

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/14236 –**

Feiertagsfahrverbote für Lkws

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Straßenverkehrs-Ordnung ist das Feiertagsfahrverbot im Paragraph 30 geregelt. Bislang gibt es für bundesuneinheitliche Feiertage drei regionale Lkw-Fahrverbote. Aufgrund des Beschlusses der Landtage von Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein den Reformationstag als gesetzlichen Feiertag einzustufen, wird ein weiteres regionales Lkw-Fahrverbot zu erwarten sein.

Für den Güterverkehr bedeuten die regionalen Fahrverbote aus Sicht der Fragesteller eine Erschwernis, insbesondere hinsichtlich der Lieferkette sowie eine Erhöhung der Kosten. Für die Fahrer selbst bedeuten die regionalen Fahrverbote, dass diese mehr Zeit auf Parkplätzen verbringen als unbedingt notwendig.

1. Ist vonseiten der Bundesregierung eine Novelle des Paragraphen 30 Absatz 3 geplant, um somit die Möglichkeit einzuräumen, keine regionalen Fahrverbote bei bundesuneinheitlichen Feiertagen anzuordnen?

Die Zweckbestimmung des § 30 Absatz 3 StVO liegt in dem Schutz eines gleichmäßigen Verkehrsflusses, der Lärm- und Abgasverringerung sowie den Schutz der kirchlichen Feiertagsruhe. Im Übrigen folgt ein Fahrverbot nicht unmittelbar aus den Feiertagsgesetzen der Länder, sondern aus § 30 Absatz 4 StVO, welcher derzeit um den 31. Oktober (Reformationstag) für die Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ergänzt wird, da diese Länder ihre Feiertagsgesetze entsprechend geändert haben. Damit wird an den betroffenen Ländergrenzen eine Vereinheitlichung stattfinden, und es werden Standzeiten, die nur aufgrund regional begrenzter Feiertage auftreten, vermieden. Ein regionaler Verzicht auf das Feiertagsfahrverbot an bundeseinheitlichen Feiertagen würde dem Schutzziel zuwiderlaufen.

2. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die wirtschaftlichen Kosten, welche durch die Verzögerung in der Lieferkette den Unternehmen entstehen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung gegen die Vereinheitlichung von Feiertagen und Fahrverboten auf Bundesebene?

Ist hier aus Sicht der Bundesregierung nicht mit einer Verbesserung der wirtschaftlichen Leistung und der Arbeitsbedingungen bei den Fahrern zu rechnen?

Die Entscheidung, einen bestimmten Tag als Feiertag in das jeweilige Feiertagsgesetz der Länder auszunehmen, obliegt den zuständigen Ländern und gewährleistet den Schutz regionaler Besonderheiten. Die Feiertagsfahrverbote sind insoweit vereinheitlicht, als die nur regional geltenden Feiertage erst durch Aufnahme in die StVO ihre Wirkung auf den Straßenverkehr entfalten.

4. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Lkw-Stellplätze an Bundesfernstraßen in den Ländern und den angrenzenden Ländern, welche von regionalen Lkw-Fahrverboten betroffen sind, ausreichend?

Auswertungen belegen, dass die Nachfrage nach Lkw-Parkmöglichkeiten zwischen 21:00 und 6:00 Uhr am größten ist und dass Engpässe und Überbelegungen auf den Rastanlagen der hochbelasteten Strecken länderübergreifend in diesem Zeitraum auftreten. Um die Parknachfrage im übrigen Tageszeitraum zu decken, reichen die vorhandenen Parkstände aus.

5. Wie viele Ausnahmegenehmigungen zum Führen eines Lkws mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lkw wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an den einzelnen regionalen Feiertagen in den betreffenden Bundesländern erteilt (bitte detailliert nach Feiertagen und Bundesländern aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Nach welchen Kriterien beurteilt der Ordnungsgeber, in Bezug auf das Lkw-Fahrverbot, die Schutzwürdigkeit eines Feiertags?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.