Zentralverband
des Deutschen Handwerks

ZDH

Stellungnahme

Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr und

Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr

Berlin, 5. Juni 2026

Zentralverband des Deutschen Handwerks
Bereich Wirtschaftspolitik
+49 30 20619-260
dr.terton@zdh.de
+49 30 20619-264
benke@zdh.de

Lobbyregister: R002265
EU Transparency Register: 5189667783-94

DAS HANDWERK

Stellungnahme des Zentralverbands des Deutschen Handwerks (ZDH) zum Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr und zum Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bürokratierückbaugesetz Verkehr sowie zur flankierenden Bürokratierückbauverordnung Verkehr Stellung nehmen zu können.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen erscheinen zielführend zum Abbau von Bürokratie im Verkehrsbereich durch Verfahrensvereinfachungen, den Abbau von Informationspflichten, die Beseitigung von Doppelregelungen sowie die Rückführung nationaler Übererfüllung unionsrechtlicher Vorgaben.

Die angedachten verkehrsrechtlichen Änderungen fokussieren sich derzeit überwiegend auf Bereiche (Flugverkehr, Personenverkehr, Güterfernverkehr) mit tendenziell geringerer Relevanz für das Handwerk.

Das Handwerk ist auf leistungsfähige Mobilitätsstrukturen und flexibel einsetzbare Fuhrparks angewiesen. Verkehrsrechtliche Regulierungen sind daher von hoher Bedeutung. Allerdings wirken zahlreiche verkehrsrechtliche Vorgaben, die eigentlich auf andere Branchen zielen, aktuell belastend im Handwerk.

Vor diesem Hintergrund regen wir zusätzliche Entlastungen im Verkehrsbereich an, mit Schwerpunkt auf Berichts- und Kontrollpflichten sowie praktikablen Detailregelungen, die insbesondere Handwerk und Mittelstand zugutekommen. Wir konzentrieren uns dabei auf Maßnahmen mit engem Bezug zum Ziel der Bürokratieentlastung im Verkehrsbereich. Auf größere inhaltliche Hinweise verzichten wir und werden diese jeweils bei den entsprechenden Fachgesetzen einbringen.

Sonn- und Feiertagsfahrverbot (StVO) – ausschließlicher Fokus auf Tonnage statt Anhängerregelung

Über die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erfolgt ein Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t. Die maßgebliche Vorschrift ist **§ 30 Absatz 3 Satz 1 StVO**.

Danach ist an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr verboten:

- der Verkehr mit **Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t**
- **sowie mit Anhängern hinter Lastkraftwagen**

Der zweite Tatbestand greift also unabhängig von der zulässigen Gesamtmasse des ziehenden Lastkraftwagens. Damit werden auch leichte Lkw-Anhängerkombinationen erfasst. Dadurch werden handwerkliche Fahrten – die aus unterschiedlichen Gründen an Sonn- und Feiertagen stattfinden – vom Verbot betroffen, selbst wenn ein Transporter mit z. B. 3,5 t nur einen Anhänger von 2 t zieht.

Vorschlag:

- Streichung der bisherigen Regelung, die Anhänger unabhängig von der Zugmaschine erfasst, und Orientierung an der zulässigen Gesamtmasse der Zugmaschine (7,5 t).

Begründung:

- Entlastung von handwerklichen Betrieben, deren leichte Lkw-Anhänger-Kombinationen häufig unter ein pauschales Verbot fallen, ohne den Schutzzwecken sinnvoll zu dienen.
- Die pauschale Einbeziehung aller Lkw-Anhänger geht am Regelungsziel des Verkehrs- und Lärmschutzes vorbei und trifft viele Handwerksbetriebe unverhältnismäßig.
- Eine Fokussierung auf die tatsächliche Fahrzeuggröße (7,5 t) erfüllt den Schutzzweck vollumfänglich.

§ 30 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (Änderungsvorschlag)

(1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.
(2) Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen bedürfen der Erlaubnis, wenn sie die Nachtruhe stören können.
(3) An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t ~~sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen~~ nicht geführt werden. Das Verbot gilt nicht für …

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG): Streichung der Meldung zur Werkverkehrskartei

Das Güterkraftverkehrsgesetz unterscheidet genehmigungspflichtigen „gewerblichen Güterkraftverkehr“ („Speditionsverkehr“) und „Werkverkehr“. Im Kern geht diese Unterscheidung auf die Dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931 zurück, die in das Güterkraftverkehrsgesetz vom 17. Oktober 1952 Eingang fand.

