

## DSLVL-Stellungnahme

---

zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften – Novellierung StVO  
(Verbändeanhörung 25. September 2023)

**DSLVL 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](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [de.linkedin.com/company/spediteure](https://de.linkedin.com/company/spediteure)

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 6. Oktober 2023

Bezüglich des am 25. September 2023 vorgelegten Verordnungsentwurfs nimmt der DSLV insbesondere zu dessen Artikel 1 Änderung der Straßenverkehrsordnung und dabei im Einzelnen zu den Nummern 1, 3 und 8 wie folgt Stellung.

### **Zu Nummer 1 (§ 23 1d neu | Abschaltverbot Notbremsassistent)**

Das Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ist ein sachgerechter Beitrag zur Verkehrssicherheit und begegnet keinen Bedenken. In der Praxis sind solche Systeme in der Regel so eingerichtet, dass sie beim Starten des Fahrzeugs in Betrieb sind. Ein Abschalten muss jedes Mal explizit im Menü des Dashboards eingegeben werden und ist nach abstellen der Zündung wieder auf Standard (Ein) gesetzt. Ein Beweggrund für die Deaktivierung besteht auf längeren Strecken, um im Windschatten zu fahren oder zu überholen. Dieses Verhalten sollte mit der Regelung, in Verbindung mit den Artikeln 2 und 3, effektiv unterbunden werden. Die begleitende technische Festlegung könnte hier vorschreiben, dass betreffende Fahrzeuge grundsätzlich über die einschlägige Standardeinstellung verfügen und ein Abschalten nicht über ein direktes Bedienelement erfolgen kann.

### **Zu Nummer 3 (Ergänzung § 30 StVO | Sonn- und Feiertagsfahrverbot)**

Der § 30 StVO, konkret Absatz 3 Satz 1, bedarf aus Sicht der Branche weiterhin der Aktualisierung. Bereits im Jahr 2019 haben die führenden Verbände der KEP-, Transport-, Speditions- und Logistikbranchen eine Aufhebung des Lkw-Fahrverbots an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen gefordert. Einzelne Bundesländer haben längst auf die Wirkungen der Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen reagiert und individuell regionale Erleichterungen geschaffen.

Darüber hinaus sollte an den bundeseinheitlichen Feiertagen, die an einen Werktag grenzen, das bestehende Lkw-Fahrverbot auf ein Zeitfenster von 07:00 bis 20:00 Uhr begrenzt werden, und zwar im Sinne der Harmonisierung der Verbotszeiten mit jenen der Ferienzeitsverordnung.

Die bestehenden Regelungen wurden von der Wirtschaft wiederholt als überarbeitungsbedürftig dargestellt. Aktuell führt der lange Zeitraum des sonn- und feiertäglichen Fahrverbots zu erheblichen Mehraufwänden bei der Planung und Durchführung notwendiger Transporte. Zudem bewirken die Regeln in der Praxis eine verkürzte Feiertagsruhe für Berufskraftfahrer, was sich nachteilig auf die Attraktivität des Berufsbildes auswirkt. Der Ordnungsgeber sollte zur Analyse der verkehrlichen Effekte einer Anpassung die Mautdaten aus den Jahren 2020 und 2021 heranziehen, in denen Fahrverbote an Feiertagen ausgesetzt waren.

### **Zu Nummer 8 (Änderung Anlage 2 | Einführung Zeichen 230 Ladezone)**

Die Einführung eines neuen Zeichens 230 stellt eine überfällige Ergänzung des kommunalen Regelungsinstrumentariums dar. Dies gilt zumal vor dem Hintergrund der im Rahmen der vergangenen StVO-Novelle getroffenen Regelungen zum Halten in zweiter Reihe, zu denen damals keinerlei Alternativen für Kommunen und Wirtschaftsakteure eröffnet wurde, um die mit der Regelung intendierten Verhaltensänderungen auch zu vollziehen.

Im Ergebnis kann das Zeichen Ladezone eine effektive und störungsfreie Belieferung in Städten unterstützen. Dies wird von vielen Städten auch genauso erkannt. Voraussichtlich wird es nicht um eine Vielzahl solcher dem Lieferverkehr vorbehaltenen Bereiche gehen. Daher dürfte die Wirkung mit Blick auf die Nutzungskonkurrenz zwischen den professionellen KEP- und Stückgutlogistikanbietern und privaten Individualtransporten um die knappen Ladezonen in den Städten moderat sein. Der Ordnungsgeber sollte daher prüfen, inwieweit eine Beschränkung der Ladezonenregelung auf professionelle Anbieter von Logistikdienstleistungen möglich ist.

Sachdienlich ist zudem die Aufforderung, die vorgesehene Nutzungsbestimmung zeitlich zu definieren. Der ruhende Verkehr in Städten kann wohl in der Gesamtschau dann am ehesten noch effizienter organisiert werden, wenn zeitlich flexible Rahmen für unterschiedliche Nutzungen vorgesehen werden können. Die bedarfsgerechte Umsetzung wäre Angelegenheit der Kommunen. Zu diesem Zweck wären Mittel zur digitalen Organisation des Verkehrs ein wesentlicher Bereich, um Gestaltungspotentiale und damit die Effizienz des städtischen Verkehrs zu erhöhen.

Wichtig für die Wirksamkeit des neuen Verkehrszeichens ist die damit verbundene Sanktionsmöglichkeit für die Verkehrsüberwachung. Hierbei ist die Berechtigung auch für das Parken zu unterstreichen, weil Belieferungsvorgänge in aller Regel implizieren, dass der Lieferant für die Zustellung beim Kunden sein Fahrzeug verschließt und verlässt. Eine Schwierigkeit kann sich hier für die Verkehrsüberwachung ergeben, wenn insbesondere für Privatfahrzeuge nicht einfach erkennbar ist, ob diese tatsächlich für das Be- und Entladen auf betreffenden Flächen abgestellt wurden.

Professionelle Wirtschaftsverkehre sind dagegen zumeist (auch aufgrund der praktischen Erfahrungen vor Ort) als solche zu erkennen. Aus dem gewerblichen Charakter der Lieferlogistik ergibt sich bereits, dass diese ohne Verzögerung durchgeführt wird. Dies ist ein zusätzliches Argument, um die Ladezonenbeschilderung für die Nutzung durch professionelle Lieferlogistiker zu begrenzen.

-----





## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL 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 DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL 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 DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL 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 DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.