BWVL
BUNDESVERBAND FÜR
EIGENLOGISTIK & VERLADER
gemeinsam nachhaltig mehr bewegen

Stellungnahme

zu den Referentenentwürfen eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr und einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr

Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V
Augustastr. 99
D-53173 Bonn
Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Stand: 05.06.2026

Der BWVL bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr sowie einer flankierenden Bürokratierückbauverordnung Verkehr.

Der BWVL hat folgende Anmerkungen und Änderungsvorschläge:

Der BWVL begrüßt die Zielrichtung der Entwürfe ausdrücklich. Für die verladende Wirtschaft aus Handel und Produktion, die ihre Beschaffungs- und Distributionslogistik sowohl über eigene Fahrzeugflotten als auch über beauftragte Speditions- und Transportunternehmen organisiert, ist Bürokratie nicht nur ein administrativer Kostenfaktor. Sie wirkt sich unmittelbar auf Planbarkeit, Lieferkettenstabilität, Personalverfügbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit aus. Ein konsequenter Abbau verzichtbarer Nachweis-, Anzeige-, Genehmigungs- und Berichtspflichten ist daher ein zentraler Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Zugleich müssen sich die vorliegenden Entwürfe an der durch ihre Titel geschaffenen Erwartungshaltung messen lassen. Bei näherer Betrachtung handelt es sich in wesentlichen Teilen weniger um grundlegende Reformen als vielmehr um eine Rechtsbereinigung und Effizienzsteigerung durch Abschaffung überholter, entbehrlicher oder in der Praxis ohnehin wirkungsschwacher Regelungen. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen, bleibt jedoch hinter dem Umfang struktureller Reformen zurück, der aus Sicht der Wirtschaft angesichts der aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor erforderlich wäre.

Gerade vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Bereich der Straßen- und Brückeninfrastruktur, der zunehmenden Belastung der Lieferketten sowie der dringenden Notwendigkeit verlässlicher, digitaler und bundesweit einheitlicher Verfahren erscheint die Priorisierung der Maßnahmen noch nicht hinreichend ambitioniert. Bürokratierückbau im Verkehrsbereich muss sich daran messen lassen, ob er dort ansetzt, wo für Unternehmen tatsächlich spürbare Verzögerungen, Unsicherheiten und Kosten entstehen.

Besonders positiv bewertet der BWVL, dass die Entwürfe über reine Berichtspflichten hinausgehen und auch Verfahrensvereinfachungen, Digitalisierung, Abbau von Doppelregelungen sowie eine stärkere Orientierung an unionsrechtlichen Mindestvorgaben vorsehen. Entscheidend wird jedoch sein, dass die Entlastung in der betrieblichen Praxis tatsächlich ankommt und nicht durch neue föderale Sonderwege, unklare Vollzugsvorgaben oder zusätzliche digitale Medienbrüche wieder aufgezehrt wird.

1. Abschaffung bundesuneinheitlicher Lkw-Feiertagsfahrverbote

Aus Sicht des BWVL ist die vorgesehene Abschaffung des Lkw-Fahrverbots an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ein besonders wichtiger und praxisrelevanter Schritt. Unterschiedliche Fahrverbote an Fronleichnam, Reformationstag und Allerheiligen verursachen erhebliche Planungsaufwände, unnötige Standzeiten, Umwege und zusätzliche Abstimmungen in den Unternehmen. Sie führen zudem zu Wettbewerbsverzerrungen, weil Transportrelationen je nach Bundesland unterschiedlich betroffen sind.

Der BWVL unterstützt daher die seit langem geforderte Änderung des § 30 Absatz 4 StVO ausdrücklich. Sie sollte im weiteren Verfahren beibehalten und nicht abgeschwächt werden. Ergänzend sollte der Bund frühzeitig für klare Vollzugshinweise sorgen, damit Unternehmen, Kontrollbehörden und Fahrerinnen und Fahrer rechtzeitig Rechtssicherheit haben.

2. Digitale Nachweise und Dokumente konsequent praxistauglich ausgestalten
Der BWVL begrüßt die Zulassung digitaler Nachweise, insbesondere bei Fahrzeugkombinationen mit Überlänge. Digitale Nachweise können Kontrollen vereinfachen, Verwaltungsaufwand reduzieren und Medienbrüche vermeiden.

Die Bezugnahme auf ein „Speichermedium“ erscheint vor dem Hintergrund heutiger digitaler Prozesse jedoch nicht mehr zeitgemäß. In der betrieblichen Praxis werden Dokumente zunehmend über mobile Endgeräte, Flottenmanagementsysteme, Fahrer-Apps, QR-Codes oder cloudbasierte Dokumentenablagen bereitgestellt. Die Regelung sollte deshalb technologieoffen formuliert werden und nicht den Eindruck erwecken, dass ein physisches Speichermedium erforderlich ist.

Der BWVL schlägt vor, digitale Nachweise allgemein als elektronisch vorlegbare, überprüfbare Dokumente zuzulassen, sofern sie bei einer Kontrolle lesbar gemacht werden können. Eine zusätzliche Papierpflicht sollte vermieden werden.

