

Stellungnahme

Zum Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zur Erprobung von Kraftfahrzeugen mit ferngelenkter Fahrfunktion (StVFernLV)

DSLVBundesverband 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 | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 11. Juni 2024

Zum Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zur Erprobung von Kraftfahrzeugen mit ferngelenkter Fahrfunktion (StVFernLV) nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Insgesamt begrüßt der DSLV die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit ferngelenkter Fahrfunktion sowohl als Brückentechnologie als auch dauerhaft. Dies könnte eine Chance für Deutschland bieten, technologisch in diesem Bereich führend zu bleiben und gerade den Verkehrssektor voranzubringen. Der aktuell vorliegende Referentenentwurf ist jedoch derart bürokratisch und von überbordenden Anforderungen durchsetzt, dass die Vorschriften den Zweck der Verordnung unmöglich machen. Um den Referentenentwurf praxistauglich zu gestalten, sollten zahlreiche Regelungen gestrichen oder vereinfacht werden. Denn trotz dieser überbordenden Bürokratie würde kein Gewinn an Sicherheit erreicht. Daher regt der DSLV insbesondere folgende Änderungen im Entwurf an:

§ 4 Abs. 2: Einzel-Betriebsgenehmigungen

Das Erfordernis von Einzel-Betriebsgenehmigungen verhindert die Produktion selbst von kleinen Serien. Aus fachlicher Sicht ist es kein Unterschied, ob eine Serie produziert wird oder einzelne Fahrzeuge umgebaut werden. Der DSLV regt deshalb die Streichung dieser Beschränkung an, um auch Typengenehmigungen für Kleinserien zu ermöglichen.

§ 4 Abs. 8: Evaluierung in einem Forschungsvorhaben

Dem Fahrzeughalter wird aufgegeben, zahlreiche Dinge wissenschaftlich zu evaluieren. Der durch diese Vorschrift den Haltern auferlegte Aufwand wird die meisten Unternehmen davon abhalten, von der Möglichkeit einer Fernsteuerung Gebrauch zu machen. An dieser Stelle wäre es sinnvoller, die wissenschaftliche Begleitung anderen Experten und Fachleuten zu überlassen. Für Speditionen wird dieser Aufwand regelmäßig zu groß sein. Die Anforderung an die Unternehmen sollte sich auf die Übermittlung von Erfahrungswerten beschränken.

§ 6 Abs. 1 Nr. 7: Widerruf der Betriebserlaubnis bei Gefährdung von Leib oder Leben

Die von einem Kraftfahrzeug zu jeder Zeit für Leib und Leben ausgehende Gefahr ist so hoch, dass der Gesetzgeber hierfür eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung in § 7 Abs. 1 StVG geschaffen hat. Dies steht mit dem Fernlenken zunächst nicht in Zusammenhang, zeigt aber, dass der Gesetzgeber schon bei herkömmlichen Kraftfahrzeugen davon ausgeht, dass eine Gefahr für Leib und Leben selbst bei parkenden Kraftfahrzeugen nicht auszuschließen ist.

Die Voraussetzungen für den zwingenden Widerruf der Betriebserlaubnis sind deshalb bei jedem Fahrzeug von vornherein zu jeder Zeit gegeben. Ein Ermessen wird der Behörde nicht

eingräumt. Jede erteilte Erlaubnis müsste nach dem Verordnungsentwurf sofort widerrufen werden. Die Formulierung sollte darum geändert werden.

§ 7: Betriebsbereich

Der Entwurf geht davon aus, dass ferngelenkte Kraftfahrzeuge nur in einem vorher ganz exakt bezeichneten Betriebsbereich betrieben werden dürfen. Begründet wird dies damit, dass dies aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der Akzeptanz in der Bevölkerung so nötig sein soll. Dies trifft in der Praxis allerdings nicht zu. Vielmehr würde ein flexibler Einsatz solcher Fahrzeuge dann nicht mehr möglich sein und das gesamte Vorhaben in Frage gestellt. Der Einsatz ferngelenkter Nutzfahrzeuge käme nur für die wenigsten Speditionen in Betracht. Denn das Ziel des Verordnungsentwurfs, den Einsatz ferngelenkter Kraftfahrzeuge zu ermöglichen, würde bis auf wenige Einzelfälle durch Bürokratie erstickt, indem die Vielschichtigkeit und Flexibilität der Fahrzeugnutzung verhindert wird. Weshalb sich damit die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen sollte, kann aus Sicht des DSLV darüber hinaus nicht nachvollzogen werden, da diese die Betriebsbereiche nicht wahrnimmt.

