

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr zur
Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über
Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für
Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge
(LKWÜberlStVAusnV) vom 07.07.2026

Zusammenfassung:

- BGL begrüßt
 - grundsätzlich jegliche Erweiterung des Positivnetzes und hier insbesondere, dass Berlin – als letztes Bundesland – sein gesamtes nachgeordnetes Streckennetz für den Lang-Lkw Typ 1 freigibt.
 - dass Planungssicherheit für den Lang-Lkw Typ 1 bis 2033 geschaffen werden soll.
- BGL sieht die Notwendigkeit der zusätzlichen Berücksichtigung nachfolgender Punkte:
 - Fahrzeuggenerationen mit verlängertem Fahrerhaus “gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 in § 4 „Abmessungen“ in Anlehnung an die Europäische Richtlinie 96/53/EG sind dringend zu integrieren => Zusatzlänge bedingt durch das verlängerte Fahrerhaus bleiben bei der Ermittlung der Gesamtlänge unberücksichtigt.
 - Übereinstimmungsnachweis gem. § 7 vereinfachen und digitale Dokumente zulassen
 - Berücksichtigung des Lang-Lkw Typ 1 auch bei den bilateralen Abkommen mit Nachbarländern wie NL und DK
 - Anpassung und Klarstellung des § 8 „Ladung“ bzgl. Gefahrgut
 - Aufnahme des Typs 1 in die Richtlinie 96/53/EG



Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme und begrüßt grundsätzlich eine Erweiterung des Positivstreckennetzes für Lang-Lkw und insbesondere die Freigabe von Berlin für den Lang-Lkw Typ 1.

Wir begrüßen sehr, dass endlich das Signal für die Planungssicherheit bzgl. des Einsatzes von Lang-Lkw Typ 1 für die Zeit nach 2026 zumindest bis 2033 geschaffen werden soll!

Auch freuen wir uns diesbezüglich über die aktuellen europarechtlichen Entwicklungen im Hinblick auf die Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG und danken dem BMV für die Unterstützung zur Integration dieser Kombination in dieser Richtlinie.

Zusätzlich möchten wir nachfolgende Änderungen anregen, die wir größtenteils bereits in unseren Stellungnahmen zur „Zwölften Änderungsverordnung“ (am 26.10.2023) sowie zur „Dreizehnte Änderungsverordnung“ (am 15.11.2024) der LKWÜberlStVAusnV hinterlegt hatten:

Grundsätzliches

Durch die hohe Standardisierung der eingesetzten Nutzfahrzeuge (ganz gleich ob Lkw und Anhänger oder Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger) und die gestiegenen Anforderungen der Logistik werden in einem Fuhrpark Zugfahrzeuge und Anhänger 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 z.B. auf einem Pool von Trailern (Sattelanhängern), die von einem oder mehreren Unternehmen nach vereinbarten Regeln getauscht und natürlich auch von unterschiedlichen Sattelzugmaschinen gezogen werden. Dies macht die Logistik flexibler und effizienter.

Wir möchten daher anregen, Anpassungen vorzunehmen, um den Lang-Lkw in die heutigen Logistikkonzepten noch besser integrieren zu können.

Dies betrifft insbesondere auch die neuen Zugfahrzeuggenerationen mit verlängertem Fahrerhaus. Durch die EU-Vorgaben werden die Fahrerhäuser der Lkw-Hersteller bereits seit 2021 sukzessive auf „verlängerte Fahrerhäuser“ umgestellt. Dies erfolgt ausdrücklich zur Verbesserung der Aerodynamik, der Energieeffizienz, der Verkehrssicherheit sowie der Arbeitsbedingungen der Fahrer. Die aktuelle Regelung in der LKWÜberlStVAusnV konterkariert damit die Markteinführung der neuen klimafreundlichen Zugfahrzeuggenerationen und letztlich auch der eigens gesetzten Klimaziele.

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 sowie 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 LKWÜberlStVAusnV noch immer nicht berücksichtigt ist.

Fahrzeuge des Herstellers DAF Trucks, der als erster Nutzfahrzeughersteller bereits seit 2021 entsprechende Fahrzeuge mit verlängerten Fahrerhäusern ausliefert, und mittlerweile auch Fahrzeuge der Hersteller Mercedes-Benz Trucks sowie VOLVO Trucks können aufgrund der fehlenden Berücksichtigung in der LKWÜberlStVAusnV nicht mit den standardisierten Einzelfahrzeugen/Modulen als Lang-Lkw eingesetzt werden. Hier sind grundsätzlich alle Lang-Lkw Typen betroffen, insbesondere Typ 1, der bei über 4.000 im deutschen Markt befindlichen verlängerten Sattelanhängern mit Abstand den überwiegenden Anteil an Lang-Lkw Kombinationen ausmacht.

Wir sind bzgl. dieser Thematik bereits seit mehreren Jahren im Austausch und bitten daher nachdrücklich darum, dies -idealerweise in Anlehnung an die geänderte StVZO- unbedingt in der 14. Änderungsverordnung mit zu berücksichtigen!

Dies z.B. im aktuellen § 4 durch Einfügen eines neuen Absatz 5 wie folgt:

§ 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.“

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. Zusätzlich regen wir an, für alle Lang-Lkw Typen auch die Möglichkeit einzuräumen, den Nachweis digital mitzuführen.

