



Unterrichtung 19/223

der Landesregierung

Entwurf Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Landesregierung unterrichtet den Schleswig-Holsteinischen Landtag gemäß § 7 Abs. 2 Parlamentsinformationsgesetz (PIG).

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Zuständiger Ausschuss: Wirtschaftsausschuss

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein
Postfach 71 22 | 24171 Kiel

An den
Präsidenten des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Klaus Schlie
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

5. Mai 2020

Sehr geehrter Herr Präsident, *lieber Klaus,*

beigefügt übersende ich Ihnen zur Unterrichtung gem. § 7 Abs. 2 Parlamentsinformati-
onsgesetz (PIG) die vom Kabinett am 5. Mai 2020 beschlossene Bundesratsinitiative

„Entwurf Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung“.

Federführend zuständig ist der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus, Dr. Bernd Buchholz.

Mit freundlichen Grüßen



Verordnungsantrag
des Landes Schleswig-Holstein

Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**A. Problem und Ziel**

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) sieht in § 30 Absatz 3 Satz 1 vor, dass Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen an Sonntagen und an den in § 30 Abs. 4 genannten Feiertagen in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten grundsätzlich nicht geführt werden dürfen.

Die Aufzählung in § 30 Absatz 4 StVO enthält einerseits solche Feiertage, die bundesweit in den Feiertagsgesetzen sämtlicher Länder verankert sind („bundes einheitliche Feiertage“), andererseits auch Feiertage, die nur in einigen Ländern gesetzliche Feiertage sind („nicht-bundeseinheitliche Feiertage“). Hierbei gilt, dass das Fahrverbot an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen, die in der Auflistung nach § 30 Absatz 4 StVO enthalten sind, in allen Ländern gelten muss, in denen der jeweilige Feiertag gesetzlicher Feiertag ist. Diese Länder sind in § 30 Absatz 4 StVO ausdrücklich benannt. An nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen, die nicht in der Auflistung des § 30 Absatz 4 StVO enthalten sind, gilt das Fahrverbot hingegen nicht.

Aus dieser uneinheitlichen Geltung des Feiertagsfahrverbots erwachsen gewichtige Nachteile für die Logistikbranche und das Fahrpersonal. So führt die aktuelle Rechtslage dazu, dass an den nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen Fronleichnam, Reformationstag und Allerheiligen Lkw zwar in den nicht vom jeweiligen Feiertag umfassten Ländern verkehren dürfen, Ziele in übrigen Ländern jedoch nicht angefahren werden können. Hierdurch erforderlich werdende Fahrtunterbrechungen

sind nicht immer durch planerische Maßnahmen der Transportunternehmen zu vermeiden und führen zu Mehraufwand, Zeitverzug und vermeidbaren Kosten in der Logistikbranche. Zudem ist die bestehende Regelung mit Einschränkungen für das Fahrpersonal verbunden, da dieses vor dem Übertritt in ein Land mit bestehendem Fahrverbot dazu gezwungen ist, den Ablauf des Feiertages an Raststätten, auf Autohöfen oder in anderen Übernachtungseinrichtungen zu verbringen oder es muss abgeholt und zum Ende des Feiertags wieder zum Fahrzeug gebracht werden.

B. Lösung

Erlass einer Verordnung zur Änderung von § 30 Absatz 4 StVO mittels Streichung der dort bislang in der Aufzählung der vom Fahrverbot betroffenen Feiertage enthaltenen nicht-bundeseinheitlichen Feiertage Fronleichnam, Reformationstag und Allerheiligen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Durch die Änderung entstehen keine unmittelbaren Kosten. Durch die vorgeschlagene Änderung verringert sich die Zahl der vom Lkw-Fahrverbot umfassten Feiertage. Dies führt zu einer Verringerung der Zahl der für Spediteure erforderlichen Ausnahmegenehmigungen vom Fahrverbot und in der Folge zu geringeren Gebühreneinnahmen bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Dem stehen jedoch ein geringerer Personaleinsatz und Verwaltungsaufwand gegenüber.

