gelten die EU-Vorschriften für Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, von mehr als 3,5 t und für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens acht Fahrgastplätzen. Die Mitgliedstaaten sind ermächtigt, Ausnahmen von den EU-Vorschriften zuzulassen, so auch für Transporte, die von Handwerksbetrieben durchgeführt werden (Näheres hierzu siehe Abschnitt 2).

Die EU umfasst 25 Mitgliedstaaten (Stand: 1. August 2006): Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern.

1.2 Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Das AETR gilt ausschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen AETR-Staaten bzw. zwischen AETR- und EU-Staaten, und zwar jeweils für die gesamte Strecke, auch wenn ein Teil der Fahrt durch einen EU-Staat geht (AETR-Vorrang). Beispiel: Fahrt von Deutschland durch Polen nach Russland.

Das AETR ist auf dieselben Fahrzeugkategorien anzuwenden wie die EU-Regelung. Auch das AETR gilt für Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen und für selbstfahrende Unternehmer.

Das AETR gilt für grenzüberschreitende Beförderungen nach und durch folgenden Staaten (Stand: 1. August 2006):

Andorra, Aserbaidshan, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Bundesrepublik Jugoslawien, Kasachstan, Kroatien, Moldawien, Republik Mazedonien, Rumänien, Russische Föderation (Russland), Türkei, Turkmenistan, Usbekistan und Weißrussland (Belarus). (Zum Sonderfall Schweiz vgl. Abschnitt 1.1).

1.3 Nationale Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere Fahrpersonalverordnung

- | | |
|---------------------------------------|--|
| a) Fahrpersonalgesetz | e) EG-Kontrollrichtlinienverordnung |
| b) Fahrpersonalverordnung | f) Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) |
| c) Arbeitszeitgesetz | g) Bußgeldkatalog Sozialvorschriften |
| d) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung | |

Das **Fahrpersonalgesetz** enthält im Wesentlichen Regelungen über Aufsichtsbefugnisse und Bußgeldvorschriften.

Die Neufassung der **Fahrpersonalverordnung** vom 27. Juni 2005 enthält folgende Regelungen:

- Anwendung von EU-Vorschriften auf Fahrzeuge, die nicht unter die EU-Regelung fallen, insbesondere Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, von mehr als 2,8 t bis zu 3,5 t.
- Befreiung bestimmter Fahrzeugkategorien von der EU-Regelung, darunter **Fahrzeuge von Handwerksbetrieben** (§18 Abs. 1 Nr. 7. Näheres hierzu siehe Abschnitt 2),

3 Von welchen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit der Handwerker-Parkausweis?

Ein solcher Handwerker-Parkausweis kann den Handwerker befreien von:

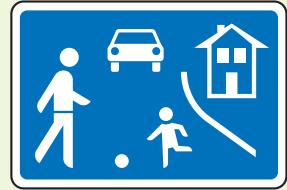
- dem **Verbot des Parkens auf Gehwegen** (§12 Abs. 4 StVO). Normalerweise sind die Gehwege ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Der Handwerker-Parkausweis erlaubt jedoch dem Handwerker, sein Einsatzfahrzeug für die Dauer des Einsatzes auch auf Gehwegen abzustellen, sofern stets eine Durchgangsbreite von mindestens 1,50 Meter verbleibt. Nur so ist sichergestellt, dass der Fußgängerverkehr ohne Behinderungen das Einsatzfahrzeug passieren kann.
- der **Betätigung von Parkuhren und Parkscheinautomaten** (§13 Abs. 1 StVO). Normalerweise ist zwingend vorgeschrieben, dass von Beginn des Parkvorganges an für die Dauer der Nutzung des Parkplatzes ein dafür festgelegtes Parkentgelt zu bezahlen ist. Der Handwerker-Parkausweis erlaubt jedoch dem Handwerker, sein Fahrzeug für die Dauer des Einsatzes in bewirtschafteten Zonen ohne Bezahlung und ohne Beachtung einer möglichen Parkhöchstdauer abzustellen. Gleiches gilt für Parkbereiche, in denen die Parkhöchstdauer mit Parkscheiben geregelt wird (Zeichen 291 StVO).
- dem **Verbot der Benutzung von Fußgängerbereichen**, die mit Zeichen 242 StVO gekennzeichnet und damit den Fußgängern vorbehalten sind. Normalerweise dürfen in diesen Bereichen Kraftfahrzeuge weder parken noch halten. Auch wenn durch ein Zusatzschild der Lieferverkehr zugelassen wird, benötigt der Handwerker für das Abstellen seines Fahrzeuges an der Arbeitsstelle einen Handwerker-Parkausweis, wenn er aus dem Fahrzeug Werkzeug und Material holt bzw. es dort wieder ablegt oder das Material im Fahrzeug bearbeitet, da es sich hier um keinen Be- und Entladevorgang handelt.
- den Regelungen durch Zeichen 286 StVO (**eingeschränktes Halteverbot**) sowie Zeichen 290 StVO (**eingeschränktes Halteverbot für eine Zone**). Normalerweise sind in derart gekennzeichneten Zonen lediglich Be- und Entladevorgänge von Fahrzeugen sowie das Halten von Kraftfahrzeugen bis zu drei Minuten zum Ein- und Aussteigen zulässig. Der Handwerker-Parkausweis erlaubt somit dem Handwerker, auch in diesen Zonen sein Einsatzfahrzeug für die Dauer des Einsatzes ohne Zeitlimit abzustellen. Sollte das Einsatzfahrzeug hingegen tatsächlich nur zum Zweck einer reinen Ladetätigkeiten parken, würde dies nicht in den Gültigkeitsbereich des Handwerker-Parkausweises fallen.



- Zeichen 314 StVO (**Parkplatz**) und Zeichen 315 StVO (**Parken auf Gehwegen**) jeweils mit Parkeinschränkungen auf Zusatzschild. Der Handwerker-Parkausweis sorgt dafür, dass sämtliche Parkeinschränkungen auf dem Zusatzschild beim Abstellen des Einsatzfahrzeuges nicht beachtet werden müssen und somit in diesen Bereichen für die Dauer des Einsatzes weder ein mögliches Zeitlimit noch eventuelle Parkentgelte fällig werden.



- Zeichen 325 StVO (**verkehrsberuhigter Bereich**). Normalerweise ist in diesen Bereichen das Parken nur auf den besonders markierten Flächen zulässig. Der Handwerker-Parkausweis gestattet jedoch, dass das Einsatzfahrzeug auch außerhalb dieser besonders markierten Parkflächen abgestellt werden kann, sofern dadurch nicht der fließende Verkehr behindert wird.



Generell ist zu beachten, dass bei aller Freizügigkeit, die der Handwerker-Parkausweis ermöglicht, das Einsatzfahrzeug stets so abgestellt werden muss, dass dadurch andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch erheblich behindert werden!

Zudem ist zu beachten, dass nicht alle Straßenverkehrsbehörden sämtliche oben angeführten Freistellungsmöglichkeiten, die der Handwerker-Parkausweis grundsätzlich bietet, auch gestatten. Besonders häufig betroffen ist hiervon die Erlaubnis zum Befahren von Fußgängerbereichen, die mit Zeichen 242 StVO gekennzeichnet sind. Hinzu kommt, dass örtlich bestimmte städtische Zonen und Straßen generell von der Genehmigung ausgeschlossen sein können. Der Genehmigungsbescheid enthält dazu jeweils eine genaue Auflistung.

