

Herr
Senator Andy Grote
Behörde für Inneres und Sport
Johanniswall 4
20095 Hamburg

[vorab per E-Mail: poststelle@bis.hamburg.de](mailto:poststelle@bis.hamburg.de)

16. Dezember 2024

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

BR-Drucksache 544/24 und 544/1/24

Sehr geehrter Herr Senator Grote,

mit großem Interesse haben wir die oben angeführte Drucksache des Bundesrats sowie die dazugehörigen Empfehlungen verfolgt.

Wir begrüßen die von der Bundesregierung und der Verkehrsministerkonferenz beschlossene Änderung der VwV-StVO. Die damit beabsichtigten Änderungen würden zu erheblichen Verbesserungen der Umstände für Großraum- und Schwertransporte (GST) führen. Insbesondere für Infrastrukturprojekte im Bereich der erneuerbaren Energie, wie die Errichtung von **Windkraftanlagen** für Windparks, sind GST, welche die für die Umsetzung dieser Projekte erforderlichen Bauteile zur Baustelle transportieren, unabdingbar.

Die Notwendigkeit dieser Änderungen haben sowohl der federführende Verkehrsausschuss als auch der Wirtschaftsausschuss des Bundesrats erkannt, da sie empfehlen, der von der Bundesregierung beschlossenen Änderung der VwV-StVO zuzustimmen, wie Ziffer 4 der BR-Drucksache 544/1/24 zu entnehmen ist.

Ungeachtet dessen spricht sich der Ausschuss für Innere Angelegenheiten gegen die von der Bundesregierung beschlossene Änderung der VwV-StVO aus. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

- 1. Vorverlegung des Beginns der Nachtfahrt auf 20:00 Uhr** – Artikel 1 Nummer 3, Buchstabe c, Doppelbuchstabe bb, Doppelbuchstabe cc (Rn. 140 letzter Satz, Rn. 143 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

Zunächst lehnt der Ausschuss für Innere Angelegenheiten eine Vorverlegung mit der Begründung ab, dass in Hamburg erhobene Erfahrungswerte eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Individualverkehrs sowie des ÖPNV vorweisen würden.

Wir halten es für fraglich, ob von nicht näher benannten Erfahrungswerten einer einzelnen Stadt auf die gesamte Verkehrslage der Bundesrepublik Deutschland geschlossen werden kann.

Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass mit einer Vorverlegung des Beginns der Nachtfahrt auf 20:00 Uhr den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) sowie den

angehörten Verwaltungen keine Rechtspflicht auferlegt wird, den Beginn jeder Nachtfahrt eines GST auf 20:00 Uhr grundsätzlich zu bescheiden. Besteht das Risiko einer Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs oder der Verkehrssicherheit, besteht für einen Teil der Strecke für die EGB weiterhin die Möglichkeit, im Genehmigungsbescheid den Beginn der Nachtfahrt in dem betroffenen Streckenabschnitt auf 22:00 Uhr festzulegen. Diese Flexibilität sollte den EGB und den unterangehörten Verwaltungen, auch aus Gründen der Entbürokratisierung, eingeräumt werden.

Hinzu kommt, dass aufgrund verspätet angelieferter Bauteile, insbesondere für Windenergieanlagen, die Zielerreichung der Energiewende in Frage steht. Aufgrund der aktuellen Fassung der VwV-StVO kam es in den vergangenen 2 Jahren zu erheblichen Störungen im Ablauf öffentlicher sowie gewerblicher Infrastrukturprojekte, da GST bürokratiebedingt ihre Fracht nicht termingerecht abliefern konnten. Gerne können wir Ihnen bei Bedarf Fälle aus der Praxis zukommen lassen, die dies belegen.

In diesem Zusammenhang sind außerdem die Auswirkungen auf die Lenk- und Ruhezeiten zu berücksichtigen.

