

## **Stellungnahme**

---

zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

**DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [twitter.com/DSLVL\\_Berlin](https://twitter.com/DSLVL_Berlin)

17. Oktober 2019

**Zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, der mit Schreiben vom 26. September 2019 (Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2) versendet wurde, nimmt der DSLV wie folgt Stellung:**

### **Zu Artikel 1: Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**

#### ■ § 30 Absatz 4 StVO: Feiertagsregelung

Die vorgesehene Ausweitung der Fahrverbotsregelung an dem nicht-bundeseinheitlichen Feiertag 31. Oktober (Reformationstag) auf die norddeutschen Bundesländern Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein bedingt einen deutlichen organisatorischen Mehraufwand für die Speditions- und Logistikunternehmen und geht vor allem zu Lasten des Fahrpersonals, welches in ungünstigen Fällen keine Möglichkeit hat, seinen freien Tag zu Hause zu verbringen. Erschwerend kommt hinzu, dass im Anschluss an den Reformationstag in einigen Bundesländern der 1. November (Allerheiligen) ebenfalls mit einer Fahrverbotsregelung belegt ist. Liegen beide Feiertage wie im Jahre 2019 unmittelbar vor einem Wochenende erwächst hieraus sowohl für die Personaleinsatz- wie auch die Tourenplanung ein „Fahrverbots-Hindernislauf“ durch die Bundesrepublik Deutschland.

In seinem gemeinsamen Schreiben mit den führenden Verbänden des Güterkraftverkehrs und der Logistik vom 27. Mai 2019 an den Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Bilger, MdB hatte der DSLV bereits hinreichend argumentiert, warum es aus sozialen, wettbewerbsrechtlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist, eine Regelung in der StVO zu etablieren, die das Lkw-Fahrverbot an bestehenden oder neu einzuführenden nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen aufhebt. Zugleich sollte das Fahrverbots-Zeitfenster bei bundeseinheitlichen Feiertagen, die an Werktage angrenzen, analog zur Ferien-Reiseverordnung von 07:00 bis 20:00 Uhr begrenzt werden. In seinem Antwortschreiben vom 2. September 2019 lehnt Staatssekretär Bilger die genannten Vorschläge der Logistik- und Transportbranche mit einer Begründung ab, die den Schutz der kirchlichen Feiertagsruhe über sämtliche rationale Überlegungen stellt.

Der DSLV hält die Vorschläge der Branche nach wie vor für eine kompromissorientierte Lösung, die den Schutz der Feiertagsruhe ebenso gewährleistet, wie einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und den berechtigten Anspruch des Fahrpersonals, auch bundesuneinheitliche Feiertage im Kreise ihrer Familie verbringen zu können. Die Vorschläge dienen damit zugleich dem Ziel der Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes der Fahrerinnen und Fahrer im Güterkraftverkehr, welches auch seitens des Bundesverkehrsministeriums nachhaltig unterstützt wird. Aus diesem Grunde hält der DSLV an seinen Vorschlägen fest und bittet, deren Umsetzung erneut zu prüfen.

Sollte diese dennoch nicht möglich sein, schlägt der DSLV vor, zumindest für die nicht-bundeseinheitlichen Feiertage gemäß § 30 Absatz 4 der StVO das Zeitfenster des Fahrverbots analog zur Ferienreiseverordnung auf 07:00 bis 20:00 Uhr zu begrenzen. Fahrer, die bei nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen die Zeit des Fahrverbots auf Parkplätzen an den Grenzen zu den betroffenen Bundesländern verbringen oder aufwendige Shuttleverkehre zu ihren

Heimatstandorten organisieren müssten, könnten damit ihre Touren in den Feiertag hinein abschließen und somit selbst eine insgesamt längere Feiertagsruhe genießen. Eine Störung derselben wäre zudem ausgeschlossen, da die Verkehre in den frühen Morgenstunden enden.

- § 9 Absatz 6 StVO: Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit

Beim Anfügen des neuen Absatz 6 zur StVO ist nicht abschließend verständlich, warum die Vorschrift nur für Fahrzeuge ab 3,5 t gelten soll. Transporter gleicher Bauart werden auf diese Weise ungleich behandelt. So werden Fahrzeuge mit den technischen Voraussetzungen für 5,3 t oder 6,9 t regelmäßig bis 3,5 t zugelassen, um mit einer Pkw-Fahrerlaubnis gefahren werden zu können. Hieraus würden sich ungleiche Sorgfaltspflichten bei ansonsten baugleichen Fahrzeugen ergeben.

- § 5 Absatz 4 StVO: Überholen von Radfahrern

Die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands beim Überholen von Radfahrern, Fußgängern und Fahrern von so genannten „Elektrokleinstfahrzeugen“ ist bereits geltende Vorschrift der StVO. Eine konkrete Festlegung des Sicherheitsabstands auf 1,50 m innerorts und 2,00 m außerorts birgt das Problem, die Nichteinhaltung festzustellen, nachzuweisen und zu ahnden. Nicht nachzuvollziehen ist, warum diese Vorschrift auch beim Überholen von Radfahrern und Fahrern von Elektrokleinstfahrzeugen gelten soll, die sich in speziellen Schutzstreifen bewegen. Letztendlich bieten diese Streifen bereits einen ausreichenden Schutz für diese Verkehrsteilnehmer. Sinnvoll wäre es zudem, Radfahrern vorzuschreiben, in Schutzstreifen möglichst weit rechts zu fahren. Die Intention der vorgeschlagenen Neuregelung ist nachvollziehbar und unterstützenswert, ihre praktische Umsetzung jedoch äußerst schwierig und aufgrund der bereits bestehenden Regelungen zum Schutz von Radfahrern nicht zwingend notwendig. Der DSLV plädiert daher dafür, die existierende Vorschrift nicht zu verändern.

