

Stellungnahme

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

Stellungnahme zum Entwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Stellungnahme zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

An das

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Ausschließlich mit elektronischer Post an Referat StV 12
Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)**

Bearbeitungsstand: 17. Oktober 2019



Der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. bedankt sich für die Übersendung des Entwurfes einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Grundsätzliches

Grundsätzlich begrüßen wir, dass die Sicherheit im Straßenverkehr weiter erhöht werden soll. Mit zumindest einigen neuen Regelungen Entwurf können weitere Erfolge in diesem Bemühen erwartet werden.

In der vorgelegten Form werden die Regelungen jedoch zu einer Vielzahl neuer Probleme auf der begrenzten Fläche des Verkehrsraumes führen, damit verpasst der Entwurf die Gelegenheit, auch zur Verflüssigung des Verkehrs beizutragen, sondern wird im Gegenteil sogar zu weiteren Verkehrsproblemen führen. Außerdem wird die Gelegenheit verpasst, soziale Benachteiligungen für das Fahrpersonal im gewerblichen Güterverkehr zu korrigieren. Im Gegenteil würden diese durch geplanten die Änderungen in § 30 mit der Folge weiterer feiertagsbedingter regionaler Fahrverbote sogar noch verstärkt.

Zu den Punkten im Entwurf im Einzelnen:

Artikel 1, lfd. Nr. 2

Die Festlegung eines Mindestabstandes von 1,5 m beim Überholen von Fußgängern, Rad Fahrenden oder Fahrenden von Elektrokleinstfahrzeugen lässt erhebliche Stockungen im Verkehr erwarten. Unbestritten ist, dass schwächere Verkehrsteilnehmer geschützt werden müssen. Neben allen zivilisatorischen Gepflogenheiten der Rücksichtnahme fordert dies auch die StVO in ihrer Einführung in § 1.

Allerdings sagt die StVO in § 3 auch, dass wer ein Fahrzeug führt, nur so schnell fahren darf, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Dies gilt auch für Fahrende von Rädern und Elektrokleinstfahrzeugen. Damit müssen von diesen auch Pendelbewegungen und Schlenker vermieden werden können, die bei einem vorbeifahren zu Gefährdungssituationen führen können.

Zwar wird im Entwurf sehr deutlich geregelt, dass dieser Abstand nicht gilt, wenn mit solchen Fahrzeugen an Kreuzungen oder Einmündungen rechts an wartenden Kraftfahrzeugen vorbeigefahren wird. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus jedoch die Abstandsverpflichtung z.B. im stockenden Verkehr. Ein Vorbeifahren mit einem Kfz wäre nicht mehr möglich, bei strikter Interpretation müssten Führer von Kraftfahrzeugen sogar durch Ausweichen Platz für Fahrende von Rädern und Elektrokleinstfahrzeugen oder Fußgänger schaffen, wenn diese sich rechts neben dem Kraftfahrzeug befinden.

Unklar bleibt auch, ob diese Regelung auch gilt, wenn ein Fahrbahnteil für die gesonderte Nutzung durch Fahrende von Rädern und Elektrokleinstfahrzeugen markiert ist.

Artikel 1, lfd. Nr. 9

In § 30, Absatz 4 StVO soll die Liste der bundesweit uneinheitlichen Feiertage noch weiter ausgedehnt werden. An diesen Tagen unterliegen Kraftfahrzeuge mit einem zGG ab 7,5 t, abgesehen von den im Absatz 3 definierten Ausnahmen, dem Feiertagsfahrverbot.

Für die Transport- und Logistikbranche bedeuten Lkw-Fahrverbote an bundeseinheitlichen, aber insbesondere an bundesuneinheitlichen Feiertagen einen deutlichen Mehraufwand bei Planung und Durchführung notwendiger Transporte – auch und insbesondere zu Lasten des Fahrpersonals. Die anstehende Änderung des § 30 StVO sollte nach unserer Auffassung deswegen nicht dazu genutzt werden, die Durchführung von Transporten weiter zu erschweren, sondern stattdessen ausgewogene Anpassungen vorzunehmen, um bei den Verkehrseinschränkungen die Belange des Fahrpersonals und der Unternehmen besser zu berücksichtigen, ohne dabei die eigentliche Zielsetzung der Regelung zu konterkarieren.

Wir regen deswegen an, stattdessen bei bundesuneinheitlichen Feiertagen die bestehenden regionalen Fahrverbote mindestens für das Fernstraßennetz dauerhaft aufzuheben und bei bundeseinheitlichen Feiertagen, die an Werktage angrenzen, das bisherige Zeitfenster durch ein geändertes Zeitfenster von 7.00 bis 20.00 Uhr, analog zur Ferienreiseverordnung, zu ersetzen.

Die Aufhebung regionaler Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen verhindert soziale Nachteile für das Fahrpersonal und erleichtert die Disposition von Fahrern und Fahrzeugen insbesondere bei langlaufenden Verkehren.

Dem besonderen Nutzen insbesondere auf die die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal steht insbesondere keine Einbuße bei den verkehrlichen Zielsetzungen des § 30 StVO entgegen. Da Verkehre im Güterbereich in den frühen Morgenstunden enden, bleibt ein Konflikt mit dem individuellen Feiertagsverkehr weitgehend aus. Für Fahrer, die an Bundesländergrenzen die Zeit des Feiertagsfahrverbotes auf Parkplätzen im Fahrzeug verbringen müssen, würde die vorgeschlagene Regelung eine spürbare Verbesserung durch Reduzierung unnötiger Standzeiten außerhalb ihres Heimatortes bewirken. Die Fahrer könnten entweder Ihre Aufenthaltszeit unterwegs reduzieren oder ihre Tour in den Feiertag hinein abschließen und so selbst eine längere Feiertagsruhe genießen. Es würde auch die Parksituation auf den Parkplätzen in der Nähe der Ländergrenzen massiv entzerrt mit einem zu erwartenden Gewinn für die Verkehrssicherheit.