



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Stellungnahme

Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog- Verordnung

Frankfurt am Main, den 19. Juli 2021



Der BGL bedankt sich für die Gelegenheit, zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung Stellung zu nehmen.

Die Verordnung ist im Wesentlichen eine Bestätigung (Neuerlass) der Regelungen der 54. StVRÄndV vom 20. April 2020 vor dem Hintergrund ihrer Teilnichtigkeit infolge des Verstoßes gegen das verfassungsrechtlich gebotene Zitiergebot.

Modifikationen sind allerdings bei den Sanktionen der Geschwindigkeitsüberschreitungen (Anhang (zu Nummer 11 der Anlage Tabelle 1) erfolgt.

Der BGL hat zu den vorgesehenen Bestimmungen der Bußgeldkatalog-Verordnung folgende Anmerkungen, welche bereits im gemeinsamen Positionspapier der Logistikverbände AMÖ, BGL, BIEK, BWVL, BSK, DSLV und TD vom 25. Mai 2021 dargelegt wurden.

Halte- und Parkverbot/

In dem vorliegenden Verordnungsentwurf sind die vorgesehenen Sanktionen für das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen (Nr. 52a BKat), das unerlaubte Halten auf Schutzstreifen (Nr. 54a) sowie das unerlaubte Parken und Halten in zweiter Reihe (Nr. 51a, 58) bestätigt worden. Aus Sicht des Transportlogistikgewerbes ist an dieser Stelle vor allem stark bedenklich, dass es unter bestimmten Voraussetzungen für derartige Verstöße zu einem Eintrag von einem Punkt im Fahreignungsregister kommen kann (vgl. Anlage 13 FeV, Nr. 3.2.7a-d). Es wird an dieser Stelle auf das gemeinsame Positionspapier der Verbände vom 25. Mai 2020 verwiesen. Durch diese Bestimmungen werden Lkw-Fahrer, deren Job es ist, tagtäglich eine Ver- und Entsorgung der Gesellschaft – gerade auch im innerstädtischen Bereich - sicherzustellen, regelmäßig der Gefahr ausgesetzt, möglicherweise binnen kurzer Zeit die den Entzug der Fahrerlaubnis auslösenden 8 Punkte im Fahreignungsregister akkumuliert zu haben – und damit die Grundlage für die berufliche Existenz zu verlieren.



Der BGL wiederholt an dieser Stelle daher das zwingende Anliegen, gerade in Bezug auf die Eintragung von Punkten in das Fahreignungsregister eine Ausnahmeregelung in die Verordnung aufzunehmen. Bestehende Missstände bei der bestehenden Infrastruktur sollten nicht zulasten der Lkw-Fahrer ausgetragen werden.

Sicherheitsabstand beim Überholen

Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass der in § 5 Abs. 4 S. 3 StVO vorgesehene Mindestabstand von 1,5 m beim Überholen anderer Verkehrsteilnehmer (insb. auch Radfahrer) von den Regeltatbeständen des BKat mitumfasst wird.

In diesem Zusammenhang weist der BGL entsprechend dem Positionspapier der Verbände vom 25. Mai 2020 darauf hin, dass die Einhaltung eines starr geregelten Sicherheitsabstandes auf Fahrspuren mit Gegenverkehr häufig mangels ausreichender Breite der Fahrspur unmöglich ist und daher einem faktischen Überholverbot gleichkommt. Ein solches faktische Überholverbot stellt insbesondere auf Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen eine erhebliche Behinderung des Verkehrsflusses dar und führt zu einer Verunsicherung aller Verkehrsteilnehmer. Bei der Ahndung möglicher Verstöße gegen den Sicherheitsabstand sollte auch in Zukunft den konkreten Umständen des Einzelfalls Rechnung getragen werden, was sich auch in den zugehörigen Tatbeständen des Bußgeldkatalogs (Nr. 23 ff.) wiederfinden sollte.

