



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

## Stellungnahme

---

**zum Entwurf der zehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV; Ihr Aktenzeichen: StV 12/7332.3/1-9 vom 22.06.2020)**

Frankfurt am Main, den 9. Juli 2020



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

Zusätzlich möchten wir noch zu nachfolgenden Punkten für den Lang-Lkw-Typ 1 Änderungen anregen:

- **Zu § 5 „Technische Anforderungen“ - aktuelle Fassung Nr. 6:**
- **Zu § 7 „Übereinstimmungsnachweis“:**
- **Zu § 13 „Übergangs- und Anwendungsbestimmungen“**

Nachfolgend unsere Anregungen mit Änderungsvorschlägen und den Begründungen:

### **Zusätzliche Anregungen zum 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 LKWÜberlStVAusnV 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 eine Anpassung vorzunehmen, um diesen in den heutigen Logistikkonzepten noch besser integrieren zu können.

#### **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 LKWÜberStVAusnV 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 Mitführpflicht des Gutachtens entfallen kann.

### **Klarstellung zum Übereinstimmungsnachweis zu Änderungen der Technischen Anforderungen an alle Lang-Lkw Typen (§5) bedingt durch die 9. ÄVO:**

Mit der 9. ÄVO wurde § 5 erweitert und für alle Lang-Lkw Typen eine verbindliche Ausrüstung

- mit einem Abbiegeassistenzsystem gemäß den Empfehlungen des BMVI (VkBl. 09/2018, S. 719) sowie
- mit (zusätzlichen) Fahrtrichtungsanzeigern / synchron zum Fahrtrichtungsanzeiger mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten (gemäß ECE-Regelung Nr. 48 (Abl. L 14 vom 16.01.2019, S.42; Absatz 6.5.3.1)

eingeführt.

Anzuwenden ist dies

- für Fz. mit Erstzulassung vor dem 1. Juli 2019 ab dem **1. Juli 2022** und
- für Fz. mit Erstzulassung ab dem 1. Juli 2019 spätestens ab dem **1. Juli 2020**.



Um die Vorgaben der aktuellen LKWÜberStVAusnV zu erfüllen, muss dies zu den jeweils gültigen Terminen auch mit den entsprechend geforderten Übereinstimmungsnachweisen/Gutachten nachgewiesen werden. D.h., es ist ggf. bei bereits im Lang-Lkw-Betrieb befindlichen Fahrzeugen zusätzlich zur Nachrüstung eine erneute Begutachtung durch den aaS hinsichtlich der LKWÜberStVAusnV erforderlich. Unabhängig vom Lang-Lkw-Betrieb ist bei der Nachrüstung eines o.g. Abbiegeassistenten eine entsprechende technische Änderungsabnahme erforderlich und zusätzlich ggf. für die Nachrüstung der geforderten Fahrtrichtungsanzeiger bzw. der elektrischen Module für die geforderte Funktionalität. In diesem Zusammenhang könnte man gleich das in dem zuvor aufgeführten Punkt „Übereinstimmungsnachweis“ angeregte Verfahren anwenden und in einem „Arbeitsgang“ den entsprechenden Nachweis („Anforderungen der LKWÜberStVAusnV, Stand [10]. ÄVO erