DER AGRARHANDEL

STELLUNGNAHME

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes und einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-Verkehr / BRBV-Verkehr)

Berlin und Hamburg, 4. Juni 2026

DER AGRARHANDEL e.V. begrüßt ausdrücklich das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, bürokratische Belastungen für Wirtschaft, Bürgerinnen und Bürger sowie Verwaltung spürbar zu reduzieren und Verwaltungsverfahren zu modernisieren. Sowohl der Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-Verkehr) als auch die begleitende Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBV-Verkehr) enthalten sinnvolle Ansätze zur Digitalisierung, Vereinfachung und Harmonisierung des Verkehrsrechts. Allerdings stellen wir fest, dass zentrale praktische Belastungen des Straßengüterverkehrs nicht adressiert werden. Ein erheblicher Schwerpunkt der Entwürfe liegt auf Luftverkehr, Eisenbahn, Personenverkehr und Verwaltungsorganisation.

I. Grundsätzliche Bewertung

Die mit dem Gesetzes- und Verordnungspaket formulierten Ziele, unnötige bürokratische Belastungen abzubauen, Verwaltungsverfahren zu beschleunigen, starre Formvorschriften zu modernisieren, Doppelregelungen zu vermeiden, nationale Sonderregelungen zurückzuführen und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, unterstützen wir ausdrücklich.

Insbesondere die stärkere Digitalisierung von Verwaltungsverfahren, der Abbau nationaler Sonderregelungen sowie die Vereinfachung von Nachweis- und Dokumentationspflichten stellen richtige und notwendige Schritte dar. Gerade für den Agrarhandel mit seinen saisonalen Spitzenbelastungen, zeitkritischen Transporten und stark mittelständisch geprägten Strukturen sind einfache, bundesweit einheitliche und praxistaugliche Regelungen von erheblicher Bedeutung.

DER AGRARHANDEL – Bundesverband Agrarhandel & Verein der Getreidehändler der Hamburger Börse e.V.
Invalidenstraße 34 · 10115 Berlin
Adolphsplatz 1 (Börse) · Kontor 24 · 20457 Hamburg
Tel 030 / 27 90 741 - 0
Tel 040 / 36 98 79 - 0
info@der-agrarhandel.de
www.der-agrarhandel.de

II. Zu begrüßende Regelungen

1. Vereinheitlichung der Feiertagsfahrverbote

Die vorgesehene bundeseinheitliche Regelung der Feiertage im Sinne des § 30 Absatz 3 StVO wird ausdrücklich begrüßt (Artikel 4 BRBV-Verkehr). Die vorgesehene Vereinheitlichung verbessert die Planbarkeit und reduziert unnötige bürokratische Belastungen im Straßengüterverkehr.

2. Digitalisierung von Nachweisen und Dokumenten

Die Zulassung digital mitgeführter Gutachten, Nachweise und Bescheinigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge wird ausdrücklich begrüßt (Artikel 3 BRBV-Verkehr). Diese Maßnahmen sind geeignet, Verwaltungsprozesse zu beschleunigen sowie den Kontroll- und Dokumentationsaufwand zu reduzieren.

3. Abbau nationaler Sonderregelungen („Gold Plating“)

Der Ansatz, nationale Sonderregelungen auf unionsrechtlich erforderliche Mindeststandards zurückzuführen, wird ausdrücklich unterstützt. Auch im BRBG-Verkehr wird ausdrücklich hervorgehoben, dass Doppelregelungen vermieden und nationale Regelungen an EU-Recht angepasst werden sollen. Für international tätige Unternehmen des Agrarhandels stellen zusätzliche nationale Sondervorgaben regelmäßig einen Wettbewerbsnachteil dar. Eine stärkere Orientierung an europäischen Standards verbessert die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen und erleichtert grenzüberschreitende Transport- und Logistikprozesse. Dieser Ansatz sollte unbedingt für alle Verkehrsträger weiterverfolgt werden.