3. Berichtspflichten im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz reduzieren
Der BWVL unterstützt die Straffung der Berichtspflichten im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors bleibt eine zentrale Aufgabe; sie darf jedoch nicht durch unverhältnismäßige Nachweis- und Berichtslasten erschwert werden. Entscheidend ist, dass elektronische Informationssysteme nicht lediglich bestehende Papierprozesse digital abbilden, sondern tatsächlich zu weniger Aufwand bei Unternehmen und öffentlichen Auftraggebern führen.

4. Schiene, Infrastruktur und Intermodalität
Die geplanten Vereinfachungen im Eisenbahnrecht sowie die Erleichterung der Elektrifizierung von Bedarfsplanvorhaben werden vom BWVL begrüßt. Leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist für klimafreundliche und resiliente Lieferketten unverzichtbar. Bürokratierückbau muss hier zu schnellerer Umsetzung, verlässlicheren Verfahren und mehr Kapazität führen.

Der BWVL regt an, bei der weiteren Umsetzung besonders die Belange des Schienengüterverkehrs und des kombinierten Verkehrs zu berücksichtigen. Beschleunigung darf sich nicht nur auf formale Verfahren beziehen, sondern muss im Ergebnis auch bei Kapazität, Verlässlichkeit und Planbarkeit der Infrastruktur ankommen.

5. Bürokratierückbau weiterdenken
Die vorliegenden Entwürfe sind ein richtiger, aber begrenzter erster Schritt. Sie beseitigen an mehreren Stellen überholte oder entbehrliche Regelungen und vereinfachen bestehende Verfahren. Das ist zu begrüßen, ersetzt aber noch keine umfassende Reformagenda für einen leistungsfähigeren Verkehrs- und Logistikstandort.

Aus Sicht des BWVL muss der nächste Schritt stärker auf diejenigen Bereiche zielen, in denen Unternehmen heute tatsächlich unter Verzögerungen, Unsicherheiten und vermeidbaren Kosten leiden: bei Genehmigungen, Vollzugspraxis, digitaler Durchgängigkeit sowie bei Planung, Genehmigung, Sanierung und Ersatzneubau kritischer Straßen- und Brückeninfrastruktur.

Ein zentrales Beispiel ist der nach wie vor bestehende föderal bedingte Flickenteppich bei Verwaltungsverfahren im Straßengüterverkehr. Verfahren, Anforderungen, Zuständigkeiten und Bearbeitungszeiten müssen bundesweit stärker standardisiert und vollständig digital abgewickelt werden. Die Erfahrungen aus der Corona-Pandemie sollten dabei nicht in Vergessenheit geraten: Sie haben gezeigt, dass bundeseinheitliche, digitale und praxistaugliche Verwaltungsprozesse möglich sind, wenn Handlungsdruck besteht. Diese Lehre sollte nun dauerhaft zur Orientierung für den Bürokratierückbau im Verkehrsbereich werden.

Bürokratierückbau darf deshalb nicht bei der Streichung überholter Einzelpflichten stehen bleiben. Er muss künftig dort ansetzen, wo Unternehmen unmittelbar spürbare Entlastung erfahren.

6. Folgenabschätzung vervollständigen und Wirkung evaluieren

Der BWVL bittet darum, die Folgenabschätzung vor Abschluss des Verfahrens vollständig zu plausibilisieren und offene Platzhalter zu bereinigen. Bürokratierückbau muss messbar sein. Neben rechnerischen Entlastungen sollte geprüft werden, ob die Maßnahmen tatsächlich bei den Unternehmen ankommen.

Der BWVL hält daher eine Evaluierung der Maßnahmen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten für erforderlich. Dabei sollten insbesondere Unternehmen aus Transport, Logistik und verladender Wirtschaft eingebunden werden. Maßstab sollte nicht allein sein, ob formale Pflichten gestrichen wurden, sondern ob Verfahren schneller, einfacher, digitaler und bundeseinheitlicher geworden sind.

Fazit

Besonders die Abschaffung bundesuneinheitlicher Lkw-Feiertagsfahrverbote, die Digitalisierung von Nachweisen und die Reduzierung unnötiger Berichtspflichten sind aus Sicht des BWVL zu begrüßen.

Gleichzeitig bleibt festzuhalten, dass die Entwürfe vor allem der Modernisierung und Bereinigung bestehender Regelungen dienen. Viele Maßnahmen erscheinen sinnvoll, weil sie Überholtes abschaffen oder längst gebotene Anpassungen nachvollziehen. Der große Wurf für eine spürbar beschleunigte, digitalisierte und widerstandsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur steht damit noch aus.

Damit das Vorhaben seine Wirkung entfaltet, sollten die Regelungen technologieoffen, bundeseinheitlich und vollzugstauglich ausgestaltet werden. Bürokratierückbau darf nicht zu neuen föderalen Unterschieden oder digitalen Ersatzbürokratien führen.

Der BWVL steht für den weiteren Austausch gerne zur Verfügung.