

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur am 3. März 2021

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zur Einführung und Regelung von Verkehrssicherheitszonen – Abbiegeassistentengesetz der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen (BT-Drs. 19/23625)

Geschäftszeichen PA 15-5410

Jost Kärger, Leiter Verkehrsrecht, Juristische Zentrale ADAC

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit, sich zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zur Einführung und Regelung von Verkehrssicherheitszonen – Abbiegeassistentengesetz“ vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages äußern zu dürfen.

Übergeordnete Bemerkungen

- **Verpflichtende Ausrüstungsvorschrift für Neufahrzeuge ab 2022 bzw. 2024**

Der ADAC hat sich bereits frühzeitig für eine EU-weite verpflichtende Ausrüstungsvorschrift für LKW-Neufahrzeuge über 3,5 t zulässige Gesamtmasse (zGm) ausgesprochen, die durch die EU zum Juli 2022 bzw. Juli 2024 umgesetzt wird.

Ein Ausrüstungspflicht für Kleintransporter/Lkw unter 3,5 t zGm mit Abbiegeassistentensystemen erscheint aus Sicht der Unfallforschung aufgrund der tatsächlichen Konflikt-/Unfallsituationen grundsätzlich nicht geboten. Diese Fahrzeuge machen rund 78 Prozent des in Deutschland zugelassenen Lkw- und Sattelzugmaschinen-Bestandes aus (Stand Januar 2020). Nur rund 22 Prozent des Bestandes sind schwere Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und Sattelzugmaschinen.

- **Freiwillige Nachrüstprogramme**

Der ADAC unterstützt freiwillige Nachrüstprogramme wie die „Aktion Abbiegeassistent“ des BMVI. Diese müssen finanziell gut ausgestattet sein, um durch die Förderung eine große Zahl von Bestandsfahrzeugen zu erreichen.

Wichtig ist dabei, dass die eingesetzten Systeme eine geringe Fehlerrate in der Erkennung haben, um die Akzeptanz und Nutzung durch die Fahrer zu erhöhen.

Dass es hier technischen Verbesserungsbedarf gibt, hat ein Test des ADAC im Jahr 2019 gezeigt. Aus diesem Grund wird der ADAC auch in diesem Jahr wieder Nachrüstsysteme testen und prüfen, ob es hier Fortschritte gibt.

- **§ 9 VI StVO, Abbiegen nur in Schrittgeschwindigkeit seit 28.04.2020**

Diese mit der „Fahrradfreundlichen StVO-Novelle“ zum 28.04.2020 in Kraft getreten wichtige Norm regelt, dass alle Kraftfahrzeuge (also nicht nur LKW) über 3,5 t zGm innerorts nur in Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn querenden Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Mit dieser für alle Fahrzeuge (auch für im Ausland zugelassene) geltenden Neuregelung hat der Gesetzgeber einen wichtigen Schritt für mehr Verkehrssicherheit in diesem Bereich gemacht, um LKW-/Radfahrer-Unfälle flächendeckend zu vermeiden.

Wichtig wäre hier, dass die geplante neue Nr. 45 der BKatV mit einem Bußgeld von 70 € und einem Punkt in Flensburg zeitnah in Kraft tritt, um eine einfache Ahndung entsprechender Verstöße zu ermöglichen.

- **Straßenbauliche Maßnahmen**

Zusätzlich sollten die zuständigen Behörden vor Ort Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur prüfen und umsetzen (z.B. geänderte Radverkehrsführung, deutliche Markierung, Verbesserung der Sichtbeziehungen, Anbringung von Trixi-Spiegeln an Knotenpunkten, getrennte Signalisierung des rechtsabbiegenden Kfz- und geradeausfahrenden Radverkehrs).

- **Frankreich: Warntafeln an den Fahrzeugen**

Andere Länder gehen andere Wege wie aktuell Frankreich: hier sind seit Anfang des Jahres für alle Fahrzeuge über 3,5 t zGm Aufkleber vorgeschrieben, die Fußgänger und Radfahrer auf den Toten Winkel hinweisen, in dem sie sich bei diesen Fahrzeugen befinden könnten (www.adac.de/news/wohnmobil-frankreich/). Dies ist ein interessanter Ansatz, dessen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit jedoch abzuwarten bleibt.

