

Stellungnahme

zum Entwurf einer

Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLV_Berlin

16. Juli 2021

Zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2/3342824/) nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Die Verordnung soll die angenommene teilweise Nichtigkeit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (54. StVRÄndV) vom 20. April 2020 heilen. Die damit wieder hergestellte Rechtssicherheit bei der Durchsetzung härterer Strafen zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer ist grundsätzlich zu begrüßen.

Seit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der 54. StVRÄndV zum 21. April 2020 hat sich jedoch gezeigt, dass die verschärfte Sanktionierung von Verstößen gegen bestimmte Einzelnormen weitreichende Konsequenzen hat, die möglicherweise nicht im Einklang stehen mit der ursprünglichen Intention des Ordnungsgebers. Dies bezieht sich insbesondere auf Verstöße gegen das

- Schrittgeschwindigkeitsgebot für Kraftfahrzeuge > 3,5 t beim Rechtsabbiegen nach § 9 Abs. 6 und § 49 Abs. 1 Nr. 9 StVO
- Halten und Parken in zweiter Reihe und auf Schutzstreifen nach § 12 Abs. 3 und 4 StVO

Zu Artikel 1, Abs. 2, Nr. 14:

Dem Schutzbedürfnis zu Fuß-Gehender und Rad-Fahrender insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften ist unbedingt Vorrang zu geben. Freiwillige Maßnahmen wie die vom DSLV unterstützte Initiative ‚Vision Zero‘ sowie die ‚Aktion Abbiegeassistent‘ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur können grundsätzlich durch die Gesetzgebung verstärkt werden, sofern die Maßnahmen verhältnismäßig sind.

Der Tatbestand der Nr. 45 des BKatV sieht allerdings vor, dass wer mit einem Kraftfahrzeug > 3,5 t innerorts beim Rechtsabbiegen nicht mit Schrittgeschwindigkeit fährt, grundsätzlich eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 9 Abs. 6 und § 49 Abs. 1 Nr. 9 StVO begeht und dies mit einem Regelsatz Bußgeld in Höhe von 70 Euro geahndet werden kann.

Der Tatbestand der Nr. 45 BKatV schränkt das zu ahnende Verhalten jedoch nicht in Übereinstimmung mit dem Wortlaut des § 9 Abs. 6 StVO ein, wonach sich die Pflicht nur auf solche Fälle begrenzt, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit gradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist. Insoweit hat der Ordnungsgeber die tatsächlichen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss nicht ausreichend berücksichtigt, wenn Kfz über 3,5 t an jeder Kreuzung, also auch bei solchen ohne mögliche Gefährdung von kreuzendem Personen- oder Radverkehr beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren müssen. Im Straßenverkehr wären Folgen erheblicher Rückstaus auch an Kreuzungen, deren bauliche Gegebenheiten einen besseren Verkehrsfluss zulassen, zu erwarten. Gleichzeitig lässt der Ordnungsgeber bereits freiwillig eingeleitete Maßnahmen wie die Ausrüstung mit Abbiegeassistenten völlig unberücksichtigt.

Die Entwurfsfassung verweist zur Begründung zu pauschal auf Unfallzahlen beim Rechtsabbiegen in Zusammenhang mit Kfz über 3,5 t, ungeachtet der Tatsache, dass grundsätzlich von jedem Kfz auch < 3,5 t ein ebenso hohes Risiko für schwächere Verkehrsteilnehmer ausgehen kann, ohne dass eine allgemeine Pflicht zum Abbiegen mit Schrittgeschwindigkeit gesetzlich vorgeschrieben wird.

Insgesamt sollte der Tatbestand des Nr. 45 BKatV somit in normativem Einklang gebracht werden mit den in § 9 Abs. 6 StVO geregelten Schutzzweck.

Zu Artikel 1, Abs. 2, Nr. 20, 21, 22, 32, 41, 42, 43, 44:

Mit Blick auf die beschriebene Verschärfung der Bußgelder für Halte- und Parkverstöße in zweiter Reihe sowie auf Schutzstreifen ergeben sich erhebliche praktische Bedenken, weil diese Verstöße vom Fahrpersonal der Lieferlogistik in eng bebauten Städten und Kommunen kaum vermieden werden können, solange keine geeigneten alternativen Be- und Entlademöglichkeiten geschaffen wurden. Der massive Nachfrageanstieg privater Haushalte nach Waren beim Online-Handel und der in der Post-Corona-Phase einsetzende Nachholbedarf des städtischen Handels, bei Gastronomie und Hotels erhöht die Nutzungskonkurrenz äußerts begrenzter Verkehrsflächen zwischen Individualverkehr, gewerblichem Lieferverkehr, sonstigen Gewerbetreibenden, Rad-Fahrenden und sonstigen Verkehrsteilnehmern (z. B. E-Rollern), die sich durch höhere Bußgelder einseitig zu Lasten des gewerblichen Lieferverkehrs auswirkt.

Hier hätte der vorgenommenen Änderung des Verhaltens- und Ahndungsrechts zuerst eine umfassende Umsetzungs- und Folgeabschätzung vorausgehen müssen. Die Aufrechterhaltung des verschärften Strafmaßes für die genannten Verstöße ist mehr als kritisch zu sehen, da sie den Gegebenheiten und Erfordernissen der städtischen Logistik in keiner Weise Rechnung trägt.

Das Fahrpersonal ist in der städtischen Lieferlogistik bei der Erfüllung des Versorgungsauftrags insbesondere für kleinere Handelsgeschäfte in dichtbesiedelten Wohnvierteln von Großstädten bei der Suche nach geeigneten Haltemöglichkeiten in der Regel chancenlos, weil kaum geeignete Be- und Entladeflächen zur Verfügung stehen oder diese - sofern vorhanden - durch andere Verkehrsteilnehmer besetzt wurden. Da das durchschnittliche Sendungsgewicht in der Systemlogistik 325 kg beträgt, können diese Verkehre auch nicht durch kleinere Fahrzeuge >3,5 t oder durch Lastenfahrräder ersetzt werden. Dies gipfelte in der Verschärfung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) im Rahmen der 54. StVÄndV, durch eine Sanktionierungsmöglichkeit für das Fahrpersonal mit einem Punkt im Verkehrszentralregister für das verbotswidrige Parken auf Verkehrsflächen, die dem Fuß- oder Radverkehr vorbehalten sind, sowie für das Halten in zweiter Reihe. Fahrerinnen und Fahrer laufen somit Gefahr, in Erfüllung ihrer beruflichen Tätigkeit ohne Fahrlässigkeit oder Vorsatz ihre Fahrerlaubnis und damit ihre Existenzgrundlage zu verlieren.

In diesem Zusammenhang wird die dringende Forderung erneuert, eine Regelung für die Einrichtung gesicherter Lade- und Lieferzonen in das Straßenverkehrsrecht aufzunehmen, die anhand eines gesonderten Verkehrszeichens in Verbindung mit einem Halteverbot zu erkennen und für den gewerblichen Lieferverkehr geschützt sind. Dass dies bei entsprechendem politischem Willen realisierbar ist, hat die Neuregelung zur Einrichtung gesonderter geschützter Parkflächen für Fahrzeuge mit Elektroantrieben oder für Carsharing-Pkw im Rahmen der letzten StVO-Novelle bereits bewiesen.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020).

Die Mitgliederstruktur des DSLV 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 DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV 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 DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV 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 DSLV 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 DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.