



Ausarbeitung

Navigationsgerätepflicht für LKW



Navigationsgerätepflcht für LKW

Verfasser/in: [REDACTED]
[REDACTED]

Aktenzeichen: WD 7 – 3000 – 310/12
Abschluss der Arbeit: 6. Dezember 2012
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht,
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Telefon: [REDACTED]

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Derzeit bestehende allgemeine Regelungen	4
3.	Derzeit bestehende Navigationsgeräteplichten	5
4.	Verankerung der Navigationsgeräteplicht	5
5.	Zulässigkeit einer LKW-Navigationsgeräteplicht	5
5.1.	Regelung im Rahmen der Ermächtigungsgrundlage	6
5.2.	Verhältnismäßigkeitsgrundsatz	6
5.2.1.	Legitimer Zweck	7
5.2.2.	Geeignetheit	7
5.2.3.	Erforderlichkeit	7
5.2.4.	Angemessenheit	8
6.	Fazit	8

1. Einleitung

Die vorliegende Ausarbeitung beschäftigt sich mit der Frage, ob eine gesetzliche Regelung geschaffen werden kann, die es LKW-Fahrern vorschreibt, spezielle LKW-Navigationsgeräte zu benutzen.

Hintergrund dieser Ausarbeitung sind zunehmende Unfälle von LKW wegen inadäquater Straßenverhältnisse. Zwar haben viele LKW-Fahrer ein Navigationsgerät bei ihren Fahrten dabei, diese sind jedoch meistens nur für PKWs gedacht. So werden LKW-Fahrer oft von den PKW-Navigationsgeräten durch zu schmale Straßen, zu enge Kurven und durch zu niedrige Brücken geführt oder über Wege, die nicht zum Befahren von LKW geeignet sind, wodurch sich Unfälle ereignen.

Im Folgenden sollen zunächst bereits bestehende Regelungen zu Navigationsgeräten im Allgemeinen und entsprechende Navigationsgeräteplichten dargestellt werden, bevor die Frage geklärt wird, ob eine Navigationsgeräteplicht für LKW vorgeschrieben werden kann.

2. Derzeit bestehende allgemeine Regelungen

Für die Nutzung von Navigationsgeräten gelten die allgemeinen Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO)¹. Danach ist der Kraftfahrer verpflichtet, sein eigenes Verhalten, insbesondere im Hinblick auf die Gefährdung anderer, ständig zu kontrollieren und sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird, § 1 Abs. 2 StVO.²

So darf die von den Navigationsgeräten vorgeschlagene Route nur befahren werden, wenn dies für das Fahrzeug auch zulässig ist, da die allgemeinen Verkehrsregeln und die Verkehrszeichen Vorrang vor der angegebenen Route haben.

Die Nutzung von Navigationsgeräten ist gemäß § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO situationsabhängig verboten, wenn der Fahrer durch das Navigationsgerät so sehr abgelenkt wird, dass er sich nicht mehr auf die Fahrt konzentrieren kann. Diese Ablenkung kann beispielsweise durch Routenänderungen während der Fahrt durch den Fahrer oder durch eine zu komplexe visuelle Darstellung auf dem Display erfolgen.

1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, ber. 1971 S. 38), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Bußgeldkatalogverordnung vom 1. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1737), im Internet abrufbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/stvo/> [Stand: 3. Dezember 2012].

2 Hagemeister/Kettler, Ablenkung durch moderne Navigationsgeräte, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2002, S. 481, 482.

3. Derzeit bestehende Navigationsgeräteplichten

Tiertransporter müssen nach der Verordnung 1/2005/EG³ mit einem Navigationsgerät ausgestattet sein. Ziel einer Navigationsgeräteplicht bei Tiertransporten ist jedoch in erster Linie der Schutz der Tiere. Die Geräte sollen durch eine bessere Kontrollmöglichkeit der Transporte sicherstellen, dass die maximalen Transportzeiten eingehalten werden und damit das Verletzungsrisiko bei den Tieren sinkt. Zudem soll eine Manipulation des Fahrtenbuchs verhindert werden, indem die Route des Transporters, Ruheorte und Umladeplätze im Navigationsgerät erfasst werden.⁴

4. Verankerung der Navigationsgeräteplicht

Eine Verankerung der Navigationsgeräteplicht könnte im Straßenverkehrsgesetz (StVG)⁵, der StVO oder Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)⁶ erfolgen. Während das StVG der Sicherung des Straßenverkehrs dient, um Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern und Dritten abzuwehren, regelt die StVO die Verhaltensvorschriften für den Straßenverkehr und die StVZO regelt Bau- und Betriebsvorschriften. Da es sich bei dem Navigationsgerät um ein technisches Gerät handelt, liegt es regelungssystematisch nahe, die Navigationsgeräteplicht in der StVZO zu verankern.

