



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



## Stellungnahme

---

### **Noch nicht veröffentlichter Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Frankfurt am Main, den 18. September 2019



## Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### Rechtsabbiegevorgang nur mit Schrittgeschwindigkeit (Einfügung § 9 Absatz 6 StVO)

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. und die Transfrigoroute Deutschland (TD) e.V. sehen die Regelung zum innerörtlichen Rechtsabbiegevorgang für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t mit Schrittgeschwindigkeit kritisch.

Es ist davon auszugehen, dass selbst Abbiegevorgänge in Schrittgeschwindigkeit keine Garantie für die Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen bieten, wie die amtliche Unfallforschung zeigt: Bei Lkw-Rechtsabbiegeunfällen mit beteiligten Rad Fahrenden beträgt in ca. 90 Prozent der Fälle die Kollisionsgeschwindigkeit maximal 20 km/h (In ca. 15 Prozent der Abbiegeunfälle beträgt die Lkw-Kollisionsgeschwindigkeit sogar lediglich 0 km/h.). In 12 Prozent der Abbiegeunfälle beträgt die Lkw-Kollisionsgeschwindigkeit über 20 bis 40 km/h (Quelle: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft 104 – Abbiege-Assistenzsystem für Lkw – Grundlagen für ein Testverfahren, Mai 2015).

Die Einführung der geplanten Maßnahme wird nach unserem Dafürhalten ihrer präventiven Absicht nur unzureichend gerecht und täuscht den Straßenverkehrsteilnehmern eine Scheinsicherheit vor.

Das Unfallgeschehen wird darüber hinaus auch durch die Geschwindigkeit des Rad Fahrenden beeinflusst, der sich einer Kreuzung/Einmündung nähert. Das rechtzeitige Erkennen von schnell an Kreuzungen und Einmündungen heranfahrenden Rad Fahrenden ist u.U. nicht mehr gegeben – auch im Falle sehr langsam fahrender Lkw, wie die Unfallanalyse aufzeigt.

Der BGL, die BSK und die TD sind der Überzeugung, dass – um Abbiegeunfälle zu vermeiden und Leben zu schützen –, alle nach dem Stand der Technik umsetzbaren und praxisgerechten Maßnahmen ergriffen werden müssen. Hierzu gehört insbesondere die verpflichtende *Ausrüstung von Neufahrzeugen* mit geeigneten Abbiegeassistenzsystemen. Bis auf internationaler Ebene entsprechende Vorgaben verbindlich werden, müssen nach Ansicht der Verbände in der Zwischenzeit auf nationaler Ebene alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um eine freiwillige Nachrüstung von Lkw zu fördern. Für die *Nachrüstung* von Abbiegeassistenzsystemen fordert der BGL, die BSK und die TD die Fortsetzung des erfolgreichen Investitionsprogramms und in diesem Zusammenhang einen für die Antragsteller darstellbaren bürokratischen Aufwand.

Im Hinblick auf die Brisanz der Rechtsabbiegeunfälle ist zu fordern, dass die nächste Generation der Abbiegeassistenzsysteme nicht nur warnen, sondern auch eine Notbremsung auslösen können muss. Eine Warnung verlangt immer den „Gegencheck“ des Fahrers für sein eigenes aktives Handeln. Dabei geht



wertvolle Zeit verloren. Zeit, die gegebenenfalls zur Unfallvermeidung nicht mehr zu Verfügung steht.

### **Notbremsassistentensystem (Einfügung § 9 Absatz 6 StVO)**

Der BGL, die BSK und die TD begrüßen ausdrücklich die Verankerung eines Abschaltverbotes von Notbremsassistentensystemen ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h für Kraftfahrzeuge im Verordnungsentwurf. Viele Untersuchungen zeigen, dass sich mit dem Einsatz von Notbremsassistentensystemen die Unfallzahlen mit der Unfallursache „Auffahren“ senken lassen. Notbremsassistentensysteme müssen im Straßenverkehr konsequent eingesetzt und mit zunehmenden Erfahrungen stets weiterentwickelt werden.

Ein wichtiger Aspekt bei schweren Auffahrunfällen auf Bundesautobahnen ist unabhängig von der Ausrüstung mit einem Notbremsassistenten der richtige Sicherheitsabstand. Deshalb fordern wir zusätzlich zur Verankerung des Abschaltverbots eine verpflichtende Neuausrüstung von schweren Nutzfahrzeugen mit einem Abstandswarner und/oder Abstandsregeltempomaten.

In diesem Zusammenhang ist zu erörtern, wie zum einen ausreichende Polizeikontrollen gewährleistet werden. Zum anderen, ob der aktuell in § 4 Absatz 3 StVO vorgeschriebene Sicherheitsabstand noch ausreichend ist.

### **Parkbevorrechtigung für Carsharing (Einfügung § 13 Absatz 5 StVO)**

Durch die geplante Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften soll die Möglichkeit zur Einräumung von Parkvorberechtigungen für Carsharingfahrzeuge in die StVO eingeführt werden.

