

Verordnungsentwurf des Bundesrates

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Im Rahmen der Beratungen der 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften haben der federführende Verkehrsausschuss und der Innenausschuss (vgl. BR-Drucksache 87/1/09 Abschnitt A Ziffer 1) und im Rahmen der Beratungen der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 153/1/09 Abschnitt A Ziffer 4) hat der Verkehrsausschuss nochmals empfohlen, die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wie folgt zu ändern:

In § 30 Absatz 3 Nummer 4 werden am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern 5 bis 10 angefügt:

- "5. Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen,
6. Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache der zulässigen Gesamtmasse beträgt,
7. Fahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar gehören, wie z. B. Ausstellungs-, Film- und Fernsehfahrzeuge sowie Schaustellerfahrzeuge (Schaustellerfahrzeuge auch mit Anhänger),
8. selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
9. Einsatzfahrten von Bergungs-, Abschlepp- und Reparaturfahrzeugen,
10. Wohnwagenanhänger und Anhänger, die zu Sport- und Freizeitwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t geführt werden."

Der Bundesrat hat sich in seinen Sitzungen am 6. März 2009 und am 3. April 2009 jeweils gezwungen gesehen, dieser Empfehlung nicht zuzustimmen. Die Bundesregierung hatte mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Februar 2009 und vom 26. März 2009 den Ländern unter Hinweis auf eine - auch auf ausdrückliche Nachfrage der Länder - nicht näher beschriebene "kritische Haltung der Bundesregierung" mitgeteilt, die beiden Verordnungen nicht zu verkünden, wenn das Plenum des Bundesrates der Empfehlung zustimmt. Die nicht zustimmenden Beschlüsse des Bundesrates am 6. März 2009 und am 3. April 2009 entsprechen daher nicht dem tatsächlichen Regelungswillen des Bundesrates.

Ziel ist es, nunmehr nachträglich einen zustimmenden Beschluss des Bundesrates zu den empfohlenen Änderungen herbeizuführen, der nicht mehr von der Ankündigung eines Verkündungshindernisses beeinflusst ist.

Außerdem soll vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse in ihrer Erntezeit ausgenommen werden.

Neben einer Änderung des § 30 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung ist auch eine entsprechende Änderung der korrespondierenden Vorschrift in § 3 Absatz 1 Ferienreiseverordnung geboten.

B. Lösung

Beschluss eines Verordnungsantrags zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

C. Alternativen

Im Sinne der Zielsetzung keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Öffentliche Haushalte

Keine.

2. Private Haushalte

Keine.

E. Sonstige Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

F. Bürokratiekosten

Durch die Änderungsverordnung wird Bürokratie bei den Ländern abgebaut. Es werden in Verwaltung und bei Antragstellern der Antragsvorgang für die Ausnahmeregelung und die dadurch bedingten Kosten eingespart.

Verordnungsentwurf
des Bundesrates

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 858. Sitzung am 15. Mai 2009 beschlossen, die aus der Anlage ersichtliche Vorlage für den Erlass einer Rechtsverordnung gemäß Artikel 80 Absatz 3 des Grundgesetzes der Bundesregierung zuzuleiten.

Anlage

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 3. Februar 2009 (BGBl. I S. 150), verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

§ 30 Absatz 3 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S.38), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. März 2009 (BGBl. I. S. 734) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 werden nach dem Wort "Gemüse," folgende Wörter angefügt:
"e) landwirtschaftlichen Erzeugnissen in ihrer Erntezeit," '.
2. In Nummer 4 wird am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt.
3. Folgende Nummern 5 bis 10 werden angefügt:
 - "5. Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen,
 6. Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache der zulässigen Gesamtmasse beträgt,
 7. Fahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar gehören,

wie zum Beispiel Ausstellungs-, Film- und Fernsehfahrzeuge sowie Schaustellerfahrzeuge (Schaustellerfahrzeuge auch mit Anhänger),

8. selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
9. Einsatzfahrten von Bergungs-, Abschlepp- und Reparaturfahrzeugen,
10. Wohnwagenanhänger und Anhänger, die zu Sport- und Freizeitzwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t geführt werden."

