Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Stellungnahme

zu folgenden Entwürfen des BMV vom 8. Mai 2026

- Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG Verkehr) und
- Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr)

Zusammenfassung

- Die Abschaffung der Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ist eine langjährige Forderung des BGL und wird außerordentlich begrüßt.
- Da bis zum Inkrafttreten ggf. noch einige nicht bundeseinheitliche Feiertage auf dem Kalender stehen, fordert der BGL bis zum Inkrafttreten auf den Vollzug der noch bestehenden Fahrverbote an diesen nicht bundeseinheitlichen Feiertagen zu verzichten.
- Die Vereinfachung beim Mitführen der Dokumente für den Lang-Lkw wird begrüßt.
- Die Entlastungsvorschläge können nur ein erster Schritt sein. Zusätzliche, zielgerichtete Entlastungsmaßnahmen für Unternehmen des Straßengüterverkehrs sind notwendig.

Frankfurt am Main, den 5. Juni 2026

Hausanschrift
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Kontakt
Telefon: +49 69 2572048 0
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Website: www.bgl-ev.de

Vorstand
Prof. Dr. habil. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Das Ziel des Bürokratieabbaugesetzes und der begleitenden Verordnung, den Verkehrssektor durch Bürokratierückbaumaßnahmen zu entlasten, wird grundsätzlich begrüßt.
Das Bundesverkehrsministerium hat ein umfangreiches Gesetzes- und Verordnungspaket vorgelegt, um den Verkehrssektor von hohen Bürokratieaufwendungen zu befreien. Die Zielsetzung der Bürokratieentlastung ist bereits im Koalitionsvertrag vereinbart. Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüßt die beiden vorliegenden Entwürfe, die einen wichtigen Beitrag zur Entbürokratisierung der Transportbranche leisten.

Ein zentrales Anliegen der Branche, nämlich die Abschaffung der Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen, wird nun umgesetzt. Der BGL begrüßt dies außerordentlich. Fahrverbote werden auf bundeseinheitliche Feiertage beschränkt und damit für nicht bundeseinheitliche Feiertage wie Fronleichnam, Reformationstag und Allerheiligen abgeschafft.

Leider gilt die geplante Neuregelung zu den Fahrverboten voraussichtlich noch nicht für die Feiertage Reformationstag/Allerheiligen (31.10./01.11.2026). Deshalb fordert der BGL, bis zum Inkrafttreten der Änderungen auf den Vollzug der noch bestehenden Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen zu verzichten.

Des Weiteren sieht der Entwurf Vereinfachungen bei der Mitführungspflicht von Dokumenten bei Lang-Lkw vor. Gutachten, Nachweise und Bescheinigungen, die laut der „Verordnung über Ausnahmen von Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ mitgeführt werden müssen, können nun auch in digitaler Form auf einem Speichermedium mitgeführt werden, wenn dieses bei einer Kontrolle den zuständigen Personen auf Verlangen lesbar gemacht werden kann. Diese Regelung ist aus Sicht des BGL sehr zu begrüßen.

Die Entlastungsvorschläge aus dem Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr und der flankierenden Verordnung können nur ein erster Schritt sein. Mittelständische Transportunternehmen im Straßengüterverkehr sind besonders stark von personalbindendem Verwaltungsaufwand mit fraglicher Sinnhaftigkeit betroffen und sollten weiter entlastet werden. Daher regt der BGL an, folgende zusätzliche, zielgerichtete Entlastungsmaßnahmen für Unternehmen in die Entwürfe aufzunehmen:

1. **Abschaffung diverser überflüssiger Informations- bzw. Meldepflichten für Transportunternehmen gemäß Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) hinsichtlich Bestandsfuhrpark, kurzzeitig angemietete Fahrzeuge sowie Beschäftigte**

Die Meldepflichten im GüKG sind teilweise entbehrlich und führen insgesamt zu einem unverhältnismäßigen Bürokratieaufwuchs für mittelständische Transportunternehmen. Diesbezügliche Daten liegen bereits bei staatlichen Stellen (z. B. KBA, Zoll, Sozialversicherungsträger) vor und sollten über datenschutzkonforme Datenschnittstellen automatisiert an das BALM übermittelt werden, anstatt zusätzliche Meldepflichten für Unternehmen zu schaffen.
Im Hinblick auf kurzfristig angemietete Fahrzeuge innerhalb der EU/EWR ist die Meldepflicht zudem praxisfern und operativ kaum umsetzbar, insbesondere bei sehr kurzen

Mietzeiträumen (z. B. tageweise Nutzung). Aus Sicht des BGL sollte die Meldepflicht daher vollständig entfallen.

