

Juristen mischen sich in die Politik ein

40. Deutscher Verkehrsgerichtstag: Lkw-Maut für die Verkehrssicherheit einsetzen

Von Bernhard Hector

Als 1962 der erste Deutsche Verkehrsgerichtstag stattfand, trafen sich knapp 40 Juristen in Goslar. Sie wollten in der Abgeschlossenheit wichtige Rechtsprobleme erörtern. Der Tagungsort ist geblieben, die Veranstaltung ist jedoch inzwischen kräftig gewachsen: 1700 Experten trafen sich in der vergangenen Woche in der Stadt im Harz.

Was dort nach teilweise sehr intensiven und kontroversen Diskussionen als Ergebnis herauskommt, wird in Form von Empfehlungen der Arbeitsgruppen an die Politik festgehalten. Für den Bereich Straßenverkehr war es die Arbeitsgruppe „Unfallrisiko Lkw“, die das Fazit in sieben Punkten zusammenfasste (siehe Kasten).

Auch wenn die Verabschiedung letztendlich einstimmig von den über 100 Experten erfolgte, bei den einzel-



Arbeitskreis „Unfallrisiko Lkw“ unter Leitung des BAG-Präsidenten Ernst Vorrath (2. von rechts). Es referierten (von links): Dr. Alex Schindler (BGL-Justiziar), Regierungsdirektor Frank Albrecht (BMVBW) und Holger Klee (Gewerkschaft ver.di).

Foto: Hector

des Bundesverkehrsministeriums gab es jedoch Einwände. Denn es handelt sich dabei sowohl um Kastenwagen als Pkw als auch als Lkw. „Bei einer solchen Empfehlung sind wir dann schnell bei einem generellen Tempolimit für Pkw. Das kann nicht gewollt sein.“ Deshalb einigten sich die Experten auch auf die „weiche“ Formulierung unter Punkt 7 und forderten den Gesetzgeber auf, die Höchstgeschwindigkeit für derartige Fahrzeuge deutlich zu begrenzen (Seite 6).

Worauf das Plenum mit Nachdruck dränge: Den Autobahnausbau von zwei auf drei Spuren auszubauen, bessere Straßenausstattung (Beispiel Fahrbahnmarkierungen) sowie verbesserte Rastplätze für Lkw-Fahrer. Keine rechtliche Forderung, sondern eine politische. Und nach langer Diskussion wurde dann sogar auch noch die künftige Lkw-Maut bemüht. Der Staat sollte diese Mittel für die Investitionsvorhaben nutzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So sehr die Vertreter des Bundesverkehrsministeriums auch hiergegen argumentierten, das Plenum gab nicht nach. Zumindest der überwiegende Teil der Einnahmen sollte ins Straßennetz gehen, war das letzte Wort.

Damit wird deutlich. Von der ursprünglich rein juristischen Veranstaltung fließen immer stärker auch politische Aspekte ein, um die Ursachen zu bekämpfen.

Zuvor waren die Teilnehmer der Arbeitsgruppe in drei Referaten auf die Tagung eingestimmt worden. So hatte Holger Klee von der Gewerkschaft Ver.di auf die steigenden Unfallzahlen mit Lkw-Beteiligung auf Grund von mangelhaften Arbeits-

Sozialbedingungen des Fahrpersonals hingewiesen. „Fehlende harmonisierte Arbeitszeitregelungen auf europäischer Ebene, Stillstand bei der Verbesserung nationaler tariflicher Standards, komplizierte, schwierig zu kontrollierende Sozialvorschriften für das Fahrpersonal, gegen die zudem häufig verstoßen würden“, kennzeichnet laut ver.di die Situation. Hinzu komme ein ruinöser Verdrängungswettbewerb im deregulierten, aber nicht harmonisierten EU-Verkehrsmarkt. Klee weiter: „Die Ursachen sind der Politik bekannt, die eingeleiteten Maßnahmen zur Schaffung angemessener Arbeitsbedingungen werden zwar Änderungen bringen, reichen aber für eine Entspannung der bedrohlichen Lage bei weitem nicht aus.“