Artikel 2

Änderung der Ferienreiseverordnung

§ 3 Absatz 1 der Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch die Verordnung vom 13. Juni 2008 (BGBl. I S. 1024) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt.
2. Folgende Nummern 4 bis 9 werden angefügt:
 - "4. Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen,
 5. Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache der zulässigen Gesamtmasse beträgt,
 6. Fahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar gehören, wie zum Beispiel Ausstellungs-, Film- und Fernsehfahrzeuge sowie Schaustellerfahrzeuge (Schaustellerfahrzeuge auch mit Anhänger),
 7. selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
 8. Einsatzfahrten von Bergungs-, Abschlepp- und Reparaturfahrzeugen,
 9. Wohnwagenanhänger und Anhänger, die zu Sport- und Freizeitzwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t geführt werden." '.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. September 2009 in Kraft.

Begründung:**I. Allgemeines**

Die Änderungsverordnung entspricht inhaltlich den jeweils gleichlautenden Empfehlungen des Verkehrsausschusses und des Innenausschusses im Rahmen der Beratung der 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/1/09 Abschnitt A Ziffer 1) und des Verkehrsausschusses im Rahmen der Beratung der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 153/1/09 Abschnitt A Ziffer 4). Darüber hinaus soll die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse in ihrer Erntezeit vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Ferienreiseverordnung entsprechend anzupassen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften**1. Zu Artikel 1 (Änderung der StVO)**

Die Änderungen greifen einen Beschluss der Verkehrsminister der Länder auf, die sich am 9./10. Oktober 2007 auf Grundlage des als Anlage beigefügten Berichts für eine Vereinheitlichung bei der Handhabung des Sonntagsfahrverbots ausgesprochen hatten, die zum Teil geringfügige Änderungen der StVO und zum Teil Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) erfordern.

Die Änderungen dienen zum einen (Nummern 5 bis 7) der rechtswirksamen Regelung der bisher lediglich in der VwV-StVO zu § 30 Absatz 3 genannten Ausnahmetatbestände (Randnummern 10 und 11) und sind insoweit schon aus rechtlichen Gründen notwendig. Denn es ist rechtlich nicht möglich, durch eine Verwaltungsvorschrift Ausnahmen von gesetzlichen Vorschriften zu normieren.

Zum anderen (Nummern 8 bis 10) dienen sie einer sehr begrenzten Erweiterung des Katalogs der gesetzlich vom Sonntagsfahrverbot ausgenommenen Fahrten. Dabei handelt es sich ausschließlich um solche Fahrten, die im Hinblick auf das Schutzgut des Sonntagsfahrverbots kaum von Bedeutung sind oder im Vergleich zu bestehenden Ausnahmetatbeständen deutlich weniger ins Gewicht fallen und für die die Länder daher schon bisher regelmäßig Ausnahmegenehmigungen erteilen. Teilweise wird bei solchen Fahrten sogar ganz auf Ausnahmegenehmigungen verzichtet (vgl. Beschluss der Verkehrsminister vom 9./10. Oktober 2007 zu TOP 7.1).

Durch die Aufnahme dieser Ausnahmetatbestände in Absatz 3 wird die für eine bundesweit einheitliche Handhabung des Sonntagsfahrverbots erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen. Dies schützt die Länder vor dem Vorwurf des Rechtsbruchs und gewährleistet Rechtssicherheit vor allem auch für die Fahrzeugführer und Unternehmer, die entsprechende Fahrzeuge einsetzen und sonntags mit ihnen Fahrten durchführen. Sie haben ein berechtigtes Interesse an einer transparenten einheitlichen Rechtspraxis der Überwachungs- und Verwaltungsbehörden.

Die Änderungen tragen ferner zu einer Entbürokratisierung bei den Verwaltungsbehörden und zu einer Entlastung der betroffenen Wirtschaft dadurch bei, dass zukünftig viele derzeit allein aus formalen Gründen durchzuführende Verwaltungsverfahren entfallen. Somit ändert sich an den tatsächlichen Verhältnissen nichts. Eine Lockerung des Sonntagsfahrverbots, an dem Bund und Länder übereinstimmend festhalten, geht mit den Änderungen insoweit nicht einher.

