



Positionspapier

Zum Lkw-Fahrverbot an gesetzlichen Bundesfeiertagen und an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen (§ 30 Abs. 3 und 4 StVO)

Der BGL weist zum wiederholten Male auf die dringend erforderliche Änderung des § 30 Absatz 4 StVO im Hinblick auf Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen hin.

- Für die Transport- und Logistikbranche bedeuten Lkw-Fahrverbote an bundeseinheitlichen, aber insbesondere an bundesuneinheitlichen Feiertagen einen deutlichen Mehraufwand bei der Planung und Durchführung notwendiger Gütertransporte. Auch ist es für Lkw-Fahrer (m, w, d) belastend, die Feiertage allein auf Autobahnrastplätzen verbringen, weil die Weiterfahrt nicht möglich ist, anstelle zuhause bei ihren Familien sein zu können. Langjährige Bemühungen um praktikablere Regelungen haben bislang keine Früchte getragen.
- Der BGL regt (auf Basis des Abschlussberichts der Kommission Straßengüterverkehr) folgende bedarfsgerechte Weiterentwicklung des § 30 StVO an. Aus Sicht des Transportlogistikgewerbes **sollte:**
 - **an bestehenden oder neu einzuführenden nicht bundeseinheitlichen Feiertagen kein Lkw-Fahrverbot bestehen,**
 - **bei bundeseinheitlichen Feiertagen, die an Werktage angrenzen, sowie Sonntagen das bisherige Zeitfenster durch ein geändertes Zeitfenster von 7:00 bis 20:00 Uhr, analog zur Ferienreiseverordnung ersetzt werden.**
 - **Hilfsweise,** falls der Wegfall des Lkw-Fahrverbots an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen keine politische Mehrheit finden sollte,



ein Transit per Lkw durch die Bundesländer auf BAB und Bundesstraßen an den nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ermöglicht werden.

- Die Umsetzung der genannten Vorschläge brächten erhebliche **Verbesserungen der sozialen Lage für Lkw-Fahrer**, denen aufgrund von Feiertagsfahrverboten die Rückkehr zu ihren Unternehmensstandorten nicht gelingt und die deshalb auf Autobahnrastplätzen die Feiertage allein ohne ihre Familien verbringen müssen.
- Durch die **Vermeidung unnötiger Standzeiten** würden sich die Arbeitsbedingungen der Fahrer erheblich verbessern. Die Möglichkeit, Touren ohne unnötige Standzeiten abzuschließen, würde zugleich dem Regelungszweck von § 30 Abs. 3 StVO, den **gleichmäßigen Verkehrsfluss** zu gewährleisten, entsprechen. Die kirchliche Feiertagsruhe bliebe in angemessener Weise geschützt.
- Für Unternehmen würde die Disposition der Transporte erleichtert und **ungleiche Wettbewerbsbedingungen** durch regional unterschiedliche Fahrverbote **würden beseitigt**.
- **Soziale Unternehmer** würden wirtschaftlich entlastet, da sie keine Leerfahrten retour zum Standort disponieren müssen, um Fahrern (m, w, d) wenn möglich die Rückkehr zur Familie zu ermöglichen.
- Ferner würden die vorgeschlagenen Regelungen erhebliche **Verbesserungen in Bezug auf fehlende Parkplatzkapazitäten auf den Autobahnen** mit sich bringen, was wieder unmittelbar den Lkw-Fahrern und der Verkehrssicherheit zugutekommt.
- Die öffentliche Hand würde durch **Deregulierung und Entbürokratisierung** entlastet, weil Verwaltungsressourcen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, Transiterlassen etc. entfallen.
- Auch für die **Erreichung der Klimaziele** wären die Vorschläge förderlich, da Emissionen durch einen gleichbleibenden Verkehrsfluss vermieden werden und auf Leerfahrten zur Rückkehr zum Standort verzichtet werden kann.