Fahrverbote/Bußgelder bei Geschwindigkeitsüberschreitungen

Im Anhang (zu Nummer 11 der Anlage zur BKatV) Tabelle 1 sind einige Änderungen im Vergleich zur 54. StVRÄndV vom 20. April 2020 bei den Regelungen zu Fahrverboten und Bußgeldhöhe vorgenommen worden. So wurden die Bußgeldsätze erhöht; die Vorgaben zu den Fahrverboten hingegen im Interesse der Fahrer angepasst, die in der Regel beruflich auf ihren Führerschein angewiesen sind. So soll es bei Kraftfahrzeugen der in § 3 Abs. 3 Nr. 2 a oder b StVO



genannten Art einen Monat Fahrverbot erst bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 26 km/h (innerorts) bzw. 31 km/h (außerorts) geben. In der 54. StVRÄndV war die Grenze noch bei 21 km/h bzw. 26 km/h vorgesehen. Die neue Regelung entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgebot, weil nunmehr gewährleistet ist, dass nicht durch ein einmaliges Übersehen eines die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzendes und möglicherweise verdecktes Schild für einen Verkehrsteilnehmer, der mit gut 50 km/h nach eigener Ansicht innerorts zulässig unterwegs ist, bereits zu einem Fahrverbot führen kann. Diese Änderung wird vom BGL begrüßt.

Bonn, 25. Mai 2020

Positionspapier

StVO –Novelle bedarf der Korrektur

Die Logistikverbände AMÖ, BGL, BIEK, BWVL, BSK, DSLV und TD begrüßen die mit der jüngsten StVO-Novelle verfolgte Intention einer Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und einer Verbesserung der Sicherheit der Mobilität. Dies gilt grundsätzlich hinsichtlich des besseren Schutzes von Radfahrern ebenso wie bezüglich der verschärften Sanktionen im Zusammenhang mit der Nichtbildung oder unerlaubten Nutzung von Rettungsgassen.

Bei einigen Regelungsgegenständen schießen die Neuregelungen indessen über das angestrebte Ziel hinaus. Folgende Punkte führen nach Ansicht der Verbände für den Wirtschaftsverkehr zu erheblichen Schwierigkeiten und bedürfen baldmöglichst der Korrektur.

Halte- und Parkverbot

Die StVO-Novelle sieht erhöhte Geldbußen insbesondere für das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen sowie das nunmehr unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe vor. Für diese Verkehrsverstöße wurden die Geldbußen auf bis zu 110 Euro erhöht. Bei schwereren Verstößen ist darüber hinaus jetzt der Eintrag eines Punktes in das Fahreignungsregister vorgesehen, wenn durch das verbotswidrige Parken oder Halten in zweiter Reihe und auf Fahrradschutzstreifen oder Parken auf Geh- und Radwegen andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werden etc. Die Einstufung des Verstoßes soll durch die zuständigen Behörden vor Ort erfolgen.

Diese Neuregelung stellt den Lieferverkehr und die urbane Logistik vor in aller Regel kaum lösbare Probleme, wenn die Anlieferung im innerstädtischen Bereich vorgenommen werden soll. Dies gilt grundsätzlich für die Versorgung der Innenstädte, sei es bei der

Kontakt:

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWVL)
Lengsdorfer Hauptstr. 75
53127 Bonn
Telefon: 0228/92535-0
Telefax: 0228/92535-45