Das Fahrpersonalgesetz (FPersG) sowie die Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (FPersV) sind die Grundlage des Einsatzes des Fahrpersonals im gewerblichen Güterkraftverkehr. Es erlaubt bei einer Fünf-Tage-Woche je Woche flexibel einteilbar zweimal 10 Stunden und dreimal 9 Stunden Lenkzeit (90 Stunden Doppelwoche). Für den effizienten Fahrereinsatz unter Ausnutzung der gesetzlichen Regelungen wäre die Einsatzmöglichkeit von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr notwendig. Innerhalb der Einsatzzeit sind auch gesetzliche Fahrtunterbrechungen (Ruhezeiten) vorgegeben (45 Minuten bei 9 Stunden, jeweils zweimal 45 Minuten bei 10 Stunden Lenkzeit) einzuhalten.

Neben der reinen Fahrzeit ermöglicht der längere Fahreinsatz von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr einen größeren Aktionsradius, so dass zahlreiche GST ohne zusätzlichen Zwischenaufenthalt ihr Ziel erreichen können. Damit wird das unzureichende öffentliche GST-Parkraumangebot ein wenig gelindert. Ebenfalls stärkt eine schnellere GST-Erreichbarkeit die multimodalen Hubs und (See)-Häfen.

Durch eine längere Nacht-Fahrzeit könnten Transportunternehmen somit auch ohne Verlust an der Verkehrssicherheit effizienter arbeiten.

2. Sprachauflage – Artikel 1 Nummer 3, Buchstabe c, Doppelbuchstabe dd (Rn. 145a VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

Hier spricht sich der Ausschuss für Innere Angelegenheiten aufgrund § 23 Absatz 1 VwVfG – die Amtssprache ist Deutsch – gegen eine Auflockerung der Sprachauflage für den Beifahrer eines GST aus.

Diese Begründung ist fehlerhaft und geht an der Sache vorbei. § 23 VwVfG betrifft deutsche Behörden, die Sprache von Bescheiden sowie die Kommunikation, wie in Absatz 2 beschrieben. Aus dem Wortlaut der Änderung der VwV-StVO geht unmissverständlich hervor, dass damit eine Änderung der Amtssprache oder der Bescheide nicht verfolgt wird. Vielmehr soll mit der angestrebten Änderung bezweckt werden, dass sich das zur Durchführung eines GST eingesetzte Personal

(Fahrer, Beifahrer und Begleitpersonal) untereinander sowie mit Kontrollbehörden auch auf Englisch verständigen kann. Da Deutschland ein Transitland und Englisch eine Weltsprache ist, sollte es genügen, wenn das Personal entweder der deutschen oder der englischen Sprache hinreichend mächtig ist. Insgesamt geht es in dieser Sache um die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal und der Kontroll- beziehungsweise Ordnungsbehörde, deren Personal ebenfalls gute Englischkenntnisse vorweist.

Die weitere Begründung des Innenausschusses

„Ein weiterer Grund der bisherigen Sprachauflage Deutsch ist, dass der Fahrer oder Beifahrer die allgemeinen sowie besonderen Auflagen in dem Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsbescheid verstehen muss, um sie auch umsetzen zu können. Dadurch soll ein sicherer und geordneter Verkehrsablauf des GST gewährleistet werden.“

geht ebenfalls an der Sache vorbei. Denn die angestrebte Änderung der VwV-StVO zielt nicht darauf ab, dass auf die deutsche Sprache verzichtet wird. Wie dem Wortlaut des Änderungsvorschlags der Bundesregierung eindeutig entnommen werden kann, muss mindestens eine Person des Fahrpersonals eines GST den Genehmigungsbescheid mitsamt Auflagen verstehen und anwenden können.

