



Stellungnahme

zum Entwurf der Zwölften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV; vom 12.10.2023)

Zusammenfassung:

- BGL begrüßt Fristverlängerung des Lang-Lkw-Typs 1 bis zum 31.12.2026 grundsätzlich als überfällig, aber nicht ausreichend im Hinblick auf die Investitionssicherheit für Neuanschaffungen
- Daher folgende Anregungen zur bevorstehenden 13. Änderungsverordnung:

Lang-Lkw Typ1

- Fristverlängerung zur Zulassung auf mindestens 7 Jahre
- Aufnahme in die Richtlinie 96/53/EG
- Automatische Achslastüberwachung gem. § 5 Nr. 6
- Mitführungspflicht gem. § 7 „Übereinstimmungsnachweis“

Lang-Lkw – alle Typen

- Berücksichtigung „verlängerter Fahrerhäuser“ gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 in § 4 „Abmessungen“

Frankfurt am Main, den 26. Oktober 2023



Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme und begrüßt grundsätzlich die Inhalte dieses Verordnungsentwurfes.

Die nun anstehende Fristverlängerung um drei Jahre bis zum 31.12.2026 war überfällig und gibt uns und unseren Kunden nun zumindest bis dahin Planungssicherheit, gleichwohl aber für Neuanschaffungen keine hinreichende Investitionssicherheit.

Die Zwölfte Änderungsverordnung sollte jetzt schnellstmöglich in ihrer Entwurfsfassung verabschiedet und im Bundesgesetzblatt veröffentlicht werden.

Mit Blick auf die die bevorstehende „Dreizehnte Änderungsverordnung“ der LKWÜberStVAusnV regen wir jedoch dringend die nachfolgenden Änderungen an:

Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelanhänger)

Grundsätzliches zum Lang-Lkw Typ 1

Der Lang-Lkw Typ 1, bedingt durch seine Eigenschaft als reines Sattelkraftfahrzeug, basiert auf der klassischen Nutzfahrzeugkombination der heutigen Transportlogistik. Durch die hohe Standardisierung der eingesetzten Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger und die gestiegenen Anforderungen der Logistik werden in einem Fuhrpark Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger nicht dauerhaft in einer bestimmten Kombination betrieben, sondern ständig durchgewechselt. Daher hat sich in der Transportlogistik auch das Traileryard-Konzept und das Trucking etabliert. Es basiert auf einem Pool von Trailern (Sattelanhängern), die von einem oder mehreren Unternehmen nach vereinbarten Regeln getauscht werden. Dies macht die Logistik flexibler und effizienter. Ein verlängerter Sattelanhänger passt grundsätzlich hervorragend in diese Konzepte, kann allerdings aufgrund der in der aktuellen Fassung der LKWÜberStVAusnV geforderten Anforderungen –die pauschal für alle Lang-Lkw-Typen gelten– nur bedingt in diese Logistikkonzepte integriert werden. Wir möchten daher anregen, speziell für Lang-Lkw Typ 1 Anpassungen vorzunehmen, um diesen in den heutigen Logistikkonzepten noch besser integrieren zu können.



Zu § 13 „Übergangs- und Anwendungsbestimmungen“

Mit Ablauf des 31. Dezember 2026 ist nach Umsetzung der 12. ÄVO der Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 nicht mehr zulässig.

Mit Blick auf die Investitionssicherheit derjenigen Unternehmen, die in den Typ 1 investieren möchten, sollte daher mit der 13. ÄVO für den Lang-Lkw Typ 1 eine entsprechende Fristverlängerung auf mindestens 7 Jahre erfolgen.

Eine solche Verlängerung würde der normalen Abschreibungsdauer der Fahrzeuge nachkommen.

Begründung:

Bereits seit Beginn des „Lang-Lkw-Betriebs in Deutschland“ mit dem Start des Feldversuches im Januar 2012 bis hin zur 8. ÄVO ist eine vergleichsweise geringe Beteiligung des Lang-Lkw Typ 1 auf die Tatsache zurückzuführen, dass die geltenden Rahmenbedingungen absolut praxisuntauglich waren. Als Hauptgrund hierfür war maßgeblich, dass für diese Fahrzeugkombination stark eingeschränkte Positivnetz mit anfangs nur 7 Bundesländern.

Dies liegt daran, dass sich der Lang-Lkw Typ 1 in einem wesentlichen Punkt zu den Lang-Lkw Typen 2-5 unterscheidet. Bei Typ 1 kann das Sattelkraftfahrzeug als Ganzes und auch der Sattelanhänger entkoppelt von der Sattelzugmaschine die Positivstrecke nicht verlassen.

