

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit über die XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

I Allgemeines

Die Zielsetzung des Verordnungsentwurfes, die Sicherheit des Radverkehrs zu steigern, unterstützen die im BIEK zusammengeschlossenen Paketdienste ausdrücklich. Die Paketdienste setzen in zunehmendem Maße selbst Lastenfahräder für die Erbringung ihrer Dienstleistungen in den Städten ein. Daneben sind die Zustellerinnen und Zusteller gleichzeitig motorisierte und zu Fuß gehende Verkehrsteilnehmer. Als solche profitieren sie von allen Maßnahmen und Verkehrsregeln, die zu einem konfliktarmen Verkehrsablauf beitragen.

Aus diesem Grund haben wir die Erwartung an die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), dass sie sich an der Maßgabe orientiert, konfliktvermeidend und konfliktlösend zu wirken. Die Regelungen müssen dazu beitragen, Unsicherheiten zu minimieren und praktische Probleme zu lösen. Regelungen die Unsicherheit stärken und praktische Probleme aufwerfen, müssen vermieden werden, um die Verkehrssicherheit nicht zu gefährden.

Des Weiteren fällt am Entwurf auf, dass die formale Folgenabschätzung nicht geeignet ist, die realen wirtschaftlichen Folgen des Regelungsvorhabens abzubilden. Mit den Entwurfsregeln gehen wirtschaftliche Belastungen einher, die offenbar weder als Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft noch als sonstige Kosten Berücksichtigung finden (dazu s.u.).

II Im Besonderen

Zu Art. 1, Nr. 2 Seitenabstand

Es gibt abgesehen von Kreuzungen und Einmündungen eine bedeutende Anzahl von Verkehrsräumen innerorts, in denen der gesamte Straßenraum nicht ausreicht den geforderten Seitenabstand von 1,5 m einzuhalten (z. B. Einbahnstraßen, Fahrbahnen mit Mittelstreifen, schmale Straßenquerschnitte im Bestand), besonders, wenn Fahrradschutzstreifen in beiden Fahrrichtungen angelegt sind. In diesen Fällen bedeutet die Neuregelung faktisch ein Überholverbot bei Straßen bis 7,5 m Breite.

Zweckdienlich im Sinne einer konfliktvermeidenden Regelung wäre die ergänzende Beibehaltung des „ausreichenden“ Seitenabstands in Kombination mit einer angemessen angepassten höheren Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeugs. Damit würde erreicht, dass bei maßvoller Geschwindigkeit die Sicherheit der überholten Verkehrsteilnehmer gewährleistet bleibt, den schnelleren Verkehrsteilnehmern aber dennoch die Passage langsamerer Verkehrsteilnehmer ermöglicht wird.

Zu Art. 1 Nr.3, Rechtsabbiegen

Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit: Es ist nicht abschließend verständlich, warum die Unterscheidung von 3,5 t zul. Gesamtmasse gewählt wurde. Transporter gleicher Bauart werden so ungleich behandelt: Fahrzeuge mit den technischen Voraussetzungen für 5,3 t (z. B. „Sprinter“) oder 6,9 t (z. B. „Daily“) sind regelmäßig bis 3,5 t zugelassen, um mit PKW-Fahrerlaubnis gefahren werden zu können. Daraus ergibt sich ggf. eine erhöhte Sorgfaltspflicht beim Führen eines ansonsten baugleichen Fahrzeugs.

Zu Art. 1 Nr. 9 Sonn- und Feiertagsfahrverbot

Eine grobe Abschätzung der Kosten anhand der Zahlen einzelner Unternehmen aus dem Mitgliedsbereich des BIEK, die aus realen Daten zum Feiertag Fronleichnam entstammen, zeigen, dass die Kosten eines Fahrverbots für einen nicht bundesweiten Feiertag in der aktuellen Regelung zwischen 1,1 Mio. Euro und 1,6 Mio. Euro liegen.

Der Aufwand und Auswirkungen von Fahrverboten sind abhängig vom Umfang, in dem Sondergenehmigungen erteilt werden. Dennoch wurde für die Abschätzung der Kosten die Erfahrung verwendet, dass für weniger als 50 % Ausnahmegenehmigungen vorliegen. Touren, für die keine Ausnahmegenehmigung erteilt wird, werden „geteilt“, also vor dem Feiertag angefangen und nach dem Feiertag abgeschlossen. Dies Verfahren hat Nachteile. Die LKW-Fahrer müssen mit Mietwagen zum Dienstsitz und am Ende des Feiertages zurück zu ihrem Fahrzeug fahren. Dies beinhaltet zusätzliche Mietwagenkosten und für das Fahrpersonal eine verkürzte Feiertagsruhe. Alternativ dazu verbringt das Fahrpersonal den Feiertag oft auf Betriebshöfen oder Raststätten in der Fahrerkabine.

Die Belastungen dürften beim Reformationstag noch größer ausfallen, da am Folgetag wiederum in anderen Bundesländern ein Feiertag besteht. Die vorgeschlagene Regelung ist daher eine deutliche und vermeidbare Belastung für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Wir schlagen daher vor, die Neuregelung aus dem aktuellen Verordnungsvorhaben auszunehmen und nach einer inhaltlichen Diskussion gesondert zu regeln. Unabhängig davon verweisen wir auf die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorliegende Stellungnahme der Logistikverbände AMö, BGL, BIEK, BWVL und DSLV, bei bundesuneinheitlichen Feiertagen die bestehenden regionalen dauerhaft aufzuheben. Hilfsweise schlagen wir vor, dass in § 30 Abs. 3 StVO genannte Zeitfenster, analog zur Ferienreiseverordnung auf 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr anzupassen.