4. Beschleunigung und Vereinfachung von Verwaltungsverfahren

Positiv hervorzuheben ist das Ziel, Verwaltungsverfahren insgesamt zu beschleunigen und Genehmigungsprozesse zu vereinfachen. Hierbei nennen die Verordnung sowie das Gesetz ausdrücklich Genehmigungsfiktionen, Vereinfachungen von Nachweis- und Prüfanforderungen, die Digitalisierung von Verwaltungsverfahren, den Abbau von Genehmigungspflichten, den Wegfall staatlicher Zustimmungsvorbehalte sowie die Beschleunigung von Verfahren.

III. Kritische Punkte und Nachbesserungsbedarf

1. Fehlender Fokus auf den Straßengüterverkehr

Aus Sicht des Agrarhandels bleibt kritisch festzustellen, dass zentrale praktische Belastungen des Straßengüterverkehrs weiterhin nicht adressiert werden. Ein erheblicher Schwerpunkt der Entwürfe liegt auf Luftverkehr, Eisenbahn, Personenverkehr und Verwaltungsorganisation.

Agrartransporte zeichnen sich naturgegeben jedoch durch kurze durchschnittliche Transportentfernungen aus, was den Verkehrsträger Straße in den meisten Fällen zu der einzig

möglichen Option macht. Multimodale Verkehre, Bahn- und Binnenschifftransporte werden bereist genutzt, hier ist jedoch festzustellen, dass sich diese beiden Verkehrsträger längst an der Kapazitätsgrenze befinden.

2. 44 Tonnen für multimodale Verkehre im Bereich Schüttgüter

Um multimodale Transporte im Bereich des Schüttguttransportes wettbewerbsfähiger zu machen, fordern wir dringend, in diese Entwürfe aufzunehmen, dass auch Schüttguttransporte, die multimodal durchgeführt werden, in die 53. Ausnahmeverordnung zur StVZO aufgenommen werden, sodass diese Transporte mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen durchgeführt werden dürfen.

Die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von 40 auf 44 Tonnen bietet dazu die Möglichkeit, Transportemissionen ohne zusätzliche Infrastrukturinvestitionen und ohne technologische Umstellung unmittelbar zu reduzieren.

Ein 40-Tonnen-Lkw transportiert heute typischerweise rund 26 Tonnen Nutzlast. Bei einer Anhebung auf 44 Tonnen steigt die Nutzlast auf etwa 30 Tonnen. Damit können auf derselben Fahrt rund 15 Prozent mehr Güter transportiert werden.

Die Anhebung auf 44 Tonnen ist damit eine der wenigen Maßnahmen, die ohne Wartezeit auf neue Antriebstechnologien, Ladeinfrastruktur oder Fahrzeugflotten unmittelbar zu einer deutlichen Reduzierung von CO_2-Emissionen je transportierter Tonne beitragen kann.

3. Führerscheinklasse B auf 7,5 Tonnen ausweiten

Angesichts des zunehmenden Fahrermangels im Güterverkehr und der steigenden Kosten für den Erwerb von Lkw-Führerscheinen fordern wir, das Führen von Fahrzeugen bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht wieder mit der Führerscheinklasse B zu ermöglichen.

Der Erwerb der heute erforderlichen Führerscheinklasse C1 beziehungsweise C stellt für viele Unternehmen und Beschäftigte eine erhebliche finanzielle und organisatorische Hürde dar. Die Ausbildungskosten belaufen sich häufig auf mehrere tausend Euro und erschweren insbesondere kleinen und mittelständischen Unternehmen die Gewinnung und den Einsatz von Fahrpersonal.

Gleichzeitig fehlen bereits heute tausende Fahrerinnen und Fahrer. Dies betrifft insbesondere regionale Transporte, die Belieferung des ländlichen Raums sowie den Werkverkehr von Handels- und Produktionsunternehmen. Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen werden vielfach auf kurzen Strecken eingesetzt und unterscheiden sich in ihrer Nutzung deutlich vom klassischen Schwerlastverkehr.