2. Informationspflichten bei Großraum- und Schwertransporten vereinfachen

Bei Großraum- und Schwertransporten bestehen unnötige Informationspflichten gegenüber Erlaubnis-, Genehmigungs- und Kontrollbehörden, sowie aufwändige Antrags- und Genehmigungsverfahren.
Vor diesem Hintergrund fordert der BGL eine Vereinfachung und Modernisierung der bisherigen Verfahren. Insbesondere aus Gründen der Effizienzsteigerung spricht sich der BGL konkret dafür aus, ein gemeinsames Portal für alle Polizeien und Autobahnmeistereien zu installieren, über das ein Transport nur noch einmalig angemeldet werden muss.
Darüber hinaus soll es zu einer grundlegenden Vereinfachung, Beschleunigung und Digitalisierung der Antrags- und Genehmigungsverfahren kommen. Im Mittelpunkt steht dabei ein nahtloser Austausch von Daten und Informationen zwischen verschiedenen Softwareanwendungen, um den Zeitaufwand durch manuelle Datenübertragungen und -prüfungen deutlich zu reduzieren. Konkret betrifft dies unter anderem die Verfahren zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, die Durchführung von Statik-, Baustellen- und Streckenprüfungen durch die einzelnen Anhörungsbehörden für die Erteilung von Genehmigungen nach §§ 29 Abs. 3 und 46 Abs. 5 StVO sowie die Integration oder Verknüpfung externer Anwendungen, etwa für Streckenprotokolle und e-Beifahrer, in das System VEMAGS.
Ein weiterer Punkt betrifft die Verfahren zur Erlangung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO, bei dem es ohne Verlust an Aspekten der Sicherheit möglich wäre, die bereits bestehenden Gutachten der Hersteller als Grundlage heranzuziehen, ohne noch einmal neue Gutachten erstellen lassen zu müssen, die dann als Grundlage für die zu erteilende Ausnahmegenehmigung hergenommen werden. Mit einem Deckblatt könnte sehr einfach und genau auf das bereits bestehende Gutachten verwiesen werden. Grundsätzlich sollte die max. Zeitdauer von 12 Jahren für die erteilte Ausnahmegenehmigung zur Anwendung kommen und bei einer Verlängerung auf ein neues Gutachten verzichtet werden.
Der BGL fordert zusätzlich die Streichung der Informationspflicht gemäß § 3 Absatz 4 StTbV, da diese als grundlegende Voraussetzung angesehen wird und daher nicht bei jeder einzelnen Transportbegleitung erneut erklärt werden muss.

3. Vereinfachungen bei der Fachkräftegewinnung (Berufskraftfahrer-Qualifikation und Fahrerlaubnis und Angleich an EU-Regelungen)

Für Lkw-Fahrpersonal ist der Nachweis der gesundheitlichen Eignung und Sehfähigkeit gesetzlich vorgeschrieben. Die dafür erforderlichen Untersuchungen müssen regelmäßig bei der Verlängerung der Führerscheinklassen C und CE durchgeführt bzw. wiederholt werden. Ergänzend zur bereits in der Novelle des Berufskraftfahrer-Qualifikationsrechts geplanten Neuregelung, dass auch Optiker den Sehtest durchführen können, regt der BGL an, den Kreis der befugten Personen für den Sehtest auf Hausärzte, die bereits die ärztliche Untersuchung durchführen, zu erweitern. Damit wäre ein wichtiger zusätzlicher Baustein zum Bürokratieabbau und zur Kostenreduktion umgesetzt.
Der BGL plädiert darüber hinaus dafür, ein prüfungsfreies Umschreiben der Fahrerlaubnisse von Fahrpersonal aus Drittstaaten, die die CEMT-Qualitätscharta unterzeichnet haben (Änderung der Anlage 11 FeV), zu ermöglichen.
Der BGL fordert weiterhin, dass ausbildende Transportunternehmen, die bereits nach den Vorschriften des BBiG als Ausbildungsbetriebe anerkannt sind, keine zusätzliche staatliche

Genehmigung beibringen müssen, um Ausbildungsstätte für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung sein zu dürfen (§ 9 BKrFQG).