E. Sonstige finanzielle Auswirkungen

Die mit der uneinheitlichen Fahrverbotsregelung verbundenen Verzögerungen und Unterbrechungen der Lieferkette sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Unterbringung des Fahrpersonals verursachen einen nicht unerheblichen organisatorischen und finanziellen Aufwand für die Logistikwirtschaft.

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der in Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a und in Absatz 2a zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, verordnen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4a der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 30 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Feiertage im Sinne des Absatzes 3 sind
Neujahr;
Karfreitag;
Ostermontag;
Tag der Arbeit (1. Mai);
Christi Himmelfahrt;
Pfingstmontag;
Tag der deutschen Einheit (3. Oktober);
1. und 2. Weihnachtstag.“

Artikel 2
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

Aktuell dürfen Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen an Sonntagen und an den in § 30 Abs. 4 StVO genannten Feiertagen in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten nicht geführt werden.

Die Aufzählung in § 30 Absatz 4 StVO enthält einerseits solche Feiertage, die bundesweit in den Feiertagsgesetzen sämtlicher Länder verankert sind („bundes-einheitliche Feiertage“), andererseits auch Feiertage, die nur in einigen Ländern gesetzliche Feiertage sind („nicht-bundeseinheitliche Feiertage“). Hierbei gilt ausweislich entsprechender Stellungnahmen des BMVI die Regel, dass das Fahrverbot an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen, die bereits in der Auflistung nach § 30 Absatz 4 StVO enthalten sind, in allen Ländern gelten muss, in denen der jeweilige Feiertag gesetzlicher Feiertag ist. An nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen, die nicht in der Auflistung des § 30 Absatz 4 StVO enthalten sind, gilt das Fahrverbot hingegen nicht.

Hierdurch ergibt sich die Situation, dass einerseits kein eindeutiges Kriterium für die Geltung des Fahrverbotes existiert (weder das Merkmal „Feiertag“, noch z.B. „religiöser Feiertag“ sind hinreichende Bedingungen, um die Geltung eines Fahrverbotes annehmen zu können), andererseits erwachsen hieraus gewichtige Nachteile für die Logistikbranche und das Fahrpersonal, die eine Änderung der bestehenden Rechtslage notwendig erscheinen lassen.

So führt die aktuelle Rechtslage dazu, dass an den nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen Fronleichnam, Reformationstag und Allerheiligen Lkw zwar in den nicht vom jeweiligen Feiertag umfassten Ländern verkehren dürfen, Ziele in übrigen Ländern jedoch nicht angefahren werden können. Vor dem Übertritt in ein Land mit bestehendem Fahrverbot ist das Fahrpersonal daher gezwungen, den Ablauf des Feiertages an Raststätten, auf Autohöfen oder in anderen Übernachtungseinrichtungen zu verbringen oder es muss abgeholt und zum Ende des Feiertags

wieder zum Fahrzeug gebracht werden. Derartige Maßnahmen sind nicht immer durch planerische Maßnahmen der Transportunternehmen zu vermeiden und führen zu Mehraufwand, Zeitverzug und vermeidbaren Kosten in der Logistikbranche.

Auch unter dem Gesichtspunkt des Arbeitnehmerschutzes sind derartige Auswirkungen des Fahrverbotes kritisch zu betrachten, da hierdurch das Ziel des Schutzes der Feiertagsruhe des Fahrpersonals konterkariert wird. Statt Fahrerinnen und Fahrern aus vom Feiertagsfahrverbot betroffenen Ländern nach dem Fahrtende eine Wahrnehmung des Feiertages zu Hause zu ermöglichen, müssen diese den Feiertag auf Parkplätzen außerhalb des Heimatbundeslandes verbringen.