Stellungnahme zu den konkreten Regelungen

Bezüglich des vorliegenden Gesetzentwurfes hat der ADAC die nachfolgenden rechtlichen und inhaltlichen Vorbehalte zu den geplanten Regelungen.

- **Begriff „Geschlossenen Ortschaft“ (§ 1d I 1 StVG-E)**

Nach dem Entwurf würden die geplanten Regelungen auf sämtliche Straßen in geschlossenen Ortschaften Anwendung finden. Betroffen wären daher auch Fahrzeuge, die die Ortschaft – ohne Abbiegen zu wollen – auf einer gerade durch den Ort führenden Straße, z.B. einer Bundesstraße, nur passieren wollen.

Diese Fahrzeuge müssten auch nach den Fristen bzw. Regelungen des § 1d IV StVG-E über ein entsprechendes System verfügen oder der Fahrer einen Beifahrer mitnehmen – dies selbst für Fahrzeuge im europaweiten Fernverkehr. Gerade aber für Fahrzeuge im Fernverkehr würde der Beifahrer nur in Deutschland und nur für die Ortsdurchfahrten benötigt werden. Dies auch dann, wenn die Fahrzeuge nicht abbiegen müssen bzw. sollen.

- **Ausnahme von Straßenabschnitten von den geplanten Regelungen, (§ 1d III 1 StVG-E)**

Zwar können nach dem Entwurf theoretisch bestimmte Abschnitte von den Regelungen der Absätze 1 und 2 durch die Straßenverkehrsbehörden ausgenommen werden. Es bleibt aber offen, wie dies in der Praxis umgesetzt und ggf. beschildert werden soll.

Zudem ist davon auszugehen, dass solche Ausnahmen Einzelcharakter haben dürften. Bei der Routenplanung kann ein Unternehmen bzw. der Fahrer nicht wissen, ob und welche Ausnahmen es

auf seiner Strecke geben wird, so dass er für den Fall eines Fahrzeugs ohne Abbiegeassistenten vorsorglich einen Beifahrer benötigt.

Auch lässt die Regelung die Frage offen, ob es sich um strecken- oder fahrzeugbezogene Ausnahmen handeln wird.

- **Definition des „LKW“ (§ 1a I 1 StVG-E)**

Es bleibt offen, welche Fahrzeuge unter den Begriff „LKW“ fallen sollen und auf welche die Regelungen anzuwenden wären.

Würde sich der Begriff über die Eintragung in der Zulassung definieren, würde die Regelung ab dem 01.07.2022 (§ 1d IV 1 StVG-E) auf der einen Seite auch kleinere Fahrzeuge wie z.B. VW-Busse umfassen, wenn diese als LKW zugelassen wären. Auf der anderen Seite würden bereits ab dem 01.07.2021 (§ 1d IV 1 StVG-E) größere Fahrzeuge nicht erfasst, die über eine andere Zulassungsart wie z.B. als Wohnmobile, Büromobile oder als Sonderfahrzeuge verfügen.

Gerade bei einer Einbeziehung von „LKW“ unter 3,5 t würde sich auch die Frage nach der Verhältnismäßigkeit der Regelung bzw. nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz („normaler“ VW-Bus mit 2,5 t zGm im Vergleich zu als LKW zugelassenem VW-Bus mit 2,5 t zGm) stellen.

Unabhängig davon wären möglichen Ausnahmen für Fahrzeuge von Feuerwehr / Kommunen / THW / Bundeswehr oder Spezialfahrzeugen zu diskutieren.

Bei Oldtimer-LKW mit H-Kennzeichen wäre eine Nachrüstung mit einem entsprechenden System schon aus zulassungsrechtlichen Gründen nicht möglich, da dann das H-Kennzeichen aberkannt werden würde. Diese Fahrzeuge dürften dann ab dem 31.12.2025 (§ 1d IV 2 StVG-E) nicht mehr in geschlossene Ortschaften einfahren, selbst wenn der Halter dort wohnt. Durch eine solche Regelung könnte dieser in seinen Grundrechten verletzt sein.