Die Vorschrift wird weiter verkompliziert, indem zur Erlangung einer Betriebsbereichs-Genehmigung zusätzlich das Benehmen der jeweiligen Träger der Straßenbaulast verlangt wird. Dies führt zu einer großen Aufblähung des Verwaltungsverfahrens, weil selbst innerhalb eines Landkreises eine Vielzahl an Trägern der Straßenbaulast existieren. Noch unübersichtlicher wird das Verwaltungsverfahren, wenn sich eine Strecke über mehrere Landkreise erstreckt.

Da das Regelungsvorhaben auch auf den Mietwagen oder Car-Sharing-Bereich abzielt, ist die vorherige Festlegung von einzelnen Fahrtstrecken in sehr komplizierten Verwaltungsverfahren nicht geeignet, dem Bedürfnis dieser Branchen Rechnung zu tragen, welches auf Flexibilität abstellt. Denkbare Einsatzbereiche wären etwa, dass gemietete Fahrzeuge nach der Nutzung durch Kunden von der Betreiberfirma mittels Fernsteuerung zurückgesteuert werden könnten. Gerade dies wird durch die Anforderung an den vorher zu genehmigenden Betriebsbereich unmöglich gemacht, da das Fahrtziel des Kunden im Vorfeld nicht bekannt sein dürfte. Die Notwendigkeit, einzelne Strecken genehmigen zu lassen, dürfte darüber hinaus nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Immerhin werden bereits heute autonom fahrende Fahrzeuge betrieben. Selbst in Standard-Pkw existieren Fahrer-Assistenzsysteme, die problemlos ein Hinterherfahren hinter einem anderen Fahrzeug ermöglichen.

§ 10: Anforderungen an fernlenkende Personen

Der DSLV erachtet es als problematisch, dass die Schulung des eingesetzten Personals durch den Halter zu erfolgen hat. Speditionen, Mietwagenfirmen oder CarSharing-Unternehmen werden regelmäßig nicht in der Lage sein, hierfür Schulungszentren aufzubauen oder Trainer zu beschäftigen. Hier müsste zumindest eine offenere Formulierung vorgenommen werden.

Bisher haben Speditionen, Mietwagenfirmen oder CarSharing-Unternehmen keine eigenen Fahrschulen betrieben. Dies würde sich auch durch die Zulassung von ferngelenkten Kraftfahrzeugen nicht ändern.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Verordnung den notwendigen Schulungsinhalt nicht nennt. Immerhin dürften schon aufgrund der hohen Anforderungen an die fernlenkenden Personen nur Personen mit Fahrerlaubnis in Betracht kommen. Des Weiteren kann nicht nachvollzogen werden, warum der Halter eines Fahrzeugs „über eine für die Aufgabenwahrnehmung hinreichende Zahl an fernlenkenden Personen“ zu verfügen hat und diese in einem Arbeitsverhältnis stehen müssen. Sinnvoller wäre die Vorgabe, dass eine fernlenkende Person nicht mehrere Fahrzeuge gleichzeitig steuern darf. Während die Beschränkung auf ein Fahrzeug der Verkehrssicherheit dient, erfüllt die Festlegung auf eine Vielzahl von Personen, welche auch noch in einem Arbeitsverhältnis stehen müssen, keinen erkennbaren Zweck mehr. Diese Vorgabe würde gleichzeitig dazu führen, dass kleine und mittlere Betriebe per se von der Fernsteuerung von Fahrzeugen ausgeschlossen würden, Konzerne würden hingegen bevorzugt.