5. Zulässigkeit einer LKW-Navigationsgeräteplicht

Die Verankerung der Navigationsgeräteplicht in der StVZO muss zunächst auf einer den Vorgaben des Art. 80 Grundgesetz (GG)⁷ entsprechenden gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage beruhen und die für den Erlass auf Grundlage dieser Ermächtigungsgrundlage geltenden Form- und Verfahrensvorschriften müssen eingehalten werden. Zudem muss eine solche Navigationsgeräteplicht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz er-

3 Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 3 vom 5. Januar 2005, S. 1), im Internet abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/consleg/2005/R/02005R0001-20050125-de.pdf> [Stand: 5. Dezember 2012].

4 Marketing-Börse vom 2. Januar 2007, im Internet abrufbar unter <http://www.marketing-boerse.de/News/details/Navigationsgeraete-werden-2007-bei-Tiertransporten-zur-Pflicht> [Stand: 3. Dezember 2012].

5 Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, ber. S. 919), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 118 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über Verkündung und Bekanntmachungen sowie der ZPO, des EGZPO und der Abgabenordnung vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044), im Internet abrufbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/> [Stand: 5. Dezember 2012].

6 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Art. 2 Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungs-Ordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232), im Internet abrufbar unter http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/ [Stand: 5. Dezember 2012].

7 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 1949 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert durch Art. 1 Änderungsgesetz vom 11. Juli 2012 (BGBl. I S. 1478), im Internet abrufbar unter <http://www.gesetze-im-internet.de/gg/index.html> [Stand: 3. Dezember 2012].

fordert, dass das staatliche Verhalten zur Erreichung eines legitimen Zwecks geeignet, erforderlich und angemessen ist.⁸

5.1. Regelung im Rahmen der Ermächtigungsgrundlage

Als Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der Verordnung zur Navigationsgerätepflicht kommt § 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG in Betracht.

§ 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG wurde vom Bundesgesetzgeber im Rahmen seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz nach Art. 72 Abs. 1, 2 GG i.V.m. Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG erlassen. Die Vorschriften sind nach der Föderalismusreform unverändert geblieben. Hiernach gehören unter anderem der Straßenverkehr, das Kraftfahrwesen sowie Bau und Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr zur konkurrierenden Gesetzgebungsbefugnis des Bundes. Nach Art. 72 Abs. 2 GG war eine bundeseinheitliche Regelung zur Wahrung der Rechtseinheit notwendig.

Als Verordnungsermächtigungsnorm muss § 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG besondere in Art. 80 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 GG gestellte Anforderungen erfüllen, um als Ermächtigungsgrundlage für eine Rechtsverordnung in Betracht zu kommen. § 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG erfüllt die von Art. 80 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 GG gestellten Anforderungen, indem ein Ermächtigungsadressat erwähnt wird und der Inhalt, der Zweck und das Ausmaß der Rechtsverordnung bestimmt wird.

Nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rechtsverordnungen über Art und Inhalt von Zulassung, Bau, Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, deren Begutachtung und Prüfung, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung erlassen. Eine Navigationsgerätepflicht betrifft die Ausrüstung eines Fahrzeugs und ist daher von der Ermächtigungsnorm des § 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG erfasst. Gemäß § 6 Abs. 3 StVG bedarf der Erlass einer solchen Ordnungsregelung nicht der Zustimmung des Bundesrates. Vor Erlass sind jedoch die zuständigen obersten Landesbehörden anzuhören.

§ 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG erfüllt die Vorgaben des Art. 80 Abs. 1 GG. Eine Navigationsgerätepflicht in der StVZO muss sich demnach im Rahmen der Vorgaben des § 6 Abs. 1 Nr. 2 lit. c StVG halten.

5.2. Verhältnismäßigkeitsgrundsatz

Eine Navigationsgerätepflicht tangiert verschiedene Grundrechte des Fahrers. In Betracht kommen die Eigentumsfreiheit des Art. 14 Abs. 1 GG, die Berufsausübungsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG und auch die allgemeine Handlungsfreiheit des Art. 2 Abs. 1 GG als Auffanggrundrecht. Die Eingriffe in diese Grundrechte können jedoch gerechtfertigt sein, wenn das mit der Regelung verfolgte legitime Ziel mit den zu ergreifenden Maßnahmen erreichbar, erforderlich und angemessen ist, also dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen.

8 Grzeszick, in: Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, Loseblatt, Stand: 66. Ergänzungslieferung 2012, Art. 20 VII. Rn. 110.

5.2.1. Legitimer Zweck

Zweck des Einsatzes eines speziellen Navigationsgerätes für LKW ist die Vermeidung von Unfällen und Verkehrsbehinderungen die aufgrund von inadäquaten Straßenverhältnissen für LKW entstehen. Ziel der Navigationsgerätepflcht ist daher die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dieser Zweck würde es unter Gleichheitsgesichtspunkten des Art. 3 Abs. 1 GG rechtfertigen, LKW anders als PKW zu behandeln.

5.2.2. Geeignetheit

Spezielle Navigationsgeräte für LKW können bei ihrer Routenberechnung Brückenhöhen beachten und örtliche Verkehrsbeschränkungen wie Durchfahrtsverbote für LKW und Gewichtsbeschränkungen berücksichtigen.

