

Stellungnahme

zum Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zur Einführung und Regelung von Verkehrssicherheitszonen – Abbiegeassistentengesetz
(2. VerkehrswendeG-ÄndG-StVG - AbbiegeassistentenG)

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

2. März 2021

Zum Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zur Einführung und Regelung von Verkehrssicherheitszonen – Abbiegeassistentengesetz (2. VerkehrswendeG-ÄndG-StVG - AbbiegeassistentenG) nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Der DSLV unterstützt jedes wirkungsvolle Schutzkonzept, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehört auch und vor allen der Schutz von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im öffentlichen Verkehrsraum. Abbiegeassistenzsysteme (AAS) für Nutzfahrzeuge sind Teil eines solchen Schutzkonzepts. Die mit Inkraftsetzung der EU-Verordnung 2019/2144 ab dem Jahr 2022 verfolgten Ziele werden daher vorbehaltlos unterstützt.

Der DSLV lehnt ein generelles Einfahrverbot für Lkw ohne Abbiegeassistenzsysteme in die als Verkehrssicherheitszonen definierten Ortschaften ab und plädiert für eine nachhaltige Unterstützung der freiwilligen Maßnahmen, die die Speditions- und Logistikbranche in der Vergangenheit unternommen hat und weiterhin unternimmt, um die Aus- und Nachrüstung der bestehenden Nutzfahrzeugflotten mit Abbiegeassistenzsystemen zügig voran zu treiben. .

Normadressaten richtig wählen

Die Akzeptanz in der Speditions- und Logistikbranche steigt kontinuierlich. Neufahrzeuge, sofern technisch verfügbar, werden überwiegend nur noch mit AAS bestellt. Zur Unterstützung einer flächendeckenden Verbreitung von Lkw-Assistenzsystemen muss der Gesetzgeber deshalb den legislativen Regelungsbereich und den Kreis der Normadressaten sorgfältig auswählen. Anstatt vorrangig Fahrzeughalter und Fahrzeugführer durch das Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu adressieren, erscheint die zügige Inkraftsetzung einer an die Fahrzeughersteller gerichteten Verpflichtung, nur noch Fahrzeuge mit AAS in Verkehr zu bringen, geeigneter. Insofern muss die Erhöhung der Sicherheit durch eine Anpassung des Zulassungsrechts und nicht des Straßenverkehrsrechts gefördert werden.

Der Käufer/Halter eines Nutzfahrzeugs muss bis dahin davon ausgehen können, dass das Produkt Lkw den Vorschriften des zum Zeitpunkt des Erwerbs geltenden Rechts entspricht. Eine rückwirkende Beschränkung von Einsatzmöglichkeiten würde den Vertrauensschutz des Nutzers/Halters aushebeln. Völlig unabhängig von einzelwirtschaftlichen Erwägungen berücksichtigt der Vorschlag die gesamtwirtschaftlichen negativen Folgen, die durch Versorgungseinschränkungen von Handel und Bevölkerung in geschlossenen Ortschaften entstehen nicht ausreichend.

Förderprogramme beschleunigen technische Evolution

Für eine Nachrüstung bestehender Flotten hat die Bundesregierung bereits Förderprogramme (AAS, De-Minimis sowie Flottenerneuerungsprogramm) aufgelegt, die von den Branchen des Güterverkehrs gut angenommen werden. Insbesondere die hohe Nachfrage der Speditions- und Logistikbranche nach den Fördermitteln des zu Beginn des Jahres aufgelegten

Flottenerneuerungsprogramms, für die eine Ausrüstung mit AAS zwingende Fördervoraussetzung sind, verdeutlicht den beschleunigten Austausch auch von in regionalen und damit auch städtischen Verkehren eingesetzten Nutzfahrzeugen, die im Vergleich zum Straßengüterfernverkehr eine längere Einsatzdauer haben. Insofern wird die technische Evolution durch öffentliche Förderung beschleunigt und überholt damit die mit Verboten behaftete Absicht des Gesetzesvorschlags.

Bezüglich der vorgesehenen Fristen eines Einfahrverbots in Verkehrssicherheitszonen für Lkw über 7,5 t ab dem 01.07.2021 sowie ab 01.07.2022 für alle Lkw lässt der Vorschlag sowohl das technische Angebot als auch Werkstattkapazitäten für eine Nachrüstung völlig unberücksichtigt. Eine Nachrüstung in diesem Zeitrahmen ist völlig ausgeschlossen und geht damit an den praktischen Gegebenheiten vorbei. Auch spiegelt der Vorschlag die Variantenbreite von Nutzfahrzeugen (und ihren Kombinationen) und der zur Verfügung stehenden AAS in keinsten Weise wider. Der nachträgliche Einbau von ‚second best‘-Lösungen würde eine gefährliche, nicht zu unterstützende Scheinsicherheit produzieren.

Städtebauliche Maßnahmen unterstützen

Die jüngste Anpassung der StVO, nach der für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen die Höchstgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen nur Schrittgeschwindigkeit betragen darf, unterstützt das Ziel der Verkehrssicherheit richtigerweise, das durch städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen, wie von der Fahrbahn getrennte Schutzstreifen oder vorgezogene Haltestreifen für Radfahrende unbedingt begleitet werden muss.

Trainings und Verkehrserzieherische Maßnahmen müssen Technik flankieren

Die Verkehrssicherheit ist eine Gemeinschaftsaufgabe aller Verkehrsteilnehmer. Defensive Fahrweise und gegenseitig Rücksichtnahme können durch Fahrertrainings und verkehrserzieherische Maßnahmen zusätzlich gefördert werden. Zahlreiche Speditionshäuser beteiligen sich an Verkehrssicherheitsprogrammen in Schulen und Kindergärten, um nachwachsende Verkehrsteilnehmer für die Gefahrensituationen im Verkehrsalltag zu sensibilisieren. Programme dieser Art sollten nachhaltige Unterstützung durch Bund, Länder und Kommunen erfahren.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 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.