§ 10 Abs. 7: Überprüfungspflichten

Die in § 10 Abs. 7 angedachten Überprüfungspflichten wirken schwer nachvollziehbar. Weshalb Fahrer im Leitstand schlechter fahren sollten und mehr zu überwachen sind als bei der herkömmlichen manuellen Steuerung eines Fahrzeugs, ist nicht erkennbar. Auch hier wird nach Auffassung des DSLV der Einsatz der neuen Technologie durch überbordende redundante Vorschriften erstickt, welche ersichtlich keinen Gewinn an Sicherheit bringen. Was mit dem Begriff „Fahrperformance“ gemeint ist, wird zudem nicht erläutert. Noch weniger ist nachvollziehbar, weshalb der Halter neben dem Leitstand für ein ferngelenktes Fahrzeug auch noch einen Fahrsimulator anschaffen sollte. Dies dürfte lediglich für den Hersteller von Fahrzeugen infrage kommen, um Schulungen oder Tests vornehmen zu können.

§ 12 Abs. 3: Abfahrtskontrolle

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit schreibt § 12 Abs. 3 eine „erweiterte Abfahrtskontrolle“ vor. Eine solche sollte täglich „vor Betriebsbeginn“ stattfinden. Die im Referentenentwurf festgelegten Prüfungspunkte sind jedoch insbesondere in Ziffer 3. derart ausufernd, dass sie lediglich für Fahrzeughersteller in Betracht kommen.

Immerhin umfasst eine solche allumfassende Prüfung der „mechanischen Fahrzeugsysteme für die aktive und passive Sicherheit“ mehr als jede jährlich durchzuführende Routineinspektion in der Werkstatt. Das wäre im Tagesbetrieb nicht darstellbar oder der Nutzerkreis bliebe auf Ingenieure und KFZ-Mechatroniker beschränkt. Das wäre nicht sachgerecht, sondern innovationshemmend. Allein diese Vorschrift könnte dazu führen, dass Speditionen, Mietwagenunternehmen oder Carsharing-Unternehmen faktisch vom Fernlenken von

Kraftfahrzeugen ausgeschlossen würden. Ein Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Der Gesetzgeber geht schon in § 7 Abs. 1 StVG (Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs) zutreffend davon aus, dass auch bei parkenden Kraftfahrzeugen nie ein vollständiger Gefährdungsausschluss möglich ist.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3: Datenspeicherung

§ 13 Abs. 2 sieht vor, „auf Verlangen“ die zwangsweise gespeicherten Daten „soweit dies erforderlich ist“ an die für Ordnungswidrigkeiten und Straftaten zuständige Behörde zu übermitteln. Diese Vorschrift verkehrt das gesamte Ordnungswidrigkeitenrecht und auch strafrechtliche Grundsätze in deren Gegenteil. Insbesondere der „Nemo-tenetur-Grundsatz“ wird dadurch verletzt. Der Entwurf trifft keinerlei Aussage dazu, wann eine derartige Datenübermittlung erforderlich sein sollte. Es ist auch nicht ersichtlich, welchen Zweck diese Vorschrift haben sollte. Vielmehr wird damit ermöglicht, dass Behörden so lange suchen dürfen, bis sie einen Verstoß gegen Verkehrsvorschriften entdecken. **Dies ist allerdings mit der deutschen Rechtsordnung grundlegend nicht zu vereinbaren.** Dieser Punkt ist ersatzlos zu streichen.

Anhang I Nr. 2.6.4: Geschwindigkeit bei Fahrtverzug

Diese Regelung legt fest, dass sich die Fahrtgeschwindigkeit bei verzögerter Signalübermittlung entsprechend zu verringern hat. Der Grundgedanke dessen ist nachvollziehbar. Allerdings wird die Tatsache, dass dies gerade bei dichtem Verkehr Staus oder auch waghalsige Überholmanöver durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht, nicht berücksichtigt. Stattdessen könnte eine Regelung aufgenommen werden, unter welchen Voraussetzungen das Fahrzeug zu parken ist und erst später im Fernlenkbetrieb weiterbenutzt werden darf. Ein bloßes Verlangsamten wäre der Verkehrssicherheit abträglich.