4. **Ermöglichung einer Kombination von verlängertem Sattelauflieger und verlängertem Fahrerhaus beim Lang-Lkw Typ 1 sowie Entfristung**

Die neue Lkw-Fahrzeuggeneration ermöglicht im Interesse des Fahrerkomforts leicht verlängerte Fahrerhäuser (Zusatzlänge beträgt, je nach Fahrzeughersteller und -konfiguration, aktuell bis ca. 650 mm). In Kombination beim Lang-Lkw, wie z.B. Lang-Lkw Typ 1 mit einem verlängerten Sattelauflieger (Lang-Lkw Typ 1) überschreitet die Zugfahrzeugkombination dann die in der LKWÜberlStVAusnV angegebene Absolutlänge von 17,88 m. Bei konventionellen Lkw-Kombinationen (also nicht beim Lang-Lkw) ist bereits auf EU-Ebene und auch in der StVZO geregelt, dass die durch das verlängerte Fahrerhaus entstandene Zusatzlänge bei der Ermittlung der Fahrzeuggesamtlänge unberücksichtigt bleibt.
Der BGL hatte daher bereits vor 2 Jahren angeregt, die LKWÜberlStVAusnV an die neuen Fahrzeugmaße anzupassen, damit der verlängerte Auflieger auch mit den neuen Fahrzeugen kompatibel ist. In der Praxis warten die Unternehmer immer noch darauf, ihre verlängerten Auflieger auch mit neuen Fahrerhäusern betreiben zu können – bislang vergeblich. Das ist besonders hinderlich vor dem Hintergrund, dass Unternehmen in der Regel mit Traileryards arbeiten, d.h. ihre Sattelzugmaschinen ziehen heute einen Standardsattelanhänger und morgen einen verlängerten Sattelanhänger.
Eine möglichst kurzfristige Lösung, die den Einsatz der neuen Fahrzeuggenerationen auch beim Lang-Lkw ermöglicht, könnte so aussehen, dass in Anlehnung an die EU-Richtlinie 96/53 bei der Ermittlung der Gesamtlänge die durch das verlängerte Fahrerhaus entstehende Zusatzlänge nicht berücksichtigt würde. Dies sollte insb. im Rahmen des Feldversuches kein größeres Problem darstellen, vor allem, weil alle anderen technischen Anforderungen (insb. auch die Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften) zwingend erfüllt sein müssen.
Unabhängig davon fordert der BGL die Entfristung des Lang-Lkw-Typs 1 über den 31.12.2026 hinaus um mindestens weitere 7 Jahre (Planungssicherheit!) bzw. mittelfristig eine Überführung in den Regelbetrieb. Zusätzlich muss es das dringende Ziel der Bundesregierung sein, diese Fahrzeugkombination bei den aktuell in Brüssel laufenden Trilogverhandlungen zur Überarbeitung der europäischen Richtlinie 96/53/EG, zu implementieren.

5. **Ein bundesweiter verbindlicher Leitfaden für alle Führerscheinstellen für eine schnelle und unbürokratische (digitale) Verlängerung der Führerscheine und anderer Dokumente**

Derzeit hängt die Dauer der Führerscheinverlängerung maßgeblich von der jeweils zuständigen Behörde ab. Während die Bearbeitung in einigen Landkreisen zügig erfolgt, sind in anderen Regionen lange Wartezeiten üblich. Häufig müssen Termine weit im Voraus vereinbart werden, was insbesondere für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann.
Auch die Verwaltungsverfahren unterscheiden sich deutlich: Einige Führerscheinstellen ermöglichen bereits eine vollständig digitale Antragstellung, während andere weiterhin auf persönliche Vorsprachen angewiesen sind. Diese uneinheitlichen Prozesse führen zu vermeidbarem bürokratischem Aufwand und erschweren eine verlässliche Planung für Unternehmen und Fahrpersonal.

Vor diesem Hintergrund wäre die Einführung eines bundesweit verbindlichen Leitfadens für alle Führerscheinstellen wünschenswert. Einheitliche Standards und digitalisierte Verfahren könnten dazu beitragen, Führerscheinverlängerungen sowie die Erneuerung weiterer fahrerbezogener Dokumente schneller, effizienter und bürgerfreundlicher zu gestalten. Dies würde sowohl die Verwaltung entlasten als auch den Bedürfnissen einer modernen und mobilen Arbeitswelt gerecht werden. Die bereits existierende Führerschein-Verwaltungsvorschrift – FS-VwV – wird diesem Anliegen bisher in keiner Weise gerecht.