Überdies reicht die vorhandene Parkplatzkapazität an den Ländergrenzen häufig nicht aus, so dass Rastplätze an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen regelmäßig überfüllt sind. Soweit Fahrzeuge aus diesem Grund im Bereich der Zu- und Abfahrten der Parkplätze geparkt werden, ergeben sich hierdurch vermeidbare Sicherheitsrisiken.

Vor diesem Hintergrund hatten sich mehrere Logistikverbände im Mai 2019 in einem gemeinsamen Schreiben an das Bundesverkehrsministerium (BMVI) für eine Harmonisierung der Feiertagsfahrverbote eingesetzt. Dieser Antrag wurde jedoch Anfang September 2019 zurückgewiesen. Die hierbei vom BMVI angeführte Begründung, dass eine Beschränkung des Fahrverbotes der Zweckbestimmung des § 30 Absatz 3 StVO zuwiderlaufe, die „den gleichmäßigen Verkehrsfluss, die Lärm- und Abgasverringerung sowie den Schutz der kirchlichen Feiertagsruhe adressiert“ überzeugt jedoch nicht.

So würde sich der Verkehrsfluss ohne das Feiertagsfahrverbot deutlich gleichmäßiger gestalten, als mit dem Fahrverbot. Während der Lkw-Verkehr ohne Fahrverbot im Tagesverlauf verteilt erfolgen würde, führt das uneinheitliche Fahrverbot dazu, dass es an den Grenzen zu den vom Fahrverbot betroffenen Ländern zu einem hohen Lkw-Aufkommen kommt, welches nach dem Ablauf des Feiertags binnen eines vergleichsweise kurzen Zeitraumes die Fahrt fortsetzt. Das Fahrver-

bot führt somit eher zu einem ungleichmäßigen Verkehrsfluss und einem temporär erhöhten Lkw-Aufkommen, als dass es zu einer Entzerrung der Verkehrsströme beiträgt.

Auch das Argument der Lärm- und Abgasverringerung überzeugt nur eingeschränkt. Zwar verringert sich dieses während des Feiertags in den vom Fahrverbot betroffenen Ländern; in der Gesamtschau ist jedoch nicht erkennbar, dass es in nennenswertem Maße zu einer Minderung des Lkw-Verkehrs kommt. Notwendige Fahrten werden vielmehr lediglich verlagert, so dass sich die Lärm- und Abgasentwicklung in den Zeiten vor und nach dem Fahrverbot entsprechend erhöhen.

Letztlich vermag auch das Argument des Schutzes der kirchlichen Feiertagsruhe nur bedingt zu überzeugen. Wie dargestellt knüpft das Lkw-Fahrverbot gerade nicht an dem Umstand an, dass es sich bei einem vom Feiertag umfassten Fahrverbot um einen kirchlichen Feiertag handelt. So sind beispielsweise Mariä Himmelfahrt im Saarland und der Buß- und Betttag in Sachsen nicht vom Fahrverbot umfasst. Andererseits gilt das Fahrverbot auch an nicht religiös motivierten Feiertagen wie dem Tag der Arbeit oder dem Tag der Einheit. Dies zeigt, dass eine Beschränkung des Fahrverbotes auf bestimmte Feiertage bereits jetzt mit dem grundsätzlichen Ziel des Schutzes der kirchlichen Feiertage vereinbar ist und dass religiöse Erwägungen bei der Auswahl der von Fahrverbot betroffenen Feiertage nicht allein maßgeblich sind.

In der Gesamtschau sind somit keine überzeugenden Gründe dafür erkennbar, dass die für die Aufrechterhaltung des Fahrverbotes an bestimmten nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen sprechenden Aspekte zwingend höher zu gewichten sind, als die für eine Harmonisierung der Fahrverbotsregelung sprechenden Belange. Daher sollte das Fahrverbot im Interesse des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Deutschland aber auch im Interesse des Arbeitsschutzes des Fahrpersonals auf die bundesweit geltenden Feiertage beschränkt werden.