Die Genehmigungspflicht für den „gewerblichen Güterkraftverkehr“ ist weiterhin nachvollziehbar. Eine Begründung der Fortdauer für die Meldepflicht des Werkverkehrs zur Werkverkehrskartei ist jenseits eines geringen statistischen Erkenntnisgewinns, nicht nachvollziehbar, während für Unternehmen zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht, für Erst- und Änderungsmeldungen. Vor dem Hintergrund moderner Registerstrukturen wirkt eine gesonderte Meldepflicht für den nicht erlaubnispflichtigen Werkverkehr überholt.

Die Meldepflicht zur Werkverkehrskartei verursacht Kosten und administrativen Aufwand, ohne dass daraus signifikante Erkenntnisse für Verkehrssicherheit oder Marktkontrolle gewonnen werden.

Vorschlag:

- Wegfall der verpflichtenden Meldung von Werkverkehr gemäß dem Güterkraftverkehrsgesetz bzw. der damit verbundenen Werkverkehrskartei.

Begründung:

- Moderne Registerstrukturen ermöglichen eine effizientere, integrierte Datennutzung; eine separate, nicht erlaubnispflichtige Werkverkehrskartei erweist sich als veraltetes Instrument mit begrenztem praktischem Nutzen.

Güterkraftverkehrsgesetz (Änderungsvorschlag)

(1) Das Bundesamt führt eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen, die Werkverkehr mit Lastkraftwagen, Zügen (Lastkraftwagen und Anhänger) und Sattelkraftfahrzeugen durchführen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen übersteigt, um unmittelbar feststellen zu können, welche Unternehmen Werkverkehr mit größeren Kraftfahrzeugen betreiben.

~~*(2) Jeder Unternehmer, der Werkverkehr im Sinne des Absatzes 1 betreibt, ist verpflichtet, sein Unternehmen vor Beginn der ersten Beförderung beim Bundesamt anzumelden.*~~

(3~~*) Zur Speicherung in der Werkverkehrsdatei hat der Unternehmer bei der Anmeldung folgende Angaben zu machen und auf Verlangen nachzuweisen:*~~

~~*1. Name, Rechtsform und Gegenstand des Unternehmens,*~~

~~*2. Anschrift sowie Telefon- und Telefaxnummern des Sitzes,*~~

~~*3. Vor- und Familiennamen der Inhaber, der geschäftsführungs- und vertretungsberechtigten Gesellschafter und der gesetzlichen Vertreter,*~~

~~*4. Anzahl der Lastkraftwagen, Züge (Lastkraftwagen und Anhänger) und Sattelkraftfahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen übersteigt, sowie*~~

~~*5. Anschriften der Niederlassungen.*~~

~~*(4) Das Bundesamt darf die in Absatz 3 genannten Angaben*~~

~~*1. zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen durch die zuständigen Stellen,*~~

~~*2. zur Überwachung der Einhaltung der für Werkverkehrsunternehmer geltenden Pflichten einschließlich der Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen,*~~

~~*3. als Auswahlgrundlage für Unternehmensbefragungen im Rahmen der Marktbeobachtung nach § 14 sowie für die Durchführung der Unternehmensstatistik im Werkverkehr,*~~

~~*4. zur Durchführung von Beihilfeverfahren im Sinne des § 14a und*~~

~~*5. für die Erledigung der Aufgaben, die ihm nach dem Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs sowie durch das Gesetz zur Sicherstellung von Verkehrsleistungen übertragen sind, verarbeiten, soweit dies zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich ist.*~~

~~*(5) Ändern sich die in Absatz 3 genannten Angaben, so hat der Unternehmer dies dem Bundesamt unverzüglich mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.*~~

~~*(6) Führt der Unternehmer keinen Werkverkehr im Sinne des Absatzes 1 mehr durch, hat er sich unverzüglich beim Bundesamt abzumelden.*~~

~~*(7) Die nach Absatz 3 gespeicherten Daten sind zu löschen, wenn sie für die in Absatz 4 genannten Aufgaben nicht mehr benötigt werden, spätestens aber ein Jahr, nachdem sich der Unternehmer beim Bundesamt abgemeldet hat.*~~

Vereinfachungen bei Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Tachographenpflicht)

Seit vielen Jahren setzt sich der ZDH für die praxisgerechte Ausgestaltung des Fahrpersonalrechts ein, um Handwerksbetriebe von unnötigen Kontroll- und Nachweispflichten freizustellen. Damit können Kosten gespart und bürokratischer Aufwand abgebaut werden, sowohl für die Unternehmen als auch für die Kontrollbehörden. Sinnvoll ist eine stärkere Fokussierung auf die eigentlichen Ziele der europäischen (EG VO 561/2006, EU VO 165/2014) und deutschen Regelungen (Fahrpersonalverordnung) zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Güter- und Personenfernverkehr.