Das Vorhalten derartiger Zonen darf aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu Einschränkungen bei der Benutzung von innerstädtischen Be- und Entladezonen durch gewerbliche Auslieferungsfahrzeuge führen, was gegebenenfalls zum Anhalten in 2. Reihe veranlasst.

Es sollte zudem untersucht werden, welche Verkehrsmittel die Carsharing-Nutzer vorher genutzt haben und wie sich die kilometrische Fahrleistung dieser Art der Pkw-Nutzung entwickelt. Es ist u.a. davon auszugehen, dass durch das Carsharing-Angebot Bürger einen Pkw nutzen, die sonst keinen Pkw haben und bisher den ÖPNV nutzten („sogeannter Rebound-Effekt“; vgl. Entwicklung im Sektor E-Scooter).

Unter dem Stichwort „Parken“ möchten wir in diesem Zusammenhang zum wiederholten Male an den Mangel an Lkw-Stellplätzen im Transportgewerbe erinnern. Der aktuelle Fehlbedarf wird von Verkehrssicherheitsexperten auf ca. 35.000 bis 40.000 Lkw-Stellplätze beziffert.

Wir mahnen bereits seit vielen Jahren gegenüber der Politik die Schaffung ausreichender Lkw-Stellflächen sowie den Aus- und Umbau bestehender Lkw-Parkplatzareale an. So hat der BGL bereits im Jahr 2002 im Rahmen einer



Unterschriftenaktion mit 17.693 Unterzeichnern auf die prekäre Situation aufmerksam gemacht. Seit der ersten Lkw-Stellplatzzählung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im Jahr 2008 ist dieser Mangel auch amtlich dokumentiert. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen ist aus Sicht des Transportgewerbes weiterhin eines der markantesten Defizite in der Verkehrsinfrastruktur. In diesem Zusammenhang appellieren die Verbände immer wieder: Ausgeruhte Lkw-Fahrer erhöhen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

### Feiertagsregelung (Änderung § 30 Absatz 4 StVO)

Für die Transport- und Logistikbranche bedeuten Lkw-Fahrverbote an bundeseinheitlichen, aber insbesondere an bundesuneinheitlichen Feiertagen einen deutlichen Mehraufwand bei Planung und Durchführung notwendiger Gütertransporte – auch zu Lasten der Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern, die die Feiertage lieber zuhause bei ihren Familien als alleine auf Autobahnrastplätzen verbringen. Langjährige Bemühungen um praktikablere Regelungen haben bislang keine Früchte getragen. Der BGL, die BSK und die TD regen eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des § 30 StVO an und sprechen sich gegen die Einführung zusätzlicher regionaler Lkw-Fahrverbote, etwa am Reformationstag (31. Oktober) aus. In diesem Zusammenhang verweist der BGL auf sein Schreiben „Feiertagsfahrverbot – Anpassung § 30 Straßenverkehrsordnung“ an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.05.2019 (siehe Anlage).

### Behördenzuständigkeit (Änderung § 47 Absatz 1 und 2 StVO)

Die geplante Änderung der geplanten örtlichen Zuständigkeit in § 47 StVO bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr und bei Ausnahmeerteilung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot lehnen der BGL, die BSK und die TD ab. Der in der Begründung zur Änderung des § 47 StVO herangezogene Antragstourismus hat seine Ursachen zum einen in den sehr unterschiedlich hohen Gebührenfestsetzungen und zum anderen in der unterschiedlichen Ausstattung der Straßenverkehrsbehörden mit fachlich geschultem Personal und in diesem Zusammenhang einer „kundenorientierten“ Antragstellerbetreuung seitens der Genehmigungsbehörden.

Die unterschiedlichen Gebührensätze nach der GebOSt fallen als ein Grund für den Antragstourismus zukünftig mit der Nr. 263.1 GebOSt weg.

Eine Reduzierung der Zuständigkeiten einer Verkehrsbehörde auf Anfang und Ende des genehmigungspflichtigen Transports wird erhebliche negative wirtschaftliche Folgen für die auftraggebende Industrie wie für die Antragsteller gleichermaßen haben. Entweder werden die dann zuständigen Verkehrsbehörden durch die schiere Masse von Genehmigungsanträgen überlastet oder aber sie werden am Ziel mit Fallzahlen konfrontiert, die sie weder mit dem derzeitigen Personalbestand bewältigen noch bei fehlender Erfahrung und Sachkunde verwaltungsrechtlich 100prozentig umsetzen können.

Im Ergebnis werden die geplanten Änderungen des § 47 StVO die behördlichen Bearbeitungszeiten verlängern, was einer Planbarkeit insbesondere von Windparks und Großprojekten, für die Großraum- und Schwertransporte eine wichtige Rolle spielen, erschwert.



### **Gebührenordnung Straßenverkehr (Nr. 263.1 GebOST)**

Schließlich begrüßen wir, dass mit Änderung der Gebührenberechnungsmethode eine bundesweite Vereinheitlichung der Gebührensätze vollzogen werden soll. Diesbezügliche Wettbewerbsverzerrungen können so verhindert werden.

