

**Stellungnahme des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK)
zum Entwurf der
XX. Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenver-
kehrs-Ordnung (Schausteller-Ausnahmereverordnung)**

Der BIEK nimmt zur Kenntnis, dass „seit Langem Einvernehmen zwischen Bund und Ländern besteht, den Schaustellern Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen zu erteilen.“ Es ist zu begrüßen, dass dieses Einvernehmen seine Begründung darin findet, das Schaustellergewerbe vor unnötigen wirtschaftlichen Belastungen zu bewahren.

Der BIEK ist der Auffassung, dass diese Motivation auch mit Blick auf das Transportgewerbe handlungsleitend sein sollte. Die gegenwärtige Feiertagsfahrverbotsregelung ist unnötig weitgehend, wirtschaftlich belastend und mit sozialpolitisch unangemessenen Folgen verbunden.

Wir regen daher an, § 30 Abs. 3 S. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) wie folgt zu ändern:

*(3) An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von **7.00 bis 20.00 Uhr** zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht geführt werden.*

Begründung:

- Die Neuregelung stellt eine Verwaltungsvereinfachung dar. Da fast alle regelmäßig stattfindenden Transportverkehre mit dem neuen Fahrverbotszeitraum nicht mehr gebrochen werden müssten, sondern regulär beendet werden können, entfällt ein sehr großer Anteil der Anträge auf Ausnahmeerlaubnisse im Zusammenhang mit Feiertagen. Der Ersatz dieser Erlaubnisse durch den vorgeschlagenen Fahrverbotszeitraum in der StVO bedeutet, dass auf eine Vielzahl von Verwaltungsverfahren verzichtet werden kann.
- § 30 StVO verfolgt ausschließlich die Ziele der Gefahrenabwehr im Straßenverkehr und des Umweltschutzes. Beide Zielsetzungen werden durch den vorgeschlagenen Fahrverbotszeitraum besser erreicht als durch die aktuelle Regelung.

In der Praxis der aktuellen Fahrverbotsregelung müssen die LKW-Fahrenden den Feiertag ab Beginn (0:00 Uhr) entweder auf Betriebshöfen, Raststätten oder in sonstigen Übernachtungseinrichtungen verbringen oder mit zusätzlichen Fahrdiensten abgeholt und zum Ende des Feiertags wieder zum Fahrzeug gebracht werden. Dadurch wird zusätzlicher Verkehr einschließlich der damit verbundenen Gefahren und Emissionen verursacht. Mit der vorgeschlagenen Regelung können diese Verkehre vermieden werden, was zum Umweltschutz beiträgt.

Um den geltenden Sozialvorschriften aus der Regelung der Lenk- und Ruhezeiten gerecht zu werden, müssen Fahrer Parkplätze ansteuern. Es besteht heute ein erheblicher Mangel an geeigneten Parkplätzen, was dazu führt, dass teilweise nicht verkehrssichere Parkplätze, z.B. in Zufahrten zu Autobahnrastplätzen, gewählt werden. Eine wie vorgeschlagen harmonisierte Regelung der Feiertagsfahrverbote würde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, indem die Nachfrage nach Parkplätzen unmittelbar vor bzw. an Feiertagen gesenkt würde.

Abgesehen von den Vorteilen, die für den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit erzielt werden könnten, sprechen aus unserer Sicht auch wirtschaftliche und soziale Gründe für eine Änderung der Fahrverbotszeiten.

- Unnötige wirtschaftliche Belastungen könnten vermieden werden, indem Verkehrs- und Warenströme über Bundesländer hinweg aber auch aus dem europäischen Ausland zumindest im Fernverkehr nicht unterbrochen würden und somit Laufzeitverluste durch Überhangsituationen in Kombination mit teuren Zusatz- und Umleitungsverkehren reduziert werden könnten. Besonders an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen kommt es für die Unternehmen immer wieder zu massiven operativen Herausforderungen, weil z.B. fahrplanmäßige Liniengüterfernverkehre im Start-Bundesland fahren dürfen, im Ziel-Bundesland aber nicht; alle Verkehre sind aber immer für Hin- und Rückweg in einen komplexen Netzwerkplan eingetaktet, teilweise sogar auf Dreiecksverkehren, um Auslastung und Effizienz zu maximieren.
- Die aktuelle Fahrverbotsregelung verkürzt die Feiertagsruhe der Fahrerinnen und Fahrer bzw. deren Familienzeit unnötig. Bei einem harmonisierten Feiertagsfahrverbot wie vorgeschlagen bräuchten die Fahrerinnen und Fahrer ihre nächtlichen Touren nicht mehr zu unterbrechen und hätten am Morgen das Ende ihrer Arbeitszeit erreicht. Sie bräuchten damit auch nicht mehr aus dem Feiertag heraus die Touren erneut aufnehmen, hätten also insgesamt länger Feiertagsruhe. Im Fall von Nachtschichten im System- oder Netzwerkverkehr würde die Freizeit bis zum Abend des Folgetages anstatt nur bis zum Ende des jeweiligen Feiertags reichen.

Berlin, 9. Dezember 2019