E-Mail: info@bwvl.de
Internet: www.bwvl.de

Markus Olligschläger
Hauptgeschäftsführer



Versorgung des Lebensmitteleinzelhandels, der Gastronomie, des Handels mit Waren, bei der Paket- und Wareneinstellung für einzelne Haushalte, die Belieferung von Baustellen (die oftmals mit einer geänderten Verkehrsführung einhergehen, die der Fahrer vorher nicht kennen kann), wie auch die Belieferung von Haushalten oder Unternehmen und Behörden mit Heizöl oder Flüssiggas, wo wegen der begrenzten Länge der Füllschläuche ein Parken auf Fahrradschutzstreifen und Gehwegen im städtischen Raum und eine damit einhergehende Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer vielfach unvermeidbar ist und für Umzüge. Durch diese Neuregelung sind die Lkw-Fahrer, deren Job es ist uns tagtäglich eine Ver- und Entsorgung für die Gesellschaft sicherzustellen, ständig der Gefahr ausgesetzt, möglicherweise binnen kurzer Zeit die den Entzug der Fahrerlaubnis auslösenden 8 Punkte im Fahreignungsregister akkumuliert zu haben – und damit die Grundlage für die berufliche Existenz zu verlieren. Ein Verweis allein auf den Opportunitätsgrundsatz ist insoweit nicht zielführend, weil dann gleichwohl zunächst ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen das Fahrpersonal eingeleitet wird, dessen Ausgang ungewiss bleibt. Für die betroffenen Fahrer muss dieses Verfahren letztlich als willkürlich erscheinen, nicht zuletzt, da davon auszugehen ist, dass Verfahren unterschiedlich ausgehen. Insgesamt erscheint diese Sanktionsandrohung unverhältnismäßig. Aus diesem Grund muss zwingend eine Ausnahmeregelung in die Verordnung aufgenommen werden, um diese Missstände unserer bestehenden Infrastruktur nicht zusätzlich zu Lasten der Lkw-Fahrer auszutragen und in der Konsequenz die Versorgung der Bevölkerung unmöglich zu machen.

Sicherheitsabstand von 1,5 m bzw. 2 m beim Überholen

Die Festlegung eines Sicherheitsabstandes auf mindestens 1,5 m beim Überholen anderer Verkehrsteilnehmer (insb. Radfahrer) innerorts bzw. 2 m außerorts nach § 5 Abs. 4 S. 3 StVO dient aus Sicht der Verbände nicht der Verkehrssicherheit. Die Einhaltung dieser Regelung ist auf Fahrspuren mit Gegenverkehr in vielen Fällen mangels ausreichender Breite der Fahrspur unmöglich und kommt daher einem faktischen Überholverbot gleich. Insbesondere



innerorts auf Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen stellt ein solches faktisches Überholverbot eine erhebliche Behinderung des Verkehrsflusses dar und führt zur Verunsicherung aller Verkehrsteilnehmer.

Die Ersetzung des unbestimmten Rechtsbegriffs „ausreichender Seitenabstand“ durch einen starren Wert führt nicht zur Schaffung von mehr Rechtssicherheit. Die das Kraftfahrzeug Führenden können nicht sicher abschätzen, den Abstand genau einzuhalten. Sinnvoller ist der unbestimmte Rechtsbegriff wie bisher, der von der Rechtsprechung auf einen Mindestabstand „in der Regel“ von 1,5 m innerorts konkretisiert wurde. Diese bisherige Regelung trug dazu bei, dass bei der Beurteilung eines Verstoßes gegen die Abstandsregel den jeweiligen konkreten Umständen des Einzelfalls Rechnung getragen werden konnte. Im Streitfall ist der unbestimmte Rechtsbegriff von den Gerichten voll überprüfbar.

Hinzu kommt, dass die neue Regelung keine Ausnahme für die Fälle enthält, bei denen Radfahrende Kraftfahrzeuge bei zählfließendem Verkehr mit sehr langsamen Geschwindigkeiten rechts überholen. § 5 Abs. 4 S. 4 iVm § 5 Abs. 8 StVO bestimmt eine solche Ausnahme lediglich für den Fall von an Kreuzungen oder Einmündungen wartenden (d.h. stehenden) Kraftfahrzeugen. Beschleunigen die Kraftfahrzeuge, so ist eine Einhaltung der Abstandsgebote nach § 5 Abs. 4 S. 3 in vielen Fällen nicht möglich.