Die Lang-Lkw-Kombinationen Typ 2-4, die aus drei Einzelfahrzeugen bestehen, können im Bedarfsfall problemlos getrennt/entkoppelt werden und in Kombinationen aus zwei Einzelfahrzeugen regelkonform und unabhängig von der LKWÜberStVAusnV bundesweit auf dem gesamten Straßennetz betrieben werden. Auch der Lang-Lkw Typ 5, der aus einem Motorwagen und einem Anhänger besteht, kann nach Entkoppelung der Motorwagen mit entsprechend kürzerem Anhänger bzw. der Anhänger mit entsprechend kürzerem Motorwagen, ebenfalls regulär auf dem gesamten bundesweiten Straßennetz eingesetzt werden.

Der BGL hat bereits in seinen Stellungnahmen zu den vorherigen Änderungsverordnungen auf diesen Sachverhalt hingewiesen, um im Rahmen der Fortführung der Erprobungsphase für den Lang-Lkw Typ 1 eine möglichst bundesweite Freigabe auf dem gesamten Streckennetz zu erlangen. Anfangs waren es nur 7 Bundesländer, die ihr gesamtes Streckennetz für Typ 1 freigegeben hatten. Erst mit der 9. ÄVO und den damit verbundenen Anpassungen für Typ 1 sowie der Freigabe des gesamten Streckennetzes in allen Bundesländern – außer in Berlin und Mecklenburg-Vorpommern – steigt deutlich das Interesse unserer Transportlogistiker und auch der Verlager.



Problematisch ist allerdings, die auch weiterhin bestehende zeitliche Befristung bis Dezember 2026. Kein Unternehmer investiert heute neu in eine Technologie, für die er bei heutiger Neubestellung mit entsprechender Lieferzeit im Jahr 2024 erhält und dann nur noch knappe 2,5 Jahre Planungssicherheit hat.

Wir möchten daher anregen, jetzt, wo die Rahmenbedingungen für den Einsatz eines Lang-Lkw Typ 1 bis auf wenige Ausnahmen (2 fehlende Bundesländer, Beschränkungen Gütergruppen und bei ADR, etc.) nahezu praxistauglich sind, die zeitliche Befristung nochmals um 7 Jahre zu verlängern. Die 7 Jahre entsprechen etwa der durchschnittlichen Abschreibungsfrist eines Sattelanhängers.

Zusätzlich möchten wir Sie bitten, sich auch in Brüssel, bei der aktuellen Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG für diese Fahrzeugkombination einzusetzen. Gerade im Hinblick auf die doch sehr ehrgeizigen CO₂-Ziele kann diese Fahrzeugkombination durch ein ca. 10% größeres Transportvolumen einen deutlichen Beitrag leisten. Aber auch im Hinblick auf die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger kann mit dem verlängerten Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr eine deutliche Erhöhung der Flexibilität beim Transport der standardisierten Container und austauschbaren Ladungsträger erreicht werden. In der Anlage finden Sie auch dazu den Auszug unseres aktuellen BGL-Positionspapiers, wo dies ausführlicher/detaillierter beschrieben wird.

Zu § 5 „Technische Anforderungen“ - aktuelle Fassung Nr. 6:

6. *„automatische Achslastüberwachung mit sinnfälliger Anzeige der Gesamtmasse oder der Achslasten für die Achsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anlage XII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,“*

Wir regen an, auf diese Forderung für den Lang-Lkw Typ 1 zu verzichten und daher bei § 5 „Technische Anforderungen“ Punkt 6 am Satzbeginn folgenden Wortlaut einzufügen „Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 2 bis 5:“

- ⇒ 6. NEU:
⇒ „**Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 2 bis 5:** *automatische Achslastüberwachung mit sinnfälliger Anzeige der Gesamtmasse oder der Achslasten für die Achsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anlage XII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, “*

**Begründung:**

Sattelzugmaschinen sind in der Regel nicht serienmäßig nicht mit einer automatischen Achslastüberwachung an den luftgefederten Achsen ausgerüstet. Wie oben unter „Grundsätzliches zum Lang-Lkw Typ 1“ beschrieben, werden Sattelzugmaschinen/Sattelanhänger oftmals im Wechselbetrieb eingesetzt und somit müssten alle im Fuhrpark/Traileryard vorhandenen Einzelfahrzeuge entsprechend ausgerüstet sein, um im Falle der Kombination zum Lang-Lkw Typ 1 der Vorgabe entsprechen zu können. Um seinen Fuhrpark flexibel und effizient einzusetzen und somit auch Leerfahrten wegen z.B. fehlender Überwachung der Massen zu vermeiden, müsste der Transportunternehmer all seine Sattelzugmaschinen damit aus- bzw. nachrüsten. Wir denken, dass dies nicht zwingend erforderlich ist, da der Fahrer die tatsächlichen Massen auch über die vorhandenen Dokumente ermitteln kann. Durch Addition der in den Zulassungsdokumenten hinterlegten Leermassen der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge und den Ladungsmassen aus den mitzuführenden Frachtdokumenten ist dies – wie auch im konventionellen Verkehr – problemlos möglich.

