



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



Stellungnahme

XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Frankfurt am Main, den 5. November 2019

Hausanschrift
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Kontakt
Telefon: +49 69 7919 0
Telefax: +49 69 7919 227
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Website: www.bgl-ev.de

Vorstand
Prof. Dr. habil. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Dr. Adolf Zobel
Mitglied des Vorstands

Seite
1/10



Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. und die Transfrigoroute Deutschland (TD) e.V. bedanken sich für die Gelegenheit der Stellungnahme und nehmen zu den geplanten Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften aus Sicht des Transportlogistikgewerbes wie folgt Stellung:

1. Regelungen die insbesondere die Großraum-, Schwertransport- und Autokranunternehmen betreffen.

Der BGL, die BSK und die TD regen dringend an, die Änderung in § 47 StVO und der Gebührenordnung (Nummer 263.1.1) aus der XX. Änderungsverordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften herauszunehmen.

Aktuell befinden sich viele komplexe Regelungen in Überarbeitung (Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung – StTbV, Verwaltungsvorschriften zur StVO zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO und ihre zukünftige Weiterentwicklung), welche im sachlogischen Zusammenhang mit § 47 StVO und der Gebührenordnung (Nummer 263.1.1) stehen und nur in einem Gesamtpaket bearbeitet werden können, um zu einer ganzheitlichen Lösung zu gelangen.

Vor diesem Hintergrund müssen nach Ansicht des BGL, der BSK und der TD die beiden Themen (§ 47 StVO und Gebührenordnung Nummer 263.1.1) im Sachzusammenhang mit der Einführung der StTbV, die einer Änderung/Ergänzung in der StVO (§ 36) notwendig werden lassen, als Gesamtpaket zur Regelung des Großraum- und Schwertransportes sowie des Autokraneinsatzes neubewertet und entsprechend angepasst werden. Im Wesentlichen sind für dieses Vorgehen folgende Punkte anzuführen:

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

Die geplante Änderung der 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. Wie unter Punkt 1 b) dieser Stellungnahme ausgeführt, muss die Änderung der Nr. 263.1 GebOSt aber aus den dort genannten Gründen angepasst werden, damit es nicht zu Verwerfung in der Schwergutbranche kommt. Aufgrund des faktischen Sachzusammenhangs zwischen § 47 StVO und der behördlichen Entscheidung über eine Erlaubnis oder Ausnahme bei Großraum- und Schwertransporten müssen die beiden Themenkomplexe als Gesamtpaket gesehen werden. Die entsprechenden Regelungen müssen sachlogisch im Rahmen der StTbV und der dann notwendigen abermaligen Änderung der StVO bearbeitet werden.

Die Änderung des § 47 StVO wird die Anzahl der für die antragstellende Wirtschaft in Frage kommenden Genehmigungsbehörden für alle Seiten nachteilig reduzieren. Die Reduzierung der Zuständigkeiten einer Verkehrsbehörde auf Anfang und Ende des genehmigungspflichtigen Transports wird erhebliche negative wirtschaftliche Folgen für die auftraggebende Industrie, für die Antragsteller und die Genehmigungsbehörden 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 100-prozentig umsetzen können.

Im Ergebnis werden **in vielen Fällen** 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. Außerdem widerspricht ein solches Vorgehen dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD, wo es auf Seite 83, Zeile 3840/3841 heißt: „Die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte werden wir beschleunigen und verbessern“. Mit der geplanten Änderung des § 47 StVO wird das Gegenteil erreicht.

b) Gebührenordnung Straßenverkehr (Nr. 263.1 GebOSt)

Im Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1 soll ein gänzlich neues Gebührenberechnungsmodell für Entscheidungen über eine Erlaubnis oder



Ausnahme bei Großraum- und Schwertransporten eingeführt werden. Eine damit verbundene bundesweite Vereinheitlichung der Gebührensätze, um diesbezügliche Wettbewerbsverzerrung und Genehmigungstourismus zu verhindern, ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

Negativ zu bewerten ist aber, dass das Berechnungsmodell aus dem Jahr 2015/2016 datiert und die wichtigen Änderungen in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften (VwV zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO), die am 30 Mai 2017 in Kraft getreten sind, welche in den kommenden Monaten nochmals überarbeitet wird, nicht darstellt. Ein Gebührenberechnungsmodell, das diese Parameter (1. aktuelle VwV und 2. bevorstehende nochmalige Änderung VwV) – de lege lata/de lege ferenda – nicht beinhaltet, führt zu wirtschaftlichen Verzerrungen die negative Auswirkungen auf die Schwergutbranche haben. Zur Veranschaulichung der negativen Auswirkungen für Schwergutbranche seien folgende zwei Beispiele angeführt.