Trotz Fortschritten bleiben erhebliche Lasten im Handwerk bestehen, insbesondere im Hinblick auf Nachweise, Mischtätigkeiten im Bau, Transport von eigenem Personal/Arbeitsmitteln und die Auslegung der Handwerkerregelung.

Vorschläge

a) EU-Regelungsebene (mittelfristig)

- Weiterverfolgung einer praxisgerechten Ausgestaltung der Fahrpersonalregelungen auf EU-Ebene (insbesondere Erweiterung der Handwerkerregelung; Beispiel: Radiusgrenze für beweisfreie Handwerkerfahrten auf 150 km erweitern und Grenze von 7,5 t für die Handwerkerausnahme flexibilisieren in EG VO 561 Art. 3 aa).

b) Deutsche Ebene (Interpretationen & Nachweispflichten)

Weiterentwicklung der Interpretationsleitfäden („Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“) zum EU-Recht und der deutschen Fahrpersonalverordnung, um im EU-Recht weitere Erleichterungen zu ermöglichen.

- Pragmatische Klarstellungen bei der Anwendung der Handwerkerregelung, insbesondere zu Mischtätigkeiten im Bau und zum Transport von eigenem Personal/Arbeitsmitteln zu Baustellen, Transporte/Rücktransporte von Zwischenverarbeitungen, Auslieferungen von reparierten Gegenständen/Maschinen/Fahrzeugen, Abtransport von Reststoffen und ausgebauten Gegenständen.
- Übernahme von bereits erfolgten Absprachen und Praktiken in den offiziellen Bund-Länder-Leitfaden, um eine bundesweit einheitliche Praxis zu gewährleisten. Eine ausführliche Auflistung führt zu Rechtssicherheit bei Behörden und Betrieben.

Vereinfachung der Nachweispflichten für „berücksichtigungsfreie Tage“ (Fahrpersonalverordnung § 20).

Die derzeit sehr detaillierten Dokumentationsanforderungen für berücksichtigungsfreie Tage (Tage, an denen keine Aufzeichnungen auf Tachographen erfolgen) passen häufig nicht zu den tatsächlichen Abläufen auf Baustellen. Hier sollten vereinfachte und pauschalierte Nachweise – etwa in Form standardisierter Bescheinigungen oder zusammengefasster Übersichten – zugelassen und digitale Zeiterfassungssysteme ausdrücklich anerkannt werden. In Fällen ohne klare Fahrertätigkeit sollte ganz auf zusätzliche Nachweise verzichtet werden.

Nach EU-Recht muss bei einer Kontrolle immer ein Zeitraum von 56 Tagen (bis vor zwei Jahren nur 28 Tage) abgedeckt werden.

In der Praxis verlangt die deutsche Kontroll- und Verwaltungspraxis auf Basis der deutschen Fahrpersonalverordnung (§ 20) beim Nachweis berücksichtigungsfreier Tage im Rahmen der letzten 56 Tage häufig eine stark ausdifferenzierte Darstellung, insbesondere nach **Urlaub, Krankheit, sonstiger Arbeit oder weiteren Abwesenheitsgründen.**

Für viele Handwerksbetriebe ist diese Rekonstruktion mit erheblichem bürokratischem Aufwand verbunden, obwohl die betreffenden Fahrer häufig nur gelegentlich Fahrzeuge führen oder nur in untergeordnetem Umfang vom Fahrpersonalrecht betroffen sind. So kommt es vor, dass Fahrer nur alle paar Monate eine nachweispflichtige Fahrt durchführen, wenn z. B. eine Baustelle über 100 km entfernt ist oder durch Anhängernutzung ein Fahrzeugzug über 7,5 t gebildet wird. Diese Konstellationen können sehr spontan in der Arbeitspraxis entstehen. Eine schnelle Aufstellung aller Tätigkeiten der vergangenen 56 Tage ist kaum möglich.