Fahrverbot bei Geschwindigkeitsüberschreitungen

Die Absenkung der ein 1-monatiges Fahrverbot auslösenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts begegnet ebenfalls Bedenken der Logistikverbände. Ein einmaliges Übersehen eines die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzenden und möglicherweise verdeckten Schildes kann für die Verkehrsteilnehmer, die mit gut 50 km/h nach eigener Ansicht innerorts zulässig unterwegs sind, bereits zu einem Fahrverbot führen. Die bis zum 27. April 2020 geltende Regelung, die die Grenze bei einer Überschreitung um 31 km/h gesetzt hatte, hatte demgegenüber regelmäßig die Fälle erfasst und sanktioniert, in denen die innerörtliche Regel-Höchstgeschwindigkeit von 50



km/h bereits deutlich überschritten war. Auch diese erheblich verschärfte Sanktion verstößt nach Ansicht der Verbände gegen das Verhältnismäßigkeitsgebot. Die neue Fahrverbotsgrenze wird dazu führen, dass wesentlich häufiger als bisher Fahrverbote verhängt werden. Unternehmen, die Wirtschaft und Bevölkerung täglich mit Waren und Gütern aller Art beliefern, würden hierdurch vor dem Hintergrund der zunehmenden Fahrerknappheit vor kaum lösbare Personalprobleme gestellt.

Behördenzuständigkeit

Die Regelungen zur Änderung der örtlichen Zuständigkeit bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr und bei Ausnahmeerteilungen etwa vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot wird nachteilige wirtschaftliche Folgen für die Antragsteller wie auch für die Auftraggeberseite haben. Durch die Reduzierung der Zuständigkeiten wird es zu einer Überlastung der hierfür personell nicht ausgestatteten Verkehrsbehörden kommen, was die behördlichen Bearbeitungszeiten erheblich verlängern wird. Dies steht auch im Gegensatz zu den im Koalitionsvertrag (Seite 83, Zeile 3840/3841) festgehaltenen Ziel, die Genehmigungspraxis für den Großraum- und Schwerverkehr zu beschleunigen und zu verbessern.

Unser Appell an das BMVI ist, sich dafür einzusetzen, dass zusätzlich zur Behörde am Beginn oder Ende des Transportes wenigstens wieder die Behörde zuständig wird, in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat. Mit dieser Formulierung wäre auch gewährleistet, dass der von einigen Akteuren befürchtete sogenannte „Antragstourismus“ nicht eintritt.

CB-Funk

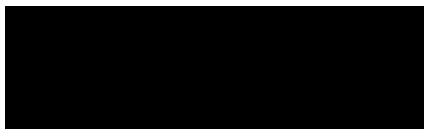
Analog zu der aktuell getroffenen Verlängerung der Übergangsfrist bei Großraum- und Schwertransporten um ein Jahr mit der Begründung der fehlenden technischen Voraussetzung für eine Freisprechanlage bei CB-Funk sehen wir es als notwendig an, diese Übergangsfrist generell auch für alle konventionellen Transporte zu



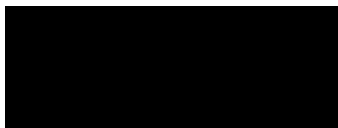
verlängern. Gerade auch im Zuge der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie ist der kontaktlose Funkverkehr das wichtige Kommunikationsmittel für unsere systemrelevanten Lkw-Fahrerinnen und Fahrer.

Die hier genannten Verbände bitten um Berücksichtigung dieser Punkte bei einer anstehenden Überarbeitung der StVO und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.



Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Bundesverband Paket & Expresslogistik e. V. (BIEK)



Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.

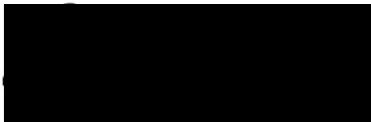




DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e.V.



Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.



TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V.