1. Beispiel: Genehmigungszeitraum (1. Kriterium des Gebührenberechnungsmodells)

- Nach der gültigen VwV zu § 29 Absatz 3 StVO ist bei einer Einzelgenehmigung (eine Fahrt) ein Gültigkeitszeitraum von 3 Monaten als Standardgültigkeitszeitraum der Einzelgenehmigung vorgegeben.
- In der kommenden VwV-Änderung soll nach dem Willen der Bundesländer eine so genannte Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten in 3 Monaten) eingeführt werden.
- Aus Sicht des BGL und der BSK sollten sich diese beiden Genehmigungsarten dann konsequent im Gebührenberechnungsmodell dann auch dergestalt wieder finden, dass bei einem Gültigkeitszeitraum von 3 Monaten und einer Fahrt (Einzelgenehmigung) diesem Genehmigungszeitraum der Faktor 0,00 und bei einem Genehmigungszeitraum von 3 Monaten und mehreren Fahrten (Kurzzeiterlaubnis) der Faktor 1,00 zugewiesen wird.
- Eine Nichtberücksichtigung im Gebührenberechnungsmodell würde zu einer Ungleichbehandlung der Genehmigungsarten – Einzel-/Kurzzeitgenehmigung – führen, mit der Folge, dass mehrere Fahrtmöglichkeiten den gleichen Gebührensatz hätten, wie bei einer Einzelfahrt anfallen würde. Dies widerspräche den Grundsatz der Gebührenordnung („Aufwand der Genehmigungsbehörde und wirtschaftlicher Erfolg des Bescheidinhabers“).



2. Beispiel: Anzahl der von der Erlaubnis erfassten Fahrzeuge/-kombinationen (5. Kriterium des Gebührenrechnungsmodells)

- Mit dem 5. Kriterium „Fahrzeuge/mögliche Fahrzeugkombinationen“ fließt die Anzahl der von der Genehmigung erfassten Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen in die Gebührenberechnung ein.
- Im Gebührenrechnungsmodell des vorliegenden Verordnungsentwurfes wird noch von 10 Fahrzeugen-/Fahrzeugkombinationen als Maximalwert ausgegangen.
- Seit dem 30.05.2017 dürfen nur noch maximal 5 Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen angegeben werden. In der zukünftigen neuen Version der VwV ist vorgesehen, die Anzahl Fahrzeugkombinationen von fünf auf dann 50 Kombinationen zu erhöhen (fünf ziehende und zehn gezogene Fahrzeuge oder umgekehrt).
- Dies hätte zur Folge, dass alleine der Gebührenanteil des Kriteriums 5 des Gebührenrechnungsmodells sich bei 50 Fahrzeugkombinationen auf 435,56 Euro beläuft. Dies entspricht einer Erhöhung von 544 Prozent gegenüber den im Entwurf in Kriterium 5 des Gebührenrechnungsmodells hinterlegten 10 Fahrzeugkombinationen.
- Der BGL, die BSK und die TD empfehlen, um hier zu einem wirtschaftlich und rechtlich gerechtem Ergebnis zugelingen, bei Kriterium 5 des Gebührenrechnungsmodell die Anzahl der Fahrzeuge bzw. die Anzahl der ziehenden Fahrzeugen auf ein Fahrzeug/ eine Fahrzeugkombination zu begrenzen. Dies ergibt sich aus der Rechtsgrundlage, dass eine Genehmigung nur für ein Fahrzeug/Fahrzeugkombination Gültigkeit hat und nutzbar ist.
- Beim gleichzeitigen Gebrauch einer Genehmigung von mehreren Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen bedarf es einer entsprechenden Anzahl von Abschriften/Ausfertigungen des Urbescheides der Genehmigung.
- Für den Fall, das mit dieser Genehmigung gleichzeitig mehrere von der Genehmigung umfassten Fahrzeuge oder zulässigen Fahrzeugkombinationen gefahren werden sollen, sind entsprechende Änderungsanträge der ursprünglichen Genehmigung für eine Abschrift/Ausfertigung je Fahrzeug/Fahrzeugkombination notwendig. Die