Zum Thema mangelnde Ladungssicherung führte Dr. Alex Schindler, Justiziar des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), aus, dass eine Verschärfung der Bußgeldandrohung nicht im Vordergrund stehen sollte. Dagegen sei bei verkehrgefährdender und unzureichender Ladungssicherung ein Verbot der Weiterfahrt und die Anordnung von Nachsicherungsmaßnahmen durch die Polizei ein „wirksames Präventionsmittel“. Zudem erscheine die Prävention für die Verkehrssicherheit wichtiger als Bußgeldvorschriften, da fehlerhafte Ladungssicherung oft auf Unwissenheit beruhe.

Frank Albrecht, Regierungsdirektor im Bundesverkehrsministerium, sprach sich gegen ein generelles Überholverbot für Lkw auf zweispurigen Autobahnen aus, plädierte jedoch für örtlich begrenzte Verbote. Entsprechende Vorarbeiten für zeitlich und örtlich be-

grenzte Überholverbote seien bereits in Vorbereitung. Eine Arbeitsgruppe der obersten Straßenverkehrsbehörden habe bereits einen Entwurf für eine Verwaltungsvorschrift erarbeitet. Die-

ser sollte nunmehr in die Tat umgesetzt werden, um unfallgefährdete Stellen hinsichtlich eines Überholverbotes zu überprüfen. (DVZ 31.01.2002)

Empfehlungen

Der Arbeitskreis V „Unfallrisiko Lkw“ des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages hat am 25.01.2002 einstimmig folgende Empfehlungen verabschiedet:

- I. Ein generelles Überholverbot für Lkw auf Autobahnen – auch beschränkt auf Richtungsfahrbahnen mit zwei Fahrstreifen – wird abgelehnt. Es wird empfohlen, weitere örtlich und zeitlich beschränkte Überholverbote für Lkw (Zeichen 277) zu prüfen. Dem Verkehrsaufkommen angepassten, möglichst flexiblen Anordnungen ist dabei der Vorzug zu geben.
- II. Den für die Ladungssicherung Verantwortlichen (Fahrer, Halter und Verloader) und den Überwachungsbehörden müssen praktikable Regeln an die Hand gegeben werden. Der Kenntnisstand aller Beteiligten muss nachhaltig verbessert werden. Die Mitverantwortung des Verladenden sollte auch für die Überladung gesetzlich verankert werden, wie es hinsichtlich der Ladungssicherheit bereits aus § 22 Abs. 1 StVO folgt.
- III. Die rechtlich zugelassene Konturmarkierung von Lkw sollte in der Praxis umfassend angewendet werden. Weitere technische Entwicklungen zur aktiven und passiven Sicherheit sollten erprobt und bei Bewährung gefördert werden.
- IV. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich in der EG dafür einzusetzen, dass die Vereinfachung der Lenk- und Ruhezeitregelungen nicht zu Lasten der Lkw-Fahrer geht. Die Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes sollte genutzt werden, um die Kontrolle der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten deutlich zu verbessern. Dies dient der Verkehrssicherheit ebenso wie der Wettbewerbsgerechtigkeit.
- V. Sicherheitsrelevante Verkehrsverstöße (Verstöße gegen Mindestabstand und Höchstgeschwindigkeit, Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit, mangelhaft Ladungssicherung und Überladung, Überschreiten der Fristen für Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) müssen stärker kontrolliert und angemessener, auch unter Einbeziehung des wirtschaftlichen Vorteils, geahndet werden. Gleiches gilt für Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, für deren Einhaltung die Unternehmen besondere Verantwortung tragen.
- VI. Das vorhandene Autobahnnetz sollte im Interesse der Sicherheit und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses verbessert und dringend weiter ausgebaut werden (zusätzliche dritte Fahrstreifen, ausreichende und sichere Parkflächen zur Einhaltung der Ruhezeiten). Die Einnahmen aus der geplanten Lkw-Maut sollten vorwiegend dafür verwendet werden.
- VII. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, das Unfallrisiko wegen der hohen Geschwindigkeiten von „Kleintransportern“ durch geeignete Mittel deutlich zu begrenzen.

