



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**Stellungnahme
der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
zum
Referentenentwurf einer XX. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Schreiben des BMVI vom 26.09.2019**

18.10.2019

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 Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein führt zu einem 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.

Aus sozialen und wettbewerbsrechtlichen Gründen wäre es 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. Durch die Möglichkeit bis 7:00 Uhr Transporte durchzuführen würde ein großer Teil der deutschen Systemverkehre sein Ziel erreichen und die Fahrer zugleich Ihren Wohnort.

Dadurch wäre der Schutz der Feiertagsruhe ebenso gewährleistet, wie ein gleichmäßiger Verkehrsfluss und der berechnete Anspruch des Fahrpersonals, auch bundesuneinheitliche Feiertage im Kreise ihrer Familie verbringen zu können.

§ 47 Absatz 1 und 2 StVO: Örtliche Zuständigkeit

Die geplante Änderung der örtlichen Zuständigkeit in § 47 StVO Absatz 1 und 2 bei Erteilung von Erlaubnissen lehnt die VhU 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. Die unterschiedlichen Gebührensätze nach der GebOSt fallen als ein Grund für den Antragstourismus zukünftig mit der Nr. 263.1 GebOSt weg.

Eine Begrenzung der Zuständigkeiten einer Verkehrsbehörde auf Anfang und Ende des genehmigungspflichtigen Transports wird erhebliche negative wirtschaftliche Folgen für die Auftrag gebende Industrie wie für die Antragsteller 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 hundertprozentig umsetzen können.

Im Ergebnis werden die geplanten Änderungen des § 47 StVO die behördlichen Bearbeitungszeiten verlängern, was die Planbarkeit von Großraum- und Schwertransporten erschwert. Außerdem widerspricht ein solches Vorgehen dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD, in dem 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 würde das Gegenteil erreicht.

Zu Artikel 2: Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr Nr. 263.1 GebOSt

Die bundesweite Vereinheitlichung der Gebührensätze durch die Änderung der Gebührenberechnungsmethode erachten wir als grundsätzlich sinnvoll. Diesbezügliche Wettbewerbsverzerrungen können so verhindert werden.

Wir erwarten mit dieser Maßnahme eine erhöhte Transparenz für alle Beteiligten sowie einen schnelleren und vereinfachten Prozess.

Kritisch sehen wir die deutliche Erhöhung der Gebühren. Diese wird sich zwangsläufig auf die Antrag stellende Industrie sowie auf die Verbraucher und damit allgemein auf die Transport- und Logistikbranche auswirken.

Zu Artikel 3: Änderung der Bußgeld-Katalogverordnung (BKatV) Anlage zu § 1 Absatz 1 Lfd. Nr. 51a, 52a, 54a BKatV

Die vorgesehene Erhöhung der Bußgelder stuft die VhU als kritisch ein. Die geplante Verschärfung trägt in keiner Weise den Gegebenheiten und Erfordernissen des innerstädtischen Lieferverkehrs Rechnung. 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)

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. Wir fordern 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.

Die Zielsetzung des Verordnungsentwurfs, die Verkehrssicherheit zu stärken und schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen, unterstützen wir in vollem Umfang. Insbesondere eine Verschärfung der Strafen beim Nichtbilden und der falschen Nutzung einer Rettungsgasse befürworten wir ausdrücklich.

Was die Verschärfung der Bußgelder für unerlaubtes Halten in zweiter Reihe und auf Schutzstreifen angeht, ergeben sich jedoch 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.

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.