



Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

069 / 25720480

bgl@bgl-ev.de

www.bgl-ev.de

11.09.2026 | Berlin

Stellungnahme

Entwurf einer Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen

Zusammenfassung

I. StVO: Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw über 7,5 t zGM außerorts

- Die mit dem Verordnungsentwurf verbundene Änderung der StVO sollte genutzt werden, um die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw über 7,5 Tonnen außerhalb geschlossener Ortschaften von derzeit 60 km/h auf 80 km/h anzuheben.
- Eine Anhebung auf 80 km/h würde die Verkehrssicherheit verbessern, Überholvorgänge reduzieren, den Verkehrsfluss harmonisieren, den technischen Entwicklungen moderner Nutzfahrzeuge Rechnung tragen und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland stärken.

II. Anpassungsbedarf im Entwurf der FGBV

- Bei einzelnen Regelungen besteht Anpassungsbedarf, damit bewährte Inhalte der bisherigen StVZO ohne Rechtsunsicherheiten in die FGBV übernommen werden.
- Einzelne Formulierungen sollten zur Vermeidung von Auslegungsfragen an den Wortlaut der Richtlinie 96/53/EG angepasst werden.
- Für bestehende Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse im Bereich der Sondernutzung sollte ausdrücklich sichergestellt werden, dass auch nach Inkrafttreten der FGBV eine rechtssichere Grundlage für Verlängerungen und Folgebescheide besteht.
- Darüber hinaus regt der BGL an, Möglichkeiten zum Abbau unnötigen Verwaltungsaufwands für Autotransporte zu prüfen.



Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hat nachfolgende Hinweise zum Entwurf einer Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen (FGBV) sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen:

I. StVO: Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw über 7,5 t zGM außerorts

Der vorliegende Referentenentwurf enthält neben der Neubewertung und Neufassung der bisherigen Inhalte der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auch Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Hierzu zählen unter anderem Anpassungen bestehender Vorschriften zu zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen.

Der Referentenentwurf sieht jedoch keine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw über 7,5 t außerhalb geschlossener Ortschaften von derzeit 60 km/h auf 80 km/h vor. Aus Sicht des BGL sollte die anstehende Änderung der StVO genutzt werden, diese Regelung an die heutigen verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen anzupassen.

1. Ausgangslage / Hintergrund

Die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung führt auf vielen Landstraßen dazu, dass schwere Lkw gegenüber dem übrigen Verkehr deutlich langsamer unterwegs sind und dadurch Überholvorgänge begünstigen. Gerade auf Strecken, auf denen für den übrigen Verkehr bereits heute eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt, entstehen erhebliche Geschwindigkeitsunterschiede. Die Folge sind Kolonnenbildungen, steigender Überholdruck und zusätzliche Unfallrisiken.

2. Anhebung auf 80 km/h: notwendig, sinnvoll und zeitgemäß

a) Verringerung gefährlicher Überholvorgänge

Landstraßen gehören zu den unfallträchtigsten Straßenarten. Die derzeitige Begrenzung auf 60 km/h erhöht insbesondere auf für Tempo 80 freigegebenen Strecken den Anreiz zu Überholvorgängen. Eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h würde Geschwindigkeitsunterschiede verringern, den Überholdruck reduzieren und damit zur Vermeidung gefährlicher Überholmanöver beitragen.

b) Harmonisierung des Verkehrsflusses

Eine Angleichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h würde:

- Geschwindigkeitsunterschiede reduzieren,
- Kolonnenbildungen und Ziehharmonikaeffekte verringern,
- den Verkehrsfluss verstetigen und
- Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten reduzieren.



c) Anpassung an den Stand der Fahrzeugtechnik

Die heutige Geschwindigkeitsregelung stammt aus einer Zeit, in der schwere Nutzfahrzeuge weder über moderne Bremssysteme noch über Fahrerassistenzsysteme verfügten. Heute gehören unter anderem Notbremsassistenten, Spurhalteassistenten, adaptive Geschwindigkeitsregelanlagen und elektronische Stabilitätsprogramme zur Standardausstattung moderner Nutzfahrzeuge. Die technischen Rahmenbedingungen haben sich damit grundlegend verändert.

d) Positive Effekte für Wirtschaft und Versorgung

Eine Anhebung auf 80 km/h würde darüber hinaus:

- die Planbarkeit von Transporten verbessern,
- Lieferketten effizienter gestalten,
- die Produktivität im Straßengüterverkehr erhöhen und
- das Fahrpersonal entlasten.

Dies stärkt die Leistungsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland.