Soweit die Bundesregierung im Rahmen der Beratung der 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in der 597. Sitzung des Verkehrsausschusses durch ihren Vertreter zu Protokoll gegeben hat, es sei zu befürchten, dass bei einer Ausweitung des Ausnahmekatalogs in § 30 Absatz 3 StVO die Kommission das Thema auf europäischer Ebene wieder aufgreife, liefert dieser allgemeine Hinweis keine tragfähige Begründung, jegliche Rechtsänderungen zum Sonntagsfahrverbot abzulehnen, selbst solche, die aus rechtlichen Gründen unabweisbar sind oder keine Auswirkungen auf das tatsächliche Verkehrsgeschehen haben. Die Länder, die das Bundesrecht als eigene Angelegenheiten ausführen, sind darauf angewiesen, dass das Bundesrecht praxistauglich ist. Stellen sie Defizite im geltenden Recht fest oder erkennen sie Verbesserungsmöglichkeiten, darf dies nicht aus politischen Gründen ignoriert werden. Außerdem sollte der Kommission nicht die Bereitschaft und Fähigkeit abgesprochen werden, gesetzliche (auch grundgesetzliche) Notwendigkeiten der Mitgliedstaaten zu verstehen und nachzuvollziehen, wenn sie ihr - ggf. mit tatkräftiger Unterstützung der Länder - sorgfältig dargelegt und eingehend erklärt werden. Deshalb dürfen die Befürchtungen der Bundesregierung keinen so weitgehenden Einfluss auf die Rechtsetzung haben, dass sie praktisch lahmgelegt wird. Dies hat in den letzten drei Jahren dazu geführt, dass die Bundesregierung nicht einmal auf Arbeitsebene zu Gesprächen mit den Ländern über das Thema bereit war. Insofern ist es ein Fortschritt, dass die Bundesregierung nach den dreimaligen Beschlüssen der zuständigen Bundesratsausschüsse in einem Schreiben von Herrn Staatssekretär Dr. Engelbert Lütke Daldrup an alle Staatssekretäre der Länder vom 26. März 2009 jetzt erstmalig Bereitschaft gezeigt hat, über die Änderungen "ergebnisoffen unter Einbindung der betroffenen Verbände" zu diskutieren.

Soweit die Bundesregierung im Rahmen der Beratung der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in der 598. Sitzung des Verkehrsausschusses durch ihren Vertreter zu Protokoll gegeben hat, es sei zu befürchten, dass im Falle der nur geringfügigen Aufstockung der Freistellungstatbestände z. B. für Schausteller unendlich viele weitere Branchen ihr Unverständnis äußern würden, wenn sie nicht ebenso in den Ausnahmekatalog aufgenommen würden, verkennt dies die derzeit bestehende Regelung. Die zusätzliche Nennung von Schaustellerfahrzeugen als ein weiteres Beispiel für Kraftfahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar der Fahrzeuge gehören, führt nicht zu einer rechtlichen Erweiterung der Freistellungstatbestände, sondern benennt lediglich einen weiteren wichtigen und typischen Anwendungsfall, bei dem die Freistellung nach der VwV-StVO schon bisher so gewollt ist. Dabei versteht es sich

von selbst, dass genauso wie z. B. bei Fahrzeugen für die Filmproduktion auch bei Fahrzeugen für das Schaustellergewerbe nur diejenigen Fahrzeuge freigestellt sind, bei denen die beförderten Gegenstände zum Fahrzeuginventar gehören.

Für Lkw-Erntetransporte während der Erntezeit ist eine Ausnahmeregelung in § 30 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 StVO erforderlich, weil die bisherige Praxis (landesweit geltende Erlasse) rechtlich umstritten ist und in einer nicht absehbaren Vielzahl von Einzelfällen von den unteren Straßenverkehrsbehörden auf Antrag Ausnahmegenehmigungen erteilt werden müssen.