entsprechenden Änderungsanträge sind mit einer reduzierten Gebühr zu versehen.

c) Herauslösung aus der XX. Änderungsverordnung

- Die Ausführungen unter Punkt 1 a) und 1 b) machen deutlich, dass die Themenkomplexe „Behördenzuständigkeit“ und „Gebührenordnung“ ganzheitlich betrachtet und im Zusammenhang mit der derzeit geltenden VwV zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO und ihre zukünftige Weiterentwicklung und der Gebühren-Nummer 263.1.1 gesehen werden müssen.
- Die Komplexität der Genannten in einander wirkenden Regelungen, wird verstärkt durch die aktuelle Überarbeitung des StTbV-Entwurfs, dessen Regelungen wiederum in die StVO bzw. in die VwV wirken. Daher müssen die unter 1 a) und 1 b) dieser Stellungnahme genannten Punkte in einem eigenen Gesamtpaket zur Regelung des Großraum- und Schwertransportes in die StVO separat eingearbeitet werden.

2. Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die allgemein die Transportlogistikbranche betreffen

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

Der BGL, die BSK und die TD 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.

b) Notbremsassistenzsystem (Einfügung § 23 Absatz 1 d StVO)

Der BGL, die BSK und die TD begrüßen ausdrücklich die Verankerung eines Abschaltverbotes von Notbremsassistenzsystemen ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h für Kraftfahrzeuge im Verordnungsentwurf. Viele Untersuchungen zeigen, dass sich mit dem Einsatz von Notbremsassistenzsystemen die Unfallzahlen mit der Unfallursache „Auffahren“ senken lassen. Notbremsassistenzsysteme 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 für Neufahrzeuge eine EU-weite Ausrüstungspflicht 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.

c) 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 („sogenannter 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.



d) 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-Fahrer, 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. Aus Sicht der Verbände sollte:

- an bestehenden oder neu einzuführenden bundesuneinheitlichen Feiertagen kein Lkw-Fahrverbot bestehen,
- bei bundeseinheitlichen Feiertagen, die an Werktage angrenzen, das bisherige Zeitfenster durch ein geändertes Zeitfenster von 7:00 bis 20:00 Uhr, analog zur Ferienreiseverordnung ersetzt werden.

Diese Vorschläge brächten erhebliche Verbesserungen vor allem für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, denen aufgrund von Feiertagsfahrverboten die Rückkehr zu ihren Unternehmensstandorten nicht gelingt und die deshalb auf Autobahnrastplätzen die Feiertage alleine ohne ihre Familien verbringen müssen. Für Unternehmen würde die Disposition der Transporte erleichtert werden und ungleiche Wettbewerbsbedingungen durch regional unterschiedliche Fahrverbote würden beseitigt.

Außerdem würden mit den vorgeschlagenen Regelungen durch Vermeidung unnötiger Standzeiten die Arbeitsbedingungen der Fahrer erheblich verbessert werden. Die Möglichkeit, Touren ohne unnötige Standzeiten abzuschließen, würde zugleich dem Regelungszweck von § 30 Abs. 3 StVO, den gleichmäßigen Verkehrsfluss zu gewährleisten, entsprechen. Die kirchliche Feiertagsruhe bliebe in angemessener Weise geschützt.

Ferner würden die vorgeschlagenen Regelungen erhebliche Verbesserungen in Bezug auf fehlende Parkplatzkapazitäten auf den Autobahnen mit sich bringen, was wieder unmittelbar den Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern und der Verkehrssicherheit zugutekommt.