Dasselbe gilt für die generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Anhang 1 unter Nr. 3.2.2d vorsieht. Bei dieser Vorschrift ist aus praktischer Sicht zu bemängeln, dass es derzeit keine generelle Beschränkung einer Fahrzeugart auf eine Geschwindigkeit von 70 km/h existiert. Das ferngelenkte Fahrzeug würde sich so nicht in den Verkehrsfluss einfügen. Wenig nachvollziehbar ist, wie dieser Wert zustande kommt. Gerade aus Gründen der Verkehrssicherheit ist nicht nachvollziehbar, weshalb auf Nicht-Autobahnen eine Begrenzung auf 70 km/h stattfinden soll, während auf der Autobahn 80 km/h gefahren werden darf. Hier sind die Maßstäbe offensichtlich verrutscht. Vielmehr sollte ein ferngelenktes Fahrzeug, das jeweils für seine Fahrzeugart zulässige Höchsttempo ausschöpfen dürfen, um sich in den Verkehrsfluss einfügen zu können. Gerade das fördert die Verkehrssicherheit. Ein Ausbremsen einzelner Fahrzeuge bringt insgesamt höhere Gefahren für die Verkehrssicherheit. Das Schaffen von Verkehrshindernissen dürfte darüber hinaus keine Akzeptanz bei den anderen Verkehrsteilnehmern finden.

Anhang I 4.: Anforderungen an den Leitstand

Die Anforderungen an den Leitstand eines ferngelenkten Fahrzeugs sind nur schwer nachzuvollziehen. Dem DSLV erschließt sich nicht, weshalb hier eine Festlegung auf Hand-/Fußbedienelemente erfolgt. Bereits heute existieren auch Fahrzeuge, die anders gesteuert werden. Insbesondere im Hinblick auf Inklusion sollte man derartige Beschränkungen vermeiden. Auch im Hinblick auf Zukunftstechnologien ist das Festschreiben von tradierten Bedienelementen nicht zielführend.

Unklar ist auch, welchen Zweck das Vorschreiben von Ortsfestigkeit eines Leitstandes verfolgt. Auch diese Vorschrift kann unseres Erachtens ersatzlos entfallen.

Unklar ist zudem, weshalb Ziffer 4.2 lit. b einen vor jeder Fahrt wiederkehrenden Test der Atemalkoholkonzentration zwingend vorschreibt. Diese ist auch bei manuell gesteuerten Fahrzeugen nicht vorgesehen. Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, weshalb bei Fernsteuerung die Gefahr einer Trunkenheit im Verkehr höher sein sollte als bei herkömmlichen Fahrzeugen. Auch diese Vorschrift kann unseres Erachtens ersatzlos gestrichen werden, denn die meisten Arbeitsverträge in der Speditions- und Transportwirtschaft verbieten generell den Konsum von Alkohol und anderen Drogen.

Nr. 4.8 erfordert eine haptische Rückkopplung des Bremswiderstandes und auch von Lenkwiderständen an Bedienpersonal des Leitstandes. Angesichts der sehr umfangreichen erforderlichen Erfahrung und Ausbildung des hier eingesetzten Personals dürfte auch dies entbehrlich sein und würde die Herstellungskosten eines Leitstandes deutlich senken.

Anhang II.: Anforderungen an die Betriebsbereichsgenehmigung

Die Einschränkung der Betriebsbereichs-Genehmigung auf einzelne Fahrtstrecken dürften bereits dazu führen, dass die Nutzung von ferngesteuerten Fahrzeugen in der Praxis kaum vorkommen wird. Dieses Erfordernis erstickt jeglichen Handlungsspielraum der Fahrzeugnutzer und schließt deshalb Speditionen, Mietfahrzeug-Unternehmen und Carsharing-Anbieter weitestgehend von der Nutzbarkeit ferngelenkter Fahrzeuge aus.

Dieser Effekt wird durch die überbordenden bürokratischen Anforderungen an den Antrag nochmals verstärkt. Die vom Halter eines Fahrzeugs geforderten Angaben liegen nicht nur den örtlichen Behörden bereits vor und sind bekannt, es ist auch nicht ersichtlich, weshalb derart detailscharfe kartographische Leistungen von einem Spediteur, einem Mietwagenunternehmen oder einem Carsharing-Anbieter gefordert werden sollten. Die kartographische Darstellung wäre in jedem Fall nur eine Momentaufnahme, welche schon einige Tage später überholt sein kann. Auch dies spricht generell gegen die Erforderlichkeit dieses Aufwandes.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023).

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.

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