Hinzu kommt, dass der Lang-Lkw Typ 1 mit seiner Zuggesamtlänge von bis zu 17,88 m zwar bis zu 1,38 m länger als das aktuell in Europa etablierte Sattelkraftfahrzeug mit einer Zuggesamtlänge von 16,50 m ist, aber grundsätzlich in der Gesamtlänge kürzer als der bereits seit über 20 Jahren zulässige Gliederzug mit 18,75 m und natürlich deutlich kürzer als die Lang-Lkw Typen 2-5, die bekanntlich bis zu 25,25 m lang sind. Somit ist die Ladelänge mit ca. 15,00 m zwar um ca. 1,38 m länger als beim konventionellen Sattelanhänger, aber noch immer kleiner als die des konventionellen Gliederzuges mit max. 15,65 m und mit deutlichem Abstand kleiner, als die bei den Lang-Lkw-Typen 2-5 mit bis zu ca. 22 m. Die Gefahr der Überladung ist daher schon alleine von den grundsätzlichen Abmessungen/Ladelängen und den damit verbundenen Ladevolumen beim Lang-Lkw Typ 1 geringer als beim konventionellen Gliederzug (bei dem keinerlei diesbezüglichen Vorgaben bestehen) und deutlich geringer als bei den Lang-Lkw Typen 2-5, bei denen eine entsprechende Überwachung der Massen nicht in Frage gestellt werden soll.

Wir denken, in diesem Fall wäre diese Ausstattung entbehrlich.

Zu § 7 „Übereinstimmungsnachweis“:

„Die Erfüllung der in den §§ 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung des § 32d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind nachzuweisen durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten



Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch ein Gutachten eines nach § 30 der EG-Fahrzeugtypgenehmigungsverordnung zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes. Für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge nach § 3 Satz 1 Nummer 1 gilt Satz 1 als erfüllt, wenn für jedes Einzelfahrzeug der Fahrzeugkombination ein Gutachten vorliegt, das die Einhaltung der Anforderungen nach Satz 1 für die Fahrzeugkombination belegt. Das Gutachten oder dessen Kopie ist während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.“

Wir regen zur Klarstellung an, dass für den Lang-Lkw Typ 1 nicht zwingend das Gutachten mitzuführen ist, sondern auch die Möglichkeit besteht, diesen Nachweis durch einen Eintrag in den Zulassungsdokumenten zu erbringen.

Wir empfehlen daher in Satz 2 nach dem Wortlaut „.....Anforderungen nach Satz 1“ den Wortlaut „für die Fahrzeugkombination“ zu streichen und nach Satz 2 folgenden Wortlaut einzufügen „Für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 1 genügt auch ein entsprechender Eintrag in den Zulassungsdokumenten (Zulassungsbescheinigung Teil I), dass die Anforderungen der LKWÜberlStVAusnV mit Angabe auf die jeweilige Fassung erfüllt sind.“

⇒ § 7. NEU:

„Die Erfüllung der in den §§ 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung des § 32d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind nachzuweisen durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch ein Gutachten eines nach § 30 der EG-Fahrzeugtypgenehmigungsverordnung zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes. Für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge nach § 3 Satz 1 Nummer 1 gilt Satz 1 als erfüllt, wenn für jedes Einzelfahrzeug der Fahrzeugkombination ein Gutachten vorliegt, das die Einhaltung der Anforderungen nach Satz 1 ~~für die Fahrzeugkombination~~ belegt. Das Gutachten oder dessen Kopie ist während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen. Für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 1 genügt auch ein entsprechender Eintrag in den Zulassungsdokumenten (Zulassungsbescheinigung Teil I), dass die Anforderungen der LKWÜberlStVAusnV mit Angabe auf die jeweilige Fassung erfüllt sind“



Begründung:

So kann, z.B. bei Neufahrzeugen bei der Begutachtung durch den aaS für die Erlangung einer Einzelgenehmigung nach §13 EG-FGV, die Erfüllung LKWÜberStVAusnV mitgeprüft und unter Angabe der jeweils gültigen Fassung im Feld 22 der Fahrzeugbeschreibung und somit in der Zulassungsbescheinigung mit aufgeführt werden. Somit kann darauf verzichtet werden, zusätzlich zur Zulassungsbescheinigung noch das Gutachten der bzw. eine Kopie des Gutachtens mitzuführen.