Aus Sicht des ZDH stellt sich die Frage, ob diese differenzierte Nachweislogik unionsrechtlich tatsächlich zwingend ist oder ob der Kontrollzweck auch mit deutlich einfacheren Nachweisen erreicht werden kann.

Vorschlag:

- Prüfung auf weitgehenden Verzicht oder - soweit das europarechtlich nicht möglich ist - eine weitgehende Pauschalisierung der Nachweise

Begründung

- Reduktion bürokratischer Hürden ohne Abbau des eigentlichen Kontrollziels
- Vermeidung unnötiger Abgrenzungs- und Nachweisunsicherheiten im Handwerk

Variante 1: Händische Eingabe im digitalen Tachographen

Ermöglichung der Eingabe aller berücksichtigungsfreien Tage auf dem digitalen Kontrollgerät für den Gesamtzeitraum vor dem Beginn eines nachweispflichtigen Tages ohne weitere Differenzierung nach Urlaub/Krankheit/sonstigen Tätigkeiten etc.

Zu einer solchen Möglichkeit bestehen leider sehr unterschiedliche Interpretationen seitens der Verantwortlichen. Diesbezüglich könnte eine Klarstellung erfolgen.

Variante 2: Schriftlicher Beleg

Soweit weiter eine Dokumentation verlangt wird, sollte auch eine schriftliche Dokumentation auf einem einfachen Formblatt möglich sein, da die händische Eingabe je nach Gerät aufwändig sein kann. Aktuell wird die Wahlfreiheit auch so in der Kontrollpraxis gehandhabt.

Der schriftliche Beleg könnte jedoch weitgehend vereinfacht werden und nur noch folgende Angaben enthalten:

> *„Im Zeitraum vom xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx wurden vom Fahrzeuglenker keine Tätigkeiten ausgeführt, die unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 bzw. die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 fallen.“*

Zudem schlagen wir vor, auf die zwingende Maschinenschriftlichkeit und die Unterschrift des Unternehmers zu verzichten, da diese Anforderungen im Falle eines spontanen Transportbedürfnisses auf einer Baustelle kaum zu erfüllen sind. Zu bedenken ist: Im Falle der priorisierten händischen Eintragung bestehen auch keine ähnlichen Anforderungen der Bestätigung durch den Unternehmer.

In Artikel 34 (3) der VO 165/2014 wird klargestellt „Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird." Wird also auf deutscher Ebene zwar die Möglichkeit eröffnet, aus sinnvollen Praktikabilitätsgründen eine alternative Dokumentation der berücksichtigungsfreien Tage auch schriftlich zu erbringen, dürfte diese Dokumentation aber unserer Meinung nach nicht den Charakter einer „Bescheinigung" der Tätigkeit erhalten: Die Vorgabe zur Maschinenschriftlichkeit und zur schriftlichen Bestätigung durch den Unternehmer ist auch deshalb zu hinterfragen.

=> Wir schlagen deshalb die Streichung dieser Anforderungen vor: Auch die handschriftlichen Eintragungen in ein Formular sollten möglich sein und die Unterschrift des Fahrzeuglenkers ausreichen.

=> Wir schlagen zudem den Verzicht auf strikte Vorgaben zur Abgabe der Belege des Fahrers an das Unternehmen („unverzüglich abzugeben") und die Streichung der Fristen der Vernichtung der Belege in der Fahrpersonalverordnung vor, für die keine europarechtlichen Vorgaben erkennbar sind.

Straßenverkehrsgesetz: Begrenzung der Halterpflichten bei der Führerscheinkontrolle

Unternehmerinnen und Unternehmer in Handwerksbetrieben müssen gemäß der vorherrschenden Interpretation des Straßenverkehrsgesetzes eine regelmäßige Kontrolle der Führerscheine ihrer Mitarbeiter vornehmen und dies auch mehrfach im Jahr dokumentieren. Damit gehen erheblicher bürokratischer Aufwand bzw. Haftungsrisiken einher.