Vorsitzender des Arbeitskreises: Ernst Vorrath, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), Köln

NACHGEFRAGT

DVZ: Herr Vorrath, wie beurteilen Sie die Empfehlungen, die jetzt vom 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag herausgegeben worden sind. Sind sie praxisingerecht?

Vorrath: Ich glaube schon. Sie schreiben im Grunde nur das fest, was ohnehin in der Diskussion war. Mit den Ergebnissen kann man mehr als zufrieden sein.

DVZ: Was ändert sich jetzt konkret für die Unternehmen und für die Lkw-Fahrer?

Vorrath: Im Augenblick ändert sich überhaupt nichts, weil es sich hierbei nur um Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages an die Politik oder an den Gesetzgeber handelt. Aber der Gesetzgeber orientiert sich an den Empfehlungen und hat sie des Öfteren auch schon übernommen.

DVZ: Was könnte sich in Sachen Überholverbot ergeben?

Vorrath: Der wichtigste Punkt: Ein generelles flächendeckendes Überholverbot für Lkw wird es nicht geben. Die vom Arbeitskreis vorgeschlagenen zeitlich befristeten und örtlich begrenzten Überholverbote sind praxisingerecht und in bestimmten Fällen notwendig.

DVZ: Bei der Ladungssicherung?

Vorrath: Der Kenntnisstand der handelnden Personen muss so deutlich verbessert werden, dass sich alle über die Konsequenzen im Klaren sind. Hier ist nach Möglichkeiten zu suchen, sowohl von der praktischen als auch von der juristischen Seite. Das gilt auch für das Bundesamt für Güterverkehr als Überwachungsbehörde, dem praktikable Regelungen an die Hand gegeben werden müssen.

DVZ: Bei den Sozialvorschriften?

Vorrath: Hier gilt es im Rahmen

der europäischen Fortentwicklung der Lenk- und Ruhezeiten dafür zu sorgen, dass nicht neue Maßnahmen zu Lasten der Fahrer eingeführt werden. Zum Beispiel, dass anstatt weniger künftig mehr Arbeitszeit auf die Fahrer zukommt.

DVZ: Es wurden auch höhere Bußgelder empfohlen. Mit welcher Anhebung könnte man rechnen?

Vorrath: Das kann ich im Einzelnen nicht sagen; wir haben ja keine konkreten Zahlen vorgelegt. Die Bußgelder sollten jedoch in angemessenem Rahmen erhöht werden. Zum Beispiel von 30 auf 50 EUR.

DVZ: Diskutiert wurde auch ein Tempolimit für Kastenwagen.

Vorrath: Dies ist ein spezielles Problem. Die Kleinlieferwagen gelten einerseits ab 3,5 t als Lastkraftwagen, und andererseits können sie auch als Personenwagen den Bestimmungen unterliegen. Wenn sie als Pkw zugelassen sind, haben sie kein Tempolimit. Wir haben jetzt dafür plädiert, dass sie nicht zu schnell fahren dürfen, um das Unfallrisiko zu senken. Vorstellbar ist, dass die Hersteller die Motoren von einer bestimmten Geschwindigkeit an abriegeln. Das ist technisch möglich. Oder, dass der Gesetzgeber entsprechende Bestimmungen einführt.

DVZ: Welche Tendenzen sind für Sie nach den Diskussionen des 40. Verkehrsgerichtstages für das Verkehrsgewerbe absehbar?

Vorrath: Es ist deutlich geworden, dass das Verkehrsgewerbe immer stärker in den Mittelpunkt der Öffentlichkeit rückt. Die Kontrollen werden auch auf öffentlichen Druck weiter zunehmen, und die Bußgelder tendenziell steigen.

DVZ: Herr Vorrath, ich danke Ihnen für das Gespräch.

(hec/DVZ 31.01.2002)