2. Zu Artikel 2 (Änderung der Ferienreiseverordnung)

Entsprechend der bisherigen Rechtssetzungspraxis ist auch künftig eine Einheitlichkeit der Fahrverbotsregelungen für Lastkraftwagen anzustreben. Hierzu bedarf es einer Angleichung der Bestimmungen in § 30 Absatz 3 Satz 2 StVO und in § 3 Absatz 1 Ferienreiseverordnung. Diese Vereinheitlichung ist aus Gründen der Rechtsklarheit und des Bürokratieabbaus geboten.

3. Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Das Inkrafttretensdatum entspricht dem in der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vorgesehenen Datum; auch insoweit geht der Verordnungsantrag nicht über die letzten Ausschussempfehlungen hinaus, obwohl in der Sache ein früheres Inkrafttreten sinnvoll und möglich wäre.

Anlage

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Hannover, 06.09.2007

Bericht zur GKVS am 12./13.09.2007 in Freyburg

TOP 4.3 Sonn- und Feiertagsfahrverbot

Anlage

Die Berichterstattung nimmt Bezug auf den Beschluss der VMK vom 22./23. November 2006:

"Die VMK hält eine erneute Befassung mit der Praxis zu § 30 Absatz 3 StVO und der dazugehörigen VwV-StVO für geboten. Das Land Niedersachsen wird gebeten, zu Beratungen der Länder hierzu einzuladen."

Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw mit mehr als 7,5 t oder mit Anhängern gilt gemäß § 30 Absatz 3 StVO an allen Sonn- und Feiertagen. Gesetzliche Ausnahmen existieren für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße bzw. Hafen/Straße im Umkreis von 150 km sowie für eine Reihe frischer verderblicher Lebensmittel. Weitergehende Ausnahmen können von den Verkehrsbehörden der Länder zugelassen werden. Diese Ausnahmen sollen sich an den VwV zur StVO orientieren. Die Praxis hat gezeigt, dass die Ausnahmemöglichkeiten in zum Teil extrem unterschiedlicher Weise gehandhabt werden, so dass dieses bereits zu Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Bundesgebietes geführt hat und bei unveränderter Handhabung weiterhin führen wird. Die VMK hat daher Niedersachsen gebeten, zur Länderberatung einzuladen.

Die Länderarbeitsgruppe (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Rheinland-Pfalz, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Vorsitz: Niedersachsen) hat nach einer umfassenden Bestandsaufnahme der in den einzelnen Ländern vorherrschenden Praxis hinsichtlich der Handhabung der Ausnahmegenehmigungen

sowie Gesprächen mit Verbänden und Unternehmen der Speditionswirtschaft einen Entwurf einer "Vereinbarung" zur übereinstimmenden Handhabung der Regelungen der §§ 30 Absatz 3 und 4, 46 Absatz 1 Ziffer 7 StVO erarbeitet¹. Der Entwurf dieser Vereinbarung ist dem Bericht als Anlage beigefügt.

Gegenstand gemeinsamer Beratungen auf dem Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) StVO sind diese Vorschläge einerseits aus terminlichen Gründen noch nicht gewesen, andererseits lehnt die Bundesregierung eine Befassung bislang ab.

Zum Inhalt:

Um eine Begrenzung wettbewerbsverzerrender Genehmigungspraxis zu erreichen, enthält der Entwurf neben

- dem definierten Katalog der nicht betroffenen Fahrzeuge (vgl. Ziffer 1)
- eine Festlegung der Voraussetzungen für Anträge für die von dem Vorliegen einer Dringlichkeit im Sinne von Ziffer 7 VwV zu § 46 StVO grundsätzlich auszugehen ist (vgl. Ziffer 2).
- Für die Handhabung anderer Einzelfälle einer möglichen Ausnahme, die in dem Katalog der Ziffer 2 nicht generell vorgesehen sind, sowie für Dauerausnahmegenehmigungen, werden besondere Kriterien aufgeführt (vgl. Ziffer 3).
- Für das Verfahren der Ausnahmegenehmigungen und für die erforderlichen Nachweise wurden die Voraussetzungen den zwischenzeitlichen gesetzlichen Änderungen im Zulassungsbereich und einer unbürokratischen Handhabung angepasst (vgl. Ziffer 4).
- Regelungen für ergänzende Auflagen (Zuladung/bestimmter Beförderungsweg/Art des Nachweises) sind in Ziffer 5 zusammengefasst.