Der Bundesrat hatte bereits eine entsprechende Initiative der Wirtschaft aufgegriffen. Die vorgeschlagene Regelung verfolgt das Ziel, bürokratische Lasten für Unternehmen zu reduzieren. Durch das geltende Recht werden Unternehmer einem Haftungsrisiko ausgesetzt, das nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kontrollaufwand ausgeschlossen werden kann. Die Klarstellung der bestehenden Regelung ist verhältnismäßig, angemessen und geeignet, um das Regelungsziel im Grundsatz uneingeschränkt zu lassen und gleichzeitig Unternehmern von aufwändigen Kontrollen und Dokumentationen zu befreien. Der Entlastung der Unternehmen steht kein gleichgewichtiger Nachteil gegenüber. Dass gegen den Fahrzeugführer seit der erstmaligen Kontrolle des Führerscheins ein Fahrverbot verhängt wurde oder dessen Führerschein in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt wurde und zugleich der Fahrzeugführer diesen Umstand dem Halter verschweigt, dürfte ein äußerst seltener Fall sein. Zu bedenken ist auch, dass Kontrollen in einer halbjährigen Taktung dem Problem nur eingeschränkt abhelfen. Auch dann ist es möglich, dass der Fahrzeugführer das Fahrzeug noch bis zu sechs Monate unberechtigt nutzt.

Vorschlag:

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes: Dem § 21 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 266) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Der Halter eines Kraftfahrzeugs, der sich den Führerschein des Fahrzeugführers hat vorzeigen lassen, ist ohne konkreten Anlass vor darauffolgenden Fahrten dieses Fahrzeugführers nicht zu einer erneuten Prüfung des Führerscheins verpflichtet."

Erleichterung der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten

Handwerksbetriebe im Baubereich müssen häufig große Teile und schweres Gerät zum Kunden vor Ort oder auf die Baustelle bringen. Für solche Großraum- und Schwertransporte brauchen sie eine spezielle Erlaubnis – andernfalls können sie nicht am Straßenverkehr teilnehmen. Die hierfür geltenden Genehmigungsverfahren bringen jedoch erhebliche Bürokratie mit sich. Die Antragstellung über VEMAGS ist aufwendig und mit etlichen Auflagen verbunden. Betriebe müssen geeignete Routen ermitteln, ohne verlässliche Informationen zu bestehenden Einschränkungen zu erhalten. Ablehnungen erfolgen häufig ohne nachvollziehbare Begründung, was zu mehrfachen Antragsläufen, Zeitverlust und zusätzlichem Verwaltungsaufwand führt.

Auch nach Erteilung einer Genehmigung besteht keine ausreichende Planungssicherheit. Umfangreiche Auflagen verpflichten die Betriebe zu zusätzlichen Abstimmungen mit weiteren Stellen sowie zu kurzfristigen Prüfungen von Streckenänderungen. Dadurch können Transporte trotz genehmigtem Bescheid nicht immer verlässlich durchgeführt werden, was erhebliche wirtschaftliche Risiken verursacht. Gleichzeitig führt die Auflage zur Bestellung verpflichtender externer Begleitfahrzeuge zu zusätzlichen Kosten und erhöhtem Koordinationsaufwand.

Weiter ist das Verfahren bei landkreisübergreifenden Transporten häufig durch fehlende Einheitlichkeit der Auflagen entlang der Transportstrecke geprägt. Ein Beispiel hierfür ist die variierende Anzahl der als notwendig erachteten Begleitfahrzeuge von Landkreis zu Landkreis.

Hinzu kommen weitere bürokratische Lasten in Form von Mehrfachmeldungen von Daten, etwa bei der Anmeldung des Transports bei der Polizei, obwohl die hierfür notwendigen Daten bereits digital erfasst sind. Da die Daten, die der Betrieb in das Anmeldeformular der Polizei eintragen muss, bereits im VEMAGS vorliegen, sollte im VEMAGS die Möglichkeit der automatischen Meldung der Daten an die zuständigen Polizeipräsidien – nach „Bestätigungsklick" durch den Antragsteller – geschaffen werden.

Ansprechpartner:
Dr. Carsten Benke
Bereich Wirtschaftspolitik
+49 30 20619-264
Benke@zdh.de · www.zdh.de

Herausgeber:
Zentralverband des Deutschen Handwerks e.V.
Haus des Deutschen Handwerks
Anton-Wilhelm-Amo-Straße · 10117 Berlin
Postfach 110472 · 10834 Berlin

Lobbyregister: R002265
EU Transparency Register: 5189667783-94

Der Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH) vertritt die Interessen von rund 1 Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit rund 5,6 Millionen Beschäftigten. Als Spitzenorganisation der Wirtschaft mit Sitz in Berlin bündelt der ZDH die Arbeit von Handwerkskammern, Fachverbänden des Handwerks auf Bundesebene sowie bedeutenden wirtschaftlichen und sonstigen Einrichtungen des Handwerks in Deutschland. Mehr unter www.zdh.de