Weiterhin sei hierzu angemerkt, dass es sich bei der VwV-StVO um Behördeninnenrecht handelt, also ausschließlich innerhalb von Behörden rechtliche Wirkung entfaltet. Die Regelung von Sprachkenntnissen von außerhalb einer Behörde befindlichen Personen ist in einer Verwaltungsvorschrift daher verfehlt. Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass das transportdurchführende Unternehmen aufgrund der bisherigen Gesetzeslage dazu verpflichtet und dafür verantwortlich ist sicherzustellen, welche Genehmigungsbescheide und die dazugehörigen Auflagen vom Fahrpersonal verstanden werden und auch an das Begleitpersonal übermittelt werden können. Eine solche Pflicht zur Regelbefolgung ergibt sich für den Fahrzeugführer aus § 23 StVO und für den Halter aus § 31 Absatz 2 StVZO.

Schließlich weisen wir darauf hin, dass die Auflockerung der Sprachauflage für Beifahrer unter anderen wegen der EU-Vorgabe zur Änderung der **Richtlinie 96/53/EG** zum Spracherfordernis erforderlich ist. Darin ist Folgendes vorgesehen:

*„Außerdem führt er die **Verpflichtung** zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Anforderungen an die Fahrzeugsignalisierung oder Kennzeichnung ein und **verhindert unverhältnismäßige Hindernisse in Form von Anforderungen bezüglich der Kenntnis der Landessprache**“.*

Ferner heißt es in Erwägungsgrund 8:

*„Die **Mitgliedstaaten** sollten auch dafür sorgen, dass die nationalen Anforderungen verhältnismäßig und **nichtdiskriminierend** sind, wobei sie davon **absehen** sollten, **ungerechtfertigte Anforderungen wie die Beherrschung der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaats** zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern und einen effizienten, fairen und sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist es von entscheidender Bedeutung, ein transparentes, harmonisiertes und benutzerfreundliches System für die Erteilung von Genehmigungen einzurichten“.*

Gerade mit Blick auf die zukünftige Einrichtung eines digitalen Beifahrers, welcher den Genehmigungsbescheid sowie die dazugehörigen Auflagen in mehreren Sprachen der EU-Mitgliedstaaten dem Fahrpersonal während der Fahrt mitteilt, sollte die VwV-StVO zukunftstauglich offen gestaltet werden, wie von der Bundesregierung vorgeschlagen.

3. Sonstiges

Sofern die Einwände des Ausschusses für Innere Angelegenheiten den Hintergrund haben, dass eine Überlastung der Polizei befürchtet wird, möchten wir auf die im vergangenen Jahr erfolgte Einführung der Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung (StTbV) hinweisen. Mit dieser geht eine wesentliche Entlastung der Polizei hinsichtlich der Begleitung von GST einher, da diese nun durch private Transportbegleiter durchgeführt werden können. Das Risiko der Belastung der Polizei durch die gegenständliche Änderung der VwV-StVO ist daher nicht ersichtlich. Es ist vielmehr zu erwarten, dass durch die StTbV eine erhebliche Entlastung der Polizei eintreten wird.

Sehr geehrter Herr Senator Grote, aufgrund der vorgenannten Gründe möchten wir Sie bitten, am **20. Dezember 2024 Ihre Zustimmung im Bundesrat** zu der von der Bundesregierung beschlossenen Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO – ohne die vorgenannten Änderungsanträge des Ausschusses für Innere Angelegenheiten – zu geben. Diese Änderungen und Anpassungen der VwV-StVO würden die verladene Industrie sowie die GST-Branche und damit den Wirtschaftsstandort erheblich entlasten.

Abschließend bedanken wir uns, dass Sie sich der Themen unserer Branchen annehmen.

Für Fragen oder einen Austausch in dieser Sache stehen wir Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Marvin-Uwe Marek
bauforumstahl e.V.

Uta Maria Pfeiffer
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Dirk Siewert
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

Helmut Schgeiner
Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.

Peter Guttenberger
VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt
und Maschinentechnik e.V.

Sebastian Steul
VDMA e.V.

Benedikt Althaus
Competence Center Schwergut (CCS) im
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.