Dies sollte auch für (nachträglich/zusätzlich) erstellte Gutachten gelten, dass mit einem entsprechenden Eintrag in der Zulassungsbescheinigung die Mitführipflicht des Gutachtens entfallen kann.

Lang-Lkw – alle Typen

- **Zu § 4 Abmessungen => Berücksichtigung „verlängerter Fahrerhäuser“ gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012**

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 besteht die Möglichkeit „verlängerte Fahrerhäuser“ typgenehmigen zu lassen. Hintergrund sind neben einer verbesserten Aerodynamik zur CO₂-Einsparung (Energieeffizienz), Sicherheitsaspekte, wie auch bessere Arbeitsbedingungen für den Lkw-Fahrer. Die Richtlinie 96/53/EG und auch die StVZO sind diesbezüglich schon angepasst. Problematisch ist, dass dies in der LKWÜberStVAusnV noch immer nicht berücksichtigt ist.

DAF, als der erste Nutzfahrzeughersteller, liefert bereits seit vergangenem Jahr entsprechende Fahrzeuge aus, die allerdings aufgrund der fehlenden Berücksichtigung in der LKWÜberStVAusnV für den Einsatz als Lang-Lkw nicht geeignet sind.

Wir möchten Sie daher bitten, dies bitte möglichst schnell bei der nächsten ÄVO - idealerweise in Anlehnung an die geänderte StVZO- bei den Lang-Lkw Typen mit zu berücksichtigen. Sinngemäß könnte dies dann im aktuellen § 4 Abmessungen mit einem neuen Absatz 5 umsetzen. Nachfolgend ein Formulierungsvorschlag:

§ 4 Abmessungen:

...

(5) „Die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannte höchstzulässige Länge darf überschritten werden, wenn diese Überschreitung ausschließlich durch das verlängerte Fahrerhaus gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 erfolgt.“

ANLAGE

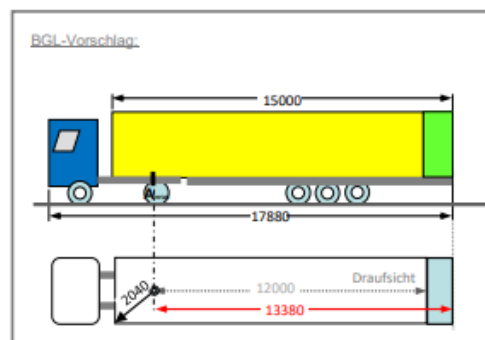
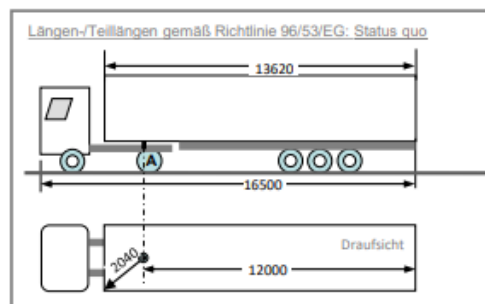
4. Anpassung der Ladelänge von Trägerfahrzeugen an Modulmaße: Verlängerter Sattelanhänger / Verlängertes Sattelkraftfahrzeug



Im Seeverkehr wächst der Anteil des 45'-Containers, der den 40'-ISO-Container verdrängt. Mittel- und langfristig steigt auch der Anteil von 48'-Containern.

BGL-Empfehlung:

Zur Sicherung der Multimodalität und für den einfachen Wechsel der Ladungsträger zwischen den Verkehrsträgern ist die derzeitige Länge der Sattelanhänger von 13,62 m auf ca. 15,00 m (durch Anhebung der Teillängen am Sattelanhänger (Anhang I, Nr.1.6: Größter Abstand KINGPIN zur hinteren Begrenzung Sattelanhänger von 12,00 m auf 13,38 m) und somit die Gesamtlänge des Sattelkraftfahrzeuges von 16,50 m auf 17,88 m zu erhöhen.



4. Anpassung der Ladelänge von Trägerfahrzeugen an Modulmaße: Verlängerter Sattelanhänger / Verlängertes Sattelkraftfahrzeug



Diese Abmessung ermöglicht, zwei normierte BDF C 745 Wechselbehälter sowie 40'-ISO-, 45'- und 48'-Container zu befördern und Multimodalität unabhängig von den Trägerfahrzeugen herzustellen.