3. BGL-Vorschlag

Die anstehende Novellierung der StVO sollte genutzt werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw über 7,5 t außerhalb geschlossener Ortschaften auf 80 km/h anzuheben. Unberührt bleiben streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, Baustellen, Unfallhäufungsstellen, besondere Gefahrenstellen sowie witterungsbedingte Einschränkungen. Die zuständigen Behörden behalten damit weiterhin sämtliche Möglichkeiten, im Einzelfall niedrigere Geschwindigkeiten anzuordnen.

II. Anpassungsbedarf im Entwurf der FGBV

1. § 20 Achslast und Gesamtmasse

a) Dreifachachslast (§ 20 Abs. 1 Nr. 4 FGBV)

Der Entwurf regelt Dreifachachslasten lediglich für Achsabstände bis 1,4 m. Für größere Achsabstände enthält der Verordnungstext bislang keine ausdrückliche Regelung.

Die Erläuterung Nr. 9 zum derzeit geltenden § 34 StVZO enthält hierzu bewährte Auslegungsgrundsätze und stellt sicher, dass Achsgruppen mit unterschiedlichen Achsabständen sachgerecht bewertet werden können. Auf dieser Grundlage hat sich im Kombinierten Verkehr auch das heute etablierte Standarddreifachachsaggregat mit versetzten Achsabständen (1,31 m - 1,41 m) entwickelt, mit dem eine zulässige Dreifachachslast von 27 t dargestellt werden kann.

BGL-Vorschlag:

Die Inhalte der Erläuterung Nr. 9 zu § 34 StVZO sollten in den künftigen § 20 FGBV übernommen werden. Dadurch würden bewährte Regelungen und die bestehende Verwaltungspraxis rechtssicher fortgeführt. Darüber hinaus regt der BGL an, eine entsprechende Klarstellung auch bei künftigen Anpassungen der Richtlinie 96/53/EG zu berücksichtigen.

b) Sattelkraftfahrzeuge im Rahmen kombinierter Beförderungsvorgänge (§ 20 Abs. 5 Nr. 6 FGBV)

Die in § 20 Abs. 5 Nr. 6 FGBV vorgesehene Formulierung sollte an den Wortlaut des Anhangs I Nr. 2.2.2 der Richtlinie 96/53/EG angepasst werden. Während die Richtlinie auf Container oder Wechsellaufbauten mit einer Länge bis zu 45 Fuß abstellt, verwendet der Verordnungsentwurf die Formulierung „mit einer Länge von jeweils 13,72 m beziehungsweise 45 Fuß“.

Hierdurch kann der Eindruck entstehen, dass ausschließlich Container oder Wechsellaufbauten mit exakt dieser Länge erfasst werden sollen. Dies entspricht weder dem Wortlaut noch dem Regelungsansatz der Richtlinie 96/53/EG und kann in der Praxis zu vermeidbaren Auslegungsfragen führen.

BGL-Vorschlag

- Ersetzung der Formulierung „mit einer Länge von jeweils 13,72 m beziehungsweise 45 Fuß“ durch „mit einer Länge bis zu 13,72 m beziehungsweise 45 Fuß“.
- Darüber hinaus Vereinheitlichung der im Verordnungstext verwendeten Terminologie: Derzeit werden die Begriffe „Gesamtmasse“ und „Gesamtgewicht“ teilweise nebeneinander verwendet. Aus Gründen der Rechtsklarheit empfiehlt sich eine konsistente Begriffswahl.

c) Mindestantriebsachslast (§ 20 Abs. 8 FGBV)

§ 20 Abs. 8 FGBV bestimmt, dass die Masse auf der oder den Antriebsachsen eines Lastkraftwagens oder einer Fahrzeugkombination nicht weniger als 25 Prozent der Gesamtmasse des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen darf. Die vorgeschlagene Formulierung kann in der Praxis zu Auslegungsfragen führen. Insbesondere bleibt offen, ob auf die technisch zulässige Gesamtmasse oder auf die tatsächliche Gesamtmasse im jeweiligen Betriebszustand abzustellen ist.

BGL-Vorschlag

Aus Sicht des BGL sollte daher klargestellt werden, dass für die Berechnung der Mindestantriebsachslast die tatsächliche Gesamtmasse des Fahrzeugs beziehungsweise der Fahrzeugkombination maßgeblich ist. Dies entspricht der bisherigen praktischen Handhabung und vermeidet unnötige Rechtsunsicherheiten bei Kontrollen und Genehmigungsverfahren.