- **Geltungsbereich der Regelung für In- und/oder Ausländer (§ 1d I 1 StVG-E)**

Völlig offen bleibt durch die Regelung im StVG (§ 1d I 2 iVm IV StVG-E), ob es sich um eine Verhaltensvorschrift (wie andere Regelungen, die in der StVO geregelt sind) oder um eine nationale Ausrüstungsvorschrift (die in der FZV / StVZO geregelt werden würde) handeln soll.

Während eine „Verhaltensvorschrift“ auch von Fahrern von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen beachtet werden müsste, würde eine „Ausrüstungsvorschrift“ im nationalen Recht nur in Deutschland zugelassen Fahrzeuge betreffen.

Ausgehend davon, dass die Vorschriften auch von ausländischen Fahrzeugen / Fahrzeugführern beachtet werden sollen, überwiegend aber eine technische Aus- bzw. Nachrüstung vorsehen, die im jeweiligen Herkunftsland vom dortigen Zulassungsrecht nicht gefordert werden, dürfte ein Verstoß gegen europarechtliche Vorschriften vorliegen. Zudem würde der freie Warenverkehr behindert bzw. in die Dienstleistungsfreiheit eingegriffen.

Entsprechend hat sich die Europäische Kommission in Ihrer Stellungnahme vom 16.04.2020 in einem Notifizierungsvorgang den Entwurf einer Verordnung des Magistrats Wien betreffend geäußert, der ein Rechtsabbiegeverbot für LKW vorsah.

- **Rechtliche Stellung des Beifahrers (§ 1d IV 2 StVG-E)**

Für Fahrzeuge ohne Abbiegeassistenten soll es bis zum 31.12.2025 möglich sein, in geschlossene Ortschaften dann einzufahren, wenn ein Beifahrer die Abbiegevorgänge überwacht.

Neben der offenen praktischen Frage, welche Sichtmöglichkeiten dieser überhaupt von seinem Beifahrersitz aus hat und ob diese einen möglichen toten Winkel des Fahrers abdecken (die nach Ausrüstungsvorschrift vorhandenen Spiegel dürften ja für die Sicht des Fahrers in den Abbiegebereich

eingestellt sein), stellt sich die Frage nach dessen rechtlicher Verantwortung, wenn es zu einem Unfall kommt.

Zumal an den „Beifahrer“ keinerlei Anforderungen gestellt werden, so dass auch minderjährige Kinder, die den LKW-Fahrer aus Interesse oder anderen Gründen begleiten, die formellen Anforderung erfüllen würden.

Gerade auch im Zusammenspiel mit der Verantwortung des Fahrers als Fahrzeugführer stellt sich die Frage: Kann / darf / muss sich der Fahrer auf die Aussage des Beifahrers „Ist frei!“ verlassen?

Hier ist die Abgrenzung der Aufgabenbereiche und damit die Frage der zivilrechtlichen Haftung, aber auch der Strafbarkeit völlig offen.

- **Kennzeichnung der Fahrzeuge (§ 6h StVG-E)**

Wie die Diskussion um die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit Plaketten in anderen Bereichen des Straßenverkehrs gezeigt hat, ist hier eine Kontrolle – die die Plaketten ja ermöglichen sollen – in der Praxis schwierig bis unmöglich und daher wenig praktikabel, da diese im fließenden Verkehr nur mit hohem Personalaufwand bei Anhaltekontrollen erfolgen kann. Dies gilt umso mehr, wenn aufgrund der Ausnahmemöglichkeit bis 2025 die Anwesenheit eines Beifahrers kontrolliert werden müsste.

- **Ahndung von Verstößen (§ 24d StVG-E)**

Hier sollte ein entsprechender Tatbestand in der Bußgeldkatalogverordnung geschaffen werden, um eine einheitliche und einfache Ahndung durch die Bußgeldstellen zu ermöglichen.

Da sich die Strafe an den Fahrzeugführer richtet, dürfte aufgrund der hier vorliegenden Einkommensverhältnisse der in Absatz 2 geplante Bußgeldrahmen bis 10.000 € nicht passend sein.

Kontakt:

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de