Weiteres Vorgehen:

Die Beratungen in der Länderarbeitsgruppe haben gezeigt, dass es zwar möglich sein kann, dass sich die Länder untereinander auf eine Genehmigungspraxis anhand erarbeiteter Leitlinien verständigen könnten. Eine gewünschte Durchsetzungskraft wird eine derartige Verständigung aber im Einzelfall unter Umständen dann nicht

¹ Der Entwurf enthält zu drei Einzelregelungen Minderheitsvoten, die entsprechend kenntlich gemacht sind.

erreichen, wenn dieses Verwaltungshandeln durch Überlegungen mit wirtschafts(politischem) Hintergrund individuell anders erfolgt. Hier ist nach Ansicht der Arbeitsgruppe eine Verankerung in der StVO bzw. zumindest in den offiziellen Verwaltungsvorschriften erforderlich.

Sonderthema: "Definition bundeseinheitlicher Feiertage"

Im Rahmen der Erörterungen hat sich herausgestellt, dass die in den Ländern unterschiedlich festgelegten gesetzlichen Feiertage zum Teil zu (erheblichen) Schwierigkeiten in der Handhabung der daraus resultierenden Ruhezeiten an den "Grenzen" der Länder führen (Wettbewerbsfragen, aber auch Stellplatznotwendigkeiten). Die Länderarbeitsgruppe schlägt daher vor, diese Thematik erneut aufzugreifen und den BLFA um Bericht und Vorschlag zu bitten.

Anlage zu TOP 4.3. (Sonn- und Feiertagsfahrverbot) zur GKVS am 12./13.09.07**Entwurf einer "Vereinbarung" der Länder zur Handhabung der Regelungen der §§ 30 Absatz 3 und 4, 46 Absatz 1 Ziffer 7 StVO**

1. Das Sonntagsfahrverbot gilt nicht für:
 - 1.1. Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zuziehen,
 - 1.2. Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache der zulässigen Gesamtmasse beträgt,
 - 1.3. Fahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar gehören, wie z.B. Ausstellungs-, Film- und Fernsehfahrzeuge sowie Schaustellerfahrzeuge (Schaustellerfahrzeuge auch mit Anhänger),
 - 1.4. selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
 - 1.5. Einsatzfahrten von Bergungs-, Abschlepp- und Reparaturfahrzeugen,
 - 1.6. Wohnwagenanhänger und Anhänger, die zu Sport- und Freizeitzwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t geführt werden.
2. Für Ausnahmegenehmigungen auf Antrag wird für die Beförderung folgender Waren grundsätzlich von einer Dringlichkeit im Sinne von Ziffer 7 VwV zu § 46 StVO ausgegangen:
 - 2.1. lebende Tiere,
 - 2.2. Schnittblumen und lebende Pflanzen,¹
 - 2.3. frische, leicht verderbliche Lebensmittel, soweit sie nicht bereits generell freigestellt sind,²
 - 2.4. landwirtschaftliche Erzeugnisse in deren Erntezeit, sofern sie nicht bereits freigestellt sind,
 - 2.5. Ausrüstungs- und Ausstellungsgegenstände sowie Lebensmittel für Messen, Ausstellungen, Märkte, Volksfeste, kulturelle oder sportliche Veranstaltungen,

