

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Frankfurt am Main, den 10. Februar 2017



Der BGL nimmt gerne die Gelegenheit wahr, zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen.

Zur Änderung von § 23 StVO

Der BGL begrüßt ausdrücklich die mit der Neufassung des § 23 Abs. 1a StVO vorgesehene technikoffene Anpassung der Vorschrift zum Verbot, ein Mobiltelefon zu benutzen und die Ausweitung des Verbotstatbestands weiträumig auf Geräte, die der Kommunikation oder Information dienen. Eine solche Anpassung des gesetzlichen Verbotstatbestandes an die neueren technischen Entwicklungen ist insbesondere aus Sicht des Transportlogistikgewerbes notwendig. Gerade für die Fahrer von schweren Lkw stellt die Ablenkung infolge der Nutzung eines elektronischen Geräts eine schwerwiegende Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass belastbare Statistiken, in welchem Umfang die Benutzung von elektronischen Geräten am Steuer von Kraftfahrzeugen unfallursächlich ist, fehlen.

Aus Sicht des BGL ist die Verhinderung der Nutzung von elektronischen Geräten am Steuer von Kraftfahrzeugen jedoch nicht alleine eine Sache von Straf- oder Ordnungswidrigkeitstatbeständen. Die Entwicklung technischer Lösungen, z.B. in Form von Fahrerassistenzsystemen, stellt eine weitere wichtige Maßnahme dar, um die rechtswidrige Nutzung elektronischer Geräte am Steuer zu verhindern. Die Nutzung von sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen im Kraftfahrzeug auf jeweils aktuellem technischen Stand sollte jeweils EU-weit rechtsverbindlich vorgeschrieben werden. Neben Fahrerassistenzsystemen kann auch der Einsatz weiterer Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) eine Möglichkeit bieten, im Sinne der Verkehrssicherheit die rechtswidrige Nutzung elektronischer Geräte unterbinden. Die Unfallvermeidung durch „intelligente“ Fahrzeugsysteme ist Teil des Aktionsplanes IVS; daher sollte die Frage der Anwendung auch von Informations- und Kommunikationstechnologien zu Lösung des bestehenden Problems forciert gefördert werden.

Das in § 23 Abs. 4 geplante Verhüllungs- und Verdeckungsverbot wird vom BGL gleichfalls befürwortet. Vor dem Hintergrund des in der deutschen Rechtsordnung geltenden Schuldprinzips und der fehlenden Haftung des Fahrzeughalters für Verkehrsverstöße im fließenden Verkehr ist es unabdingbar, dass der Fahrer am Steuer des Fahrzeugs erkannt wird. Es bietet sich allerdings an, im Gesetzeswortlaut klarzustellen, dass reine Kopfbedeckungen

und Brillen erlaubt bleiben. Diese Klarstellung erscheint deshalb notwendig, da Kopfbedeckungen und Brillen die Feststellung der Identität zumindest erschweren können.

Zur Änderung von § 30 StVO

Der BGL erhebt grundsätzlich keine Einwände gegen die vorgesehenen Erweiterungen der Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Wir erlauben uns allerdings den Hinweis, dass z.B. die Begründung der Ausnahme für den Transport lebender Bienen („Die Ausnahme befreit die Imker von entsprechenden Anträgen auf Erteilung einer Dauerausnahmegenehmigung“) natürlich auch in anderen Transportbereichen zuträfe. Beispielhaft seien genannt die Versorgung stark frequentierter Tankstellen, der Transport von Pflanzen/Blumen, die nicht unter die bereits bestehende Ausnahmeregelung fallen, der Transport von Nutztieren oder die Anlieferung bzw. der Abtransport von Gütern im Rahmen von Baustellenverkehren.

Die Transportlogistikbranche hat unabhängig davon ein Interesse an einer stärkeren Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, die Sache der Landesbehörden ist. Die Transportunternehmen sind teilweise einer unterschiedlichen Verwaltungspraxis ausgesetzt, wenn in verschiedenen Bundesländern eine Ausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot beantragt wird. Eine Abstimmung zwischen Bund und Ländern im Sinne einer stärkeren Koordinierung wäre aus Sicht des Transportlogistikgewerbes wünschenswert.

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Der BGL hat grundsätzlich keine Einwände gegen die Schaffung von Qualifikationstatbeständen und die Einführung eines Regelfahrverbots bei Verstößen gegen das Verbot der Nutzung elektronischer Geräte mit Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer oder in Zusammenhang mit Sachbeschädigung (Ifd. Nr. 246ff. des Bußgeldkatalogs). Auch eine stärkere Sanktionierung des Befahrens von Brücken unter Missachtung des die Gesamtmasse oder die Höhe beschränkenden Zusatzzeichens (Ifd. Nr. 250a Bußgeldkatalog) mag grundsätzlich als geboten erscheinen.

Aus Sicht des Transportlogistikgewerbes noch viel wichtiger als höhere Bußgelder ist jedoch die Gewährleistung einer höheren Kontrolldichte als bisher. Eine erhöhte Polizeipräsenz ist

für die Durchführung hinreichender Kontrollen zur Unterbindung krimineller Praktiken erforderlich. Die Branche leidet u.a. sehr stark unter dem Problem des Ladungsdiebstahls auf Lkw-Parkplätzen. Speziell in dieser Hinsicht ist unseres Erachtens eine stärkere polizeiliche Präsenz erforderlich. Die Polizei sollte wieder stärker auf die Aufgabe der Verkehrsüberwachung fokussiert werden.

Von der Verhängung von Fahrverboten sind deutsche Fahrer nach derzeitiger Rechtslage stärker betroffen als ausländische Fahrer, da ein durch eine deutsche Behörde ausgesprochenes Fahrverbot keine Geltung im Ausland beanspruchen kann. Dem Ausländer ist in diesem Fall lediglich die Nutzung seiner Fahrerlaubnis in Deutschland untersagt. Umso wichtiger ist es daher, den EU-weit geltenden Vorschriften zum Berufszugang wirksam Geltung zu verschaffen. Für den gewerblichen Güterkraftverkehr existieren nationale und europäische Vorschriften, die bestimmen, wann ein Unternehmen oder der Verkehrsleiter als zuverlässig im Sinne des europäischen Berufszugangsrechts gilt. Entsprechend dieser Vorschriften kann einem Unternehmen oder dem Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit und damit die Lizenz aberkannt werden, wenn er eine bestimmte Anzahl von schwerwiegenden oder schweren Verstößen begangen hat. Diese Vorschriften sollten auf EU-Ebene wirksam umgesetzt werden. Hierfür ist ein funktionierender Informationsaustausch über begangene Verstöße zwischen den Mitgliedsstaaten erforderlich.