6. Ausstellung eines einheitlichen Führerscheindokuments mit einheitlichen Fristen zur Verlängerung

Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer müssen während ihrer Tätigkeit eine Vielzahl unterschiedlicher Dokumente mitführen. Dazu gehören der Führerschein, der Fahrerqualifizierungsnachweis, die Fahrerkarte für den digitalen Tachographen, ein Personalausweis oder Reisepass sowie, je nach Beschäftigungsverhältnis, eine Fahrerbescheinigung für Fahrer aus Nicht-EU-Staaten, die für ein Unternehmen in der EU tätig sind, beziehungsweise eine A1-Bescheinigung im Rahmen von Entsendungen. Die Vielzahl an Nachweisen führt zu einem erheblichen administrativen Aufwand für Fahrpersonal, Unternehmen und Kontrollbehörden. Die Einführung eines einheitlichen digitalen Führerscheindokuments mit harmonisierten Gültigkeits- und Verlängerungsfristen, in dem die genannten Nachweise so weit wie möglich integriert sind, wäre daher ein zeitgemäßer Schritt zur Entbürokratisierung. Sie würde den Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren, die Rechtssicherheit erhöhen und den Berufsalltag der Fahrerinnen und Fahrer spürbar erleichtern.

7. Reduktion und Vereinfachung der Berichtspflichten nach dem Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG)

Bei Auskünften an das Kraftfahrtbundesamt (KBA) für die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik müssen durch Transportunternehmen Unternehmensdaten regelmäßig neu eingegeben werden. Nach Einschätzung des BGL lässt sich dieser administrative Aufwand sicher vereinfachen.

8. Arbeitszeiten und Lenk- und Ruhezeiten flexibilisieren und anpassen

Aus Sicht des BGL sollte die Begrenzung der täglichen Arbeitszeit von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern auf 8 Stunden (max. verlängerbar auf 10 Stunden) entfallen. Der Arbeitnehmerschutz ist durch die wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 (60) Stunden sowie durch die bestehenden EU-weit harmonisierten Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten ausreichend. Außerdem sollten die Zeiten des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen (derzeit 0-22 Uhr) an die Zeiten der Ferienreiseverordnung (7-20 Uhr) angepasst werden.

9. Abbau bürokratischer Anforderungen bei Autotransportern

Für das Be- und Entladen von Autotransportern ist derzeit regelmäßig eine Ausnahmegenehmigung nach § 76 FZV erforderlich, da nicht zugelassene Fahrzeuge kurzzeitig im öffentlichen Verkehrsraum bewegt werden. In der Praxis handelt es sich hierbei jedoch um einen standardisierten Massenvorgang.
Der damit verbundene Genehmigungsaufwand verursacht vermeidbare Bürokratiekosten bei Unternehmen und Verwaltung, ohne erkennbaren zusätzlichen Sicherheitsgewinn.

Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, das Be- und Entladen von Autotransportern unter klaren Voraussetzungen durch eine abstrakt-generelle Ausnahme in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zu regeln.

10. Jährliche Unterweisung in der Bedienung des Tachographen sollte entfallen

Die Verpflichtung jeden Fahrer jährlich in der Bedienung des Tachographen zu unterweisen und dies zu dokumentieren, ist ein erheblicher und vermeidbarer Aufwand. Nach Auffassung des BGL kann die jährliche Unterweisungspflicht entfallen; die Unternehmen überwachen dies bereits aus Eigeninteresse.

11. Vereinfachung bei der Beantragung und Bescheinigung von A1-Bescheinigungen

Berufskraftfahrer und Berufskraftfahrerinnen benötigen für jede Fahrt ins europäische Ausland eine A1-Bescheinigung zum Nachweis, dass sie im Heimatland sozialversichert sind. Aus Sicht des BGL ist die Vereinfachung der behördlichen Zuständigkeit zur Erlangung einer A1-Bescheinigung dringend notwendig. Hierzu ist ein bundesweit digitales Verfahren zur Beantragung und Bescheidung erforderlich.

12. Abschaffung des EnEfG und der EED für Transportunternehmen

Sowohl das EnEfG (auch in der neuen Fassung) wie auch die EED sind zur Steigerung der Energieeffizienz im Transportgewerbe völlig ungeeignet. Die Ausgestaltung der regulatorischen Maßnahmen sind aus Sicht des BGL als ein wahres Bürokratiemonster ohne entsprechenden Mehrwert zu bewerten und eher als Geschäftsmodell für Zertifizieren und Auditierer einzustufen. Die Bundesregierung sollte daher zügig auf eine ersatzlose Streichung der EED hinwirken. Zumindest sollte das Transportgewerbe aus der Regulatorik ausgenommen werden.