¹ "und lebende Pflanzen" → Mehrheitsvotum

² vgl. Verkehrsblatt 1998 Seite 844

- 2.6. Fahrten von Oldtimer-Lkw zu Messen, Ausstellungen, Märkte, Volksfeste, kulturelle und sportliche Veranstaltungen
 - 2.7. Zeitungen und Zeitschriften mit Erscheinungsdatum am Sonn- oder Feiertag oder am Folgetag,
 - 2.8. Waren zur termingerechten Be- oder Entladung von Seeschiffen oder Flugzeugen, sofern nachgewiesen ist, dass die Benutzung einer bestimmten Schiffs- oder Flugverbindung bzw. ein unmittelbarer Anschlusstransport an Sonn- oder Feiertagen auf der Straße aus Gründen des Allgemeinwohls oder im Interesse des Antragstellers dringend geboten ist,
 - 2.9. Hilfsgüter in oder für Krisen- und/oder Notstandsregionen.
 - 2.10. Leerfahrten und Rücktransporte, die im Zusammenhang mit Fahrten nach Ziffer 2.1. bis 2.9. stehen.³
3. Ausnahmegenehmigungen für andere Fahrten erfordern eine spezielle Dringlichkeitsprüfung, die nach folgenden Kriterien durchzuführen ist:
- 3.1. Ausnahmegenehmigungen dürfen nur erteilt werden, wenn
 - 3.1.a. ein öffentliches Interesse⁴ an der Durchführung des Transports während der Verbotszeit besteht oder die Versagung der Genehmigung eine unbillige Härte für den Antragsteller darstellen würde und
 - 3.1.b. der Nachweis erbracht wird, dass eine Beförderung weder mit anderen Verkehrsmitteln noch außerhalb der Verbotszeit möglich ist.
 - 3.2. Dauerausnahmegenehmigungen dürfen nur in Sonderfällen erteilt werden, wenn die Erforderlichkeit des Transports für den gesamten Geltungszeitraum nachgewiesen ist.

³ Einvernehmen besteht hinsichtlich einer "Hin- und Leer-Rückfahrt" am Sonntag. Hier liegt ein Fall der Genehmigungsmöglichkeit vor.

Mehrheitsvotum für die Ablehnung einer Genehmigungsmöglichkeit, wenn die Transportfahrt am Samstag und Leer-Rückfahrt am Sonntag oder die "Leer-Hinfahrt" am Sonntag und Transportfahrt am Montag stattfinden sollen. In beiden Fällen handelt es sich bei der Transportfahrt nicht um eine Ausnahmefahrt am Sonntag, so dass der Bezug nicht greift. Der Transport fällt nicht unter das Sonn- und Feiertagsfahrverbot.

⁴ Minderheitenvotum Brandenburg: Der unbestimmte Rechtsbegriff "öffentliches Interesse" sei zu weit und müsse näher konkretisiert werden. Die Mehrheit der Länder teilt diese Einschätzung nicht, da es umfangreiche Literatur und Kasuistik zur Auslegung dieses Begriffs gäbe und insbesondere auch kein Negativkatalog aufgestellt werden soll.

4. Verfahren bei Ausnahmegenehmigungen

Der Antragsteller hat folgende Unterlagen vorzulegen:

- 4.1. einen schriftlichen Antrag mit Begründung (einschl. Angaben zu den beförderten Gütern) und einen Nachweis der Erforderlichkeit des Transports während der Verbotszeit mit dem beantragten Transportmittel,
- 4.2. bei beantragter Dauerausnahmegenehmigung einen Nachweis über die Erforderlichkeit einer regelmäßigen Beförderung während der Verbotszeit, z. B. eine Dringlichkeitsbescheinigung der Industrie- und Handelskammer,
- 4.3. den Kraftfahrzeugschein bzw. die Zulassungsbescheinigung Teil 1⁵; für ausländische Fahrzeuge, in deren Zulassungsdokumenten die zulässige Gesamtmasse nicht eingetragen ist, eine entsprechende amtliche Bescheinigung.⁶

5. Ergänzung der Inhalt und Nachweis der Ausnahmegenehmigung

- 5.1. Die für die Beförderung zugelassenen Güter sind - soweit möglich - einzeln aufzuführen. Eine Zuladung anderer Güter kann bis höchstens 10 % der gesamten Ladung zugelassen werden.
- 5.2. Soweit es aus verkehrlichen Gründen geboten ist, kann der Beförderungsweg festgelegt werden.
- 5.3. Es genügt, wenn eine Ablichtung des Bescheides per Fernkopie mitgeführt wird.

⁵ Angleichung (neue EU-Zulassungsdokumente)

⁶ Die zwingende Vorlage eines "Anhängerscheines" ist entbehrlich, da die Ausnahme niemals ohne eine "Zugmaschine" sinnvoll ist. Die Spezifizierung auf einen bestimmten Anhänger trägt nicht notwendig zum Nachweis der Ausnahmenotwendigkeit bei.