Für Fahrer, die an Bundesländergrenzen die Zeit des Feiertagsfahrverbotes auf Parkplätzen im Fahrzeug verbringen müssen, würde die vorgeschlagene Regelung eine klare 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.

Zu Artikel 4, Nr. 4 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Da es dem Ordnungsgeber auf die Stärkung und Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer ankommt, halten wir es für sinnvoll, wenn der Kfz-Verkehr bei fehlenden Haltemöglichkeiten zumindest auf der Fahrbahn hält (Vorschlag dazu s.u.). Als Beleg für eine Gefährdung werden in der Begründung Unfallzahlen genannt, die allerdings auf der aktuellen Rechtslage mit zulässigem Halten auf Fahrradschutzstreifen beruhen. Damit ist offen, in wie weit ihre Aussagekraft reicht. Unabhängig davon ereignen sich innerorts Unfälle mit Personenschaden bei Rad Fahrenden ganz überwiegend nicht beim Spurwechsel, sondern bei Abbiege- und Kreuzungssituationen, also anderen Gefährdungssituationen als der hier zugrundeliegenden. Insgesamt erscheint ein Eintrag ins Fahreignungsregister für das Halten in der Zweiten Reihe im Kontext fehlender Haltemöglichkeiten unverhältnismäßig.

Zu § 12 Abs. 4 StVO

Wir schlagen vor, in § 12 Abs. 4 StVO das Semikolon durch einen Punkt zu ersetzen und folgenden Satz zu ergänzen:

Wer am rechten Fahrbahnrand zu Zwecken des gewerblichen Be- und Entladens hält, wenn ein Fahrradschutzstreifen angeordnet ist und ein freier Parkplatz in zumutbarer Entfernung vom Haltepunkt nicht zur Verfügung steht, der hält zulässig und nicht in „zweiter Reihe“.

Zu Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO

Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO wird wie folgt geändert:

Nach der laufenden Nummer 229 wird eine neue Nummer 230 „Ladezone“ eingeführt. Das Schild bedeutet: Für alle anderen Verkehrsteilnehmer, die nicht zu Zwecken des gewerblichen Be- und Entladens halten, besteht Haltverbot. Die Länge des Haltverbots ergibt sich aus den ergänzend angeordneten Grenzmarkierungen.



(eigene Darstellung nach Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 151, 2007)

Begründung:

Der aktuelle Entwurf der XX. Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften enthält Halteverbote auf den Fahrradschutzstreifen sowie das Verbot, in „zweiter Reihe“ zu halten (Art. 4). Da keine Anordnungsmöglichkeiten für das Halten zu Zwecken des gewerblichen Be- und Entladens bestehen und die derzeit mögliche Regelung zu Ladezonen keine Gewähr für Haltemöglichkeiten darstellt, haben Lieferfahrzeuge und andere gewerbliche Fahrzeuge nur zufällig Haltemöglichkeiten, was den praktischen Anforderungen an die Belieferung von Gewerbe und privaten Empfängern in den Städten nicht gerecht wird.

Vielmehr wird der Druck auf die Verkehrsteilnehmer erhöht, die sich widersprechenden Anforderungen aus der StVO und den Verpflichtungen aus ihrem Dienstleistungsauftrag (Zustellung) zu erfüllen, ohne die Möglichkeit zu haben, sich regelmäßig ordnungsgemäß verhalten zu können.

Für die Fahrer von Paketdiensten bedeutet das, dass sie sich ohne ordentliche Haltemöglichkeiten, namentlich Ladezonen, nicht ordnungsgemäß verhalten können. Die derzeit nach StVO mit Zusatzzeichen anzuordnenden „Ladezonen“ sind aus praktischen Erfahrungen heraus keine Alternativen. Sie sind weder auf die Zwecke des gewerblichen Be- und Entladens beschränkt, noch werden die Verbotsinhalte von den Verkehrsteilnehmern eingehalten. Nach einer Studie der IHK Köln werden bis zu 81 % der Ladezonen fehlgenutzt (https://www.ihk-koeln.de/upload/IHK_Studie_Ladezone_Onlinefassung_66820.pdf).

Daher ist es erforderlich, durch eine konkrete, Widersprüche auflösende Formulierung des § 12 Abs. 4 StVO ordnungsgemäßes Halten auf der Fahrbahn und durch ein neues Verkehrszeichen die Möglichkeit zu schaffen, konfliktminimierend am Straßen- bzw. Fahrbahnrand zu halten.

Berlin, 18. Oktober 2019

Im 1982 gegründeten Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) sind die führenden Anbieter von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) in Deutschland organisiert. Die Mitgliedsunternehmen bieten ihren Kunden eine bundesweit flächendeckende Zustellung von der Alm bis zur Hallig. Als Sprachrohr der Branche kommuniziert der Verband die wirtschaftlichen und politischen Interessen und Lösungen in Richtung Politik, Öffentlichkeit, Medien und Wissenschaft.

Die Branche realisierte im Jahr 2018 Umsätze in Höhe von 20,4 Milliarden Euro und beförderte rund 3,52 Milliarden Sendungen. Mehr als 238.600 Menschen arbeiten derzeit in der Branche. Durchschnittlich werden jährlich rund 10.000 zusätzliche Beschäftigte eingestellt. Die KEP-Branche ist somit ein Jobmotor.