### **Zu Artikel 3: Änderung der Bußgeld-Katalogverordnung (BKatV)**

- Anlage zu § 1 Absatz 1 Lfd. Nr. 51a, 52a, 54a BKatV

Die Geldbußen für das Halten in zweiter Reihe, das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen sowie das Halten auf einem Schutzstreifen für den Radverkehr sollen deutlich erhöht und um die Regeltatbestände der Gefährdung und Sachbeschädigung erweitert werden. Sie liegen damit in Zukunft zwischen 55 und 100 Euro.

Der DSLV stuft die vorgesehene Erhöhung der Bußgelder als sehr kritisch ein, weil die geplante Verschärfung in keiner Weise den Gegebenheiten und Erfordernissen des innerstädtischen Lieferverkehrs Rechnung trägt. Nachvollziehbar wäre noch das Sanktionieren des Haltens auf Geh- und Radwegen. Um ihren Versorgungsauftrag ausführen zu können, haben die Lieferdienste der KEP-Branche sowie die Sammel- und Verteilverkehre der Stückgutlogistik jedoch oftmals keine andere Möglichkeit, als Be- und Entladevorgänge in zweiter Reihe durchzuführen. Hier sollte zumindest für den Wirtschaftsverkehr eine Ausnahmeregelung greifen.

## Zu Artikel 4: Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

### ■ Anlage 13 (zu § 40) FeV Buchstabe e

Die geplante Vergabe von einem Punkt für das unberechtigte Halten oder Parken auf Verkehrsflächen, die dem Fuß- oder Radverkehr vorbehalten sind sowie für das Halten in zweiter Reihe stellt aus Sicht der urbanen Logistik eine unverhältnismäßige Verschärfung für Vergehen dar, die mitunter nicht zu vermeiden sind. Die Fahrzeuge der innerstädtischen Lieferlogistik (KEP-Dienste und Stückgutlogistik) erfüllen einen wichtigen gesamtwirtschaftlichen Auftrag bei der Ver- und Entsorgung deutscher Städte und Kommunen.

Das Halten in zweiter Reihe erfolgt in der Regel, weil keine geeigneten Flächen für Be- und Entladevorgänge zur Verfügung stehen oder diese - falls vorhanden - durch andere Verkehrsteilnehmer zugeparkt wurden. Das durchschnittliche Gewicht einer Stückgutsendung beträgt etwa 350 kg. Selbst unter Verwendung der üblichen Ladehilfsmittel ist es den Fahrern nicht zuzumuten, Sendungen in dieser Größenordnung über längere Strecken zu ziehen oder gar zu tragen. Der DSLV fordert daher, die geplante Bestrafung mit der Eintragung eines Punktes in das Fahreignungsregister für die genannten Vergehen wieder zurück zu nehmen oder höchstens in Verbindung mit den Tatbeständen der Gefährdung oder Sachbeschädigung anzuwenden.

### Gesamtwürdigung

Die Zielsetzung des Verordnungsentwurfs, die Verkehrssicherheit zu stärken und schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen, unterstützt der DSLV in vollem Umfang. So müsste die Vorschrift, beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren, im Grunde nicht in der StVO festgeschrieben werden, weil es eigentlich selbstverständlich ist, dieses Fahrmanöver mit besonderer Umsicht auszuführen. Dasselbe gilt für die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands beim Überholen. Eine Verschärfung der Strafen beim Nichtbilden und der falschen Nutzung einer Rettungsgasse befürwortet der DSLV ebenfalls ausdrücklich.

Was die Verschärfung der Bußgelder für unerlaubtes Halten in zweiter Reihe und auf Schutzstreifen angeht, ergeben sich aus Sicht des DSLV erhebliche praktische Bedenken, wie diese Vorschriften von den Lieferlogistikern in Städten und Kommunen eingehalten werden können, solange keine Alternativen für die notwendigen Be- und Entladeprozesse geschaffen wurden. Hier hätte den geplanten neuen Ver- und Gebotsregelungen eine umfassende Folgeabschätzung vorausgehen müssen.

In diesem Zusammenhang hatte der DSLV bereits im Vorfeld der Verbändeanhörung anlässlich der Ressortabstimmung zu dem Verordnungsentwurf gefordert, dort eine Regelung für die Einrichtung gesicherter Lieferzonen mit aufzunehmen. Parkflächen, die zur Be- und Entladung von Lieferfahrzeugen geeignet wären, sind oft durch andere Verkehrsteilnehmer belegt oder gar nicht erst vorhanden. Die Regelung einer speziell den Fahrzeugen der Logistikdienstleister vorbehaltenen Ladezone mit eigenem Verkehrszeichen in Verbindung mit einem Halteverbot würde die Erfordernisse an den Schutz aller Verkehrsteilnehmer, mit denen an eine reibungslose Innenstadtlogistik optimal in Einklang bringen.

## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zollendienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.