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 bzw. in digitaler Form ist während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen bzw. sichtbar zu machen. 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:

Durch die Klarstellung kann (z.B. bei Neufahrzeugen bei der Begutachtung durch den aaS für die Erlangung einer Einzelgenehmigung nach §13 EG-FGV) die Erfüllung der LKWÜberlStVAusnV mitgeprüft und in der Zulassungsbescheinigung



ausgewiesen werden (unter Angabe der jeweils gültigen Fassung im Feld 22 der Fahrzeugbeschreibung). Somit kann darauf verzichtet werden, zusätzlich zur Zulassungsbescheinigung noch das Gutachten der bzw. eine Kopie des Gutachtens mitzuführen.

Gleichzeitig sollte auch für nachträglich/zusätzlich erstellte Gutachten gelten, dass mit einem entsprechenden Eintrag in der Zulassungsbescheinigung die Mitführipflicht des Gutachtens entfällt.

Außerdem sollte ein Mitführen in digitaler Form zugelassen werden.

Zu § 8 Ladung

Der Ausschluss von Gefahrgut wurde im Jahr 2011 zu Beginn des Lang-Lkw-Betriebes im Feldversuch mit der LKWÜberStVAusnV geregelt, um ein erhöhtes Gefahrenpotential durch eine größere Menge des jeweils zu transportierenden Gefahrguts in Verbindung mit möglichen Unfallgeschehen auszuschließen.

Nach mittlerweile 15 Jahren Lang-Lkw Betrieb ist festzuhalten, dass Lang-Lkw hinsichtlich des Unfallgeschehens unauffällig sind. Der BGL kommt daher zu der Bewertung, dass Gefährliche Güter, sofern sie als Stückgut/verpackte Ware versandt werden, auch mit dem Lang-Lkw befördert werden können. Dies wäre ein weiterer wesentlicher Schritt, um diese Ladungen bei Stückgutsystemverkehren sowie Containertransporten mit Lang-Lkw zu ermöglichen.

Wir regen daher an, § 8 Absatz 2 entsprechend anzupassen.

Bilaterale Abkommen mit Nachbarländern zum grenzüberschreitenden Verkehr von Lang-Lkw

Aktuell existieren bilaterale Abkommen Deutschlands mit den Niederlanden und mit Dänemark. Bei beiden Abkommen ist der Lang-LKw Typ 1 nicht berücksichtigt. Der BGL regt an, bei den bereits bestehenden und auch bei den zukünftigen bilateralen Vereinbarungen mit Nachbarländern den Lang-Lkw Typ 1 mit zu berücksichtigen.

Bei dem Abkommen mit Dänemark wäre dies völlig unproblematisch, da auch in Dänemark das verlängerte Sattelkraftfahrzeug entsprechend unserem Lang-Lkw Typ 1 zugelassen ist.

Für das Abkommen mit den Niederlanden wäre eine nachträgliche Einigung zum Einsatz des Typ 1 i.v.m. einer Änderung der bilateralen Einigung notwendig.

Für künftige bilaterale Regelungen sollte idealerweise bereits zu Beginn der Verhandlungen eine Verständigung über den Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 erfolgen.



Aufnahme in die Richtlinie 96/53/EG

Aktuell laufen in Brüssel noch die Trilogverhandlungen zur Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG, bei der das „verlängerte Sattelkraftfahrzeug“ noch Gegenstand -wenn auch eingeschränkt auf gewisse Verkehre- in zwei von drei Änderungsvorschlägen war. Wir danken dem BMV für die bislang tolle Unterstützung und appellieren, sich weiter für die Aufnahme dieser Fahrzeugkombination (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) 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 dazu den Auszug des aktuellen BGL-Positionspapiers, wo dies detailliert beschrieben wird.

Die aktuell gemäß Artikel 10 c der Richtlinie 96/53/EG zulässigen 15 cm Mehrlänge für die 45'-Containertransporte wären innerhalb der Abmessungen des verlängerten Sattelanhängers abgedeckt und man könnte Artikel 10 c ersatzlos streichen.

ANLAGE

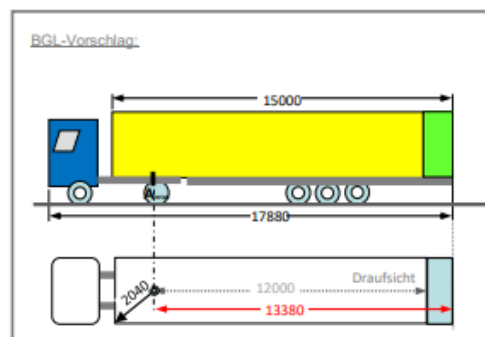
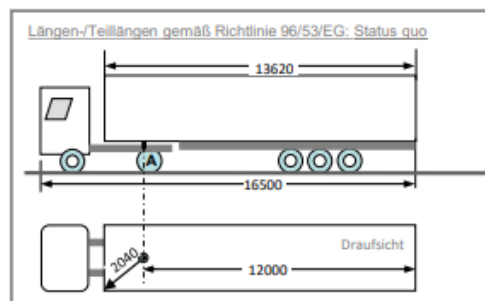
4. Anpassung der Ladelänge von Trägerfahrzeugen an Modulmaße: Verlängerter Sattelanhänger / Verlängertes Sattelkraftfahrzeug



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.