Eine Anhebung der Gewichtsgrenze für die Führerscheinklasse B würde den Zugang zum Fahrerberuf erleichtern, den Personalmangel abmildern und die Wirtschaft spürbar entlasten. Sie würde zudem die Einsatzmöglichkeiten von Mitarbeitenden erweitern, ohne zusätzliche Führerscheinausbildungen und damit verbundene Kosten auszulösen.

Die Politik sollte daher die Führerscheinvorschriften praxisnah modernisieren und die Führerscheinklasse B für Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht öffnen. Dies wäre ein wirksamer Beitrag zur Bekämpfung des Fahrermangels, zum Bürokratieabbau und zur Stärkung regionaler Lieferketten.

4. Entschädigungszahlungen bei Verzögerungen im Güterbahnverkehr einführen

Für die verladende Wirtschaft und den Agrarhandel ist eine verlässliche Schieneninfrastruktur von zentraler Bedeutung. Wiederkehrende Verspätungen, kurzfristige Ausfälle und eingeschränkte Netzverfügbarkeiten führen jedoch regelmäßig zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden entlang der Lieferkette.

Wir fordern daher die Einführung eines wirksamen Entschädigungs- beziehungsweise Erstattungssystems für Verzögerungen und Ausfälle im Güterbahnverkehr. Unternehmen, die aufgrund von Infrastrukturmängeln oder betrieblichen Störungen der Bahn finanzielle Nachteile erleiden, müssen einen Anspruch auf angemessenen Ausgleich erhalten.

Dabei ist entscheidend, dass entsprechende Regelungen unbürokratisch und praxistauglich ausgestaltet werden. Aufwendige Nachweis- und Antragsverfahren würden den Nutzen eines solchen Systems erheblich schmälern und insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen benachteiligen. Stattdessen sind standardisierte Verfahren mit klaren Fristen, digitalen Prozessen und pauschalierten Entschädigungsmechanismen erforderlich.

Wer mehr Güter auf die Schiene verlagern will, muss für Verlässlichkeit sorgen. Entschädigungszahlungen bei erheblichen Verzögerungen setzen die richtigen Anreize für eine höhere Leistungsqualität und stärken das Vertrauen der verladenden Wirtschaft in den Verkehrsträger Schiene.

5. Digitalisierung muss bundesweit einheitlich vollzogen werden

Die Digitalisierung von Nachweisen und Dokumenten kann nur dann zu tatsächlichen Entlastungen führen, wenn eine bundesweit einheitliche Akzeptanz digitaler Unterlagen gewährleistet wird. Zwar sehen die Entwürfe an mehreren Stellen die Nutzung elektronischer Dokumente und Siegel ausdrücklich vor. Es sollte jedoch ergänzend sichergestellt werden, dass digitale Dokumente bei Kontrollen verbindlich anerkannt werden, Vollzugsbehörden einheitliche Vorgaben erhalten und keine zusätzlichen faktischen Papierpflichten fortbestehen. Andernfalls droht eine lediglich formale Digitalisierung ohne praktische Entlastungswirkung.

DER AGRARHANDEL

DER AGRARHANDEL ist die Interessenvertretung des Agrarhandels in Deutschland. Seine Mitgliedsunternehmen beliefern die Landwirtschaft mit Saatgut, Pflanzenschutz- und Düngemitteln sowie Futtermitteln. Sie erfassen bundesweit Agrarrohstoffe wie Getreide und Ölsaaten und vermarkten sie als Nahrungs- und Futtermittel im In- und Ausland. Auch zählen

internationale Im- und Exporteure sowie Makler von Agrarerzeugnissen zu den Mitgliedern. DER AGRARHANDEL ging 2022 aus einer Verschmelzung des Bundesverbands Agrarhandel e.V. und des Vereins der Getreidehändler der Hamburger Börse e.V. hervor. Er unterhält Geschäftsstellen in Hamburg und Berlin.