Ergänzender Hinweis

Eine vergleichbare Unschärfe besteht bereits in der deutschen Sprachfassung der Richtlinie 96/53/EG. Während dort auf das „zulässige Gesamtgewicht“ Bezug genommen wird, stellt die

englische Sprachfassung ausdrücklich auf das „total laden weight“ und damit auf das tatsächliche beladene Gesamtgewicht ab. Der BGL regt daher an zu prüfen, ob eine entsprechende Klarstellung der Richtlinie 96/53/EG erfolgen kann.

2. Warnleuchten und Signalgeber (§ 36 FGBV) - Warnleuchten für gelbes Blinklicht

Nach § 36 Abs. 6 Nr. 3 FGBV dürfen Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge sowie Fahrzeuge, die für den Transport ungewöhnlich breiter oder langer Ladungen vorgesehen sind, nur dann mit Warnleuchten für gelbes Blinklicht ausgerüstet sein, wenn die genehmigende Behörde deren Führung vorgeschrieben hat.

Diese Regelung berücksichtigt die betriebliche Praxis im Straßengüterverkehr nur eingeschränkt. Nutzfahrzeuge werden regelmäßig wechselnd für unterschiedliche Einsatzzwecke eingesetzt. Insbesondere Sattelzugmaschinen, Wechselbrückenträgerfahrzeuge und Kipperfahrzeuge kommen häufig sowohl im allgemeinen Güterkraftverkehr als auch für ADR-Transporte oder im Großraum- und Schwertransport zum Einsatz.

Die vorgesehene Regelung hätte zur Folge, dass Fahrzeuge abhängig vom jeweiligen Einsatzzweck mit Warnleuchten ausgerüstet beziehungsweise von diesen wieder befreit werden müssten. Dies verursacht vermeidbaren organisatorischen Aufwand, ohne dass hierdurch ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn erkennbar ist.

Aus Sicht des BGL sollte daher zwischen der grundsätzlichen Ausrüstung eines Fahrzeugs mit Warnleuchten und den Voraussetzungen für deren tatsächliche Verwendung unterschieden werden.

BGL-Vorschlag

Die Ausrüstung von Fahrzeugen mit Warnleuchten für gelbes Blinklicht sollte grundsätzlich zulässig sein. Die Voraussetzungen für deren Verwendung sollten weiterhin abschließend durch die straßenverkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften geregelt werden.

3. Genehmigungen von Ausnahmen (§ 53 FGBV)

Mit Inkrafttreten der FGBV tritt die StVZO außer Kraft. Für zahlreiche Bestandsfahrzeuge /-Fahrzeugkombinationen mit oder ohne Ladung bzw. Ladungsüberhänge bestehen jedoch befristete Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse, deren Verlängerung regelmäßig erforderlich ist.

Aus Sicht des BGL sollte ausdrücklich sichergestellt werden, dass für vor Inkrafttreten der FGBV erteilte Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse auch künftig eine rechtssichere Grundlage für Verlängerungen, Änderungen und Folgebescheide besteht. Die hierfür erforderlichen Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe sollten frühzeitig geklärt und gegebenenfalls ausdrücklich in der FGBV geregelt werden. Andernfalls drohen unnötige Rechtsunsicherheiten sowohl für Unternehmen als auch für Genehmigungsbehörden.



BGL-Vorschlag

Es sollte eine ausdrückliche Übergangsregelung geschaffen werden, die die Fortgeltung sowie die Verlängerung bestehender Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse rechtssicher ermöglicht. Zudem sollten die hierfür erforderlichen Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe bereits vor Inkrafttreten der FGBV eindeutig festgelegt werden.

4. Verwaltungsvereinfachung durch Genehmigungsfreiheit für Verladefahrten von Fahrzeugtransportern

Zur weiteren Verwaltungsvereinfachung und zum Abbau unnötiger Genehmigungsverfahren im Interesse der Entlastung von Unternehmen und Genehmigungsbehörden regt der BGL an, § 53 FGBV um eine Regelung zu ergänzen, nach der das kurzfristige Bewegen nicht zugelassener Fahrzeuge im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Be- und Entladen von Fahrzeugtransportern keiner Ausnahmegenehmigung bedarf.

Es handelt sich hierbei um einen standardisierten Massenvorgang der Transportlogistik mit geringem Risikopotenzial. Die hierfür heute regelmäßig erforderlichen Ausnahmegenehmigungen verursachen erheblichen Verwaltungsaufwand, ohne dass hiermit ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn verbunden wäre.

BGL-Vorschlag

§ 53 FGBV sollte um folgenden Absatz ergänzt werden:

„Das kurzfristige Bewegen nicht zugelassener Fahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen bedarf keiner Ausnahmegenehmigung, soweit dies ausschließlich dem Be- oder Entladen von Fahrzeugtransportern dient und im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Transportvorgang erfolgt.“