Bei einer Navigationsgerätepflcht muss jedoch beachtet werden, dass das verfolgte Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit, nur erreicht werden kann, wenn die Qualität des verwendeten Kartenmaterials sowie die Nutzung des Gerätes durch den Fahrer sichergestellt werden kann. Navigationsgeräte können nie auf dem aktuellsten Stand sein, da die Umsetzung in den Kartenmaterialien Zeit benötigt und nicht alle auch nur kurzfristigen Änderungen, Sperrungen oder Umleitungen angezeigt werden können.

Zudem ist zu beachten, dass Verkehrsschilder und Weisungen von Polizeibeamten der Route des Navigationsgerätes vorgehen. Es bleibt demnach bei dem Grundsatz, dass die LKW-Fahrer vorrangig auf die Straßenverhältnisse und Schilder und Weisungen achten müssen und sich nie ganz auf das Navigationsgerät verlassen dürfen. Das Navigationsgerät soll lediglich eine Hilfe bei der Orientierung sein und nicht die Pflichten des Fahrers, die Straßenverkehrsordnung zu beachten, ersetzen.

Bei Sicherstellung der technischen Voraussetzungen sind Navigationsgeräte durchaus geeignet, das Ziel, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, zu erreichen.

5.2.3. Erforderlichkeit

Die Erforderlichkeit beinhaltet das Gebot, dass der Staat aus den zur Erreichung des Zweckes gleich gut geeigneten Mitteln das mildeste, also die geschützte Rechtsposition am wenigsten beeinträchtigende Mittel, wählt.⁹ Bei der Beurteilung, ob es sich bei der geplanten Maßnahme um das mildeste Mittel handelt, wird dem Verordnungsgeber ein weiter Einschätzungsspielraum zugestanden.

Die meisten Unfälle ereignen sich aus Unachtsamkeit, weil der Fahrer nicht auf die Verkehrsschilder achtet. So sind beispielsweise an Tunneleinfahrten Höhenbegrenzungen und an Brücken Gewichtsbeschränkungen ausgeschildert, die jedoch teilweise ignoriert und teilweise übersehen

9 Grzeszick (Fn. 8), Art. 20 VII. Rn. 113.

werden.¹⁰ Es kämen auch andere Maßnahmen in Betracht, um LKW-Unfälle aufgrund von inadäquaten Straßenverhältnissen zu vermeiden. Hierzu gehören beispielsweise, dass Straßen und Wege, die für den LKW-Verkehr nicht zugelassen oder nicht geeignet sind, möglichst frühzeitig, spätestens vor der letzten Wendemöglichkeit, ausgeschildert werden können und Hinweisschilder in mehreren Sprachen angebracht werden, wo verstärkt ausländische LKW-Fahrer unterwegs sind.¹¹

Es gibt derzeit staatliche Förderprogramme für die Anschaffung von Navigationsgeräten für LKW. Wenn man LKW-Fahrer verstärkt auf diese Möglichkeit hinweisen würde, wäre der Anreiz, sich ein LKW-Navigationsgerät auch ohne eine gesetzliche Pflicht anzuschaffen, sehr viel größer als bisher. Dadurch würden vermehrt LKW-Fahrer mit speziellen Navigationsgeräten unterwegs sein und sich die Unfallrate eventuell vermindern.

Es liegt jedoch im Beurteilungsspielraum des Gesetzgebers, ob die erwähnten Alternativmaßnahmen gleich gut geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese gesetzgeberische Beurteilung kann in dieser Ausarbeitung nicht vorweggenommen werden.

5.2.4. Angemessenheit

Angemessen ist eine Navigationsgerätepflicht nur dann, wenn diese für die LKW-Fahrer zumutbar ist.

Es sei darauf hingewiesen, dass derzeit die Anschaffung von LKW-Navigationsgeräten durch das Förderprogramm „De-minimis“ mit bis zu 2.500 Euro gefördert wird. Eine solche staatliche Unterstützung bei der Finanzierung der Navigationsgeräte spricht dafür, dass eine Navigationsgerätepflicht zumutbar ist.

6. Fazit

Die Frage nach einer Navigationsgerätepflicht für LKW lässt sich nicht abschließend beantworten. Unter bestimmten Kautelen spricht nichts gegen eine Navigationsgerätepflicht für LKW. Es müsste bei einer solchen sichergestellt werden, dass diese sich technisch umsetzen lässt, indem regelmäßig neues Kartenmaterial zur Verfügung gestellt würde. Letztendlich muss jedoch der Gesetzgeber im Rahmen seines Entscheidungsspielraums entscheiden, ob er die Navigationsgerätepflicht für verhältnismäßig ansieht.

10 ADAC e.V., Verkehrsprobleme durch LKW-Navigation, Stand: Dezember 2009, abrufbar unter http://www.adac.de/mmm/pdf/tuz_navi_verkehrsprobleme_durch_lkwnavigation_1209_47584.pdf [Stand: 3. Dezember 2012].

11 ADAC e.V., ADAC-Leitfaden für Gemeinden mit Verkehrsproblemen durch den Einsatz von (Lkw-)Navigation, Stand: 2010, abrufbar unter http://www.adac.de/mmm/pdf/tuz_navi_fahrerassistenzsys_verkehrsprobl_lkw_leitfaden_0110_47578.pdf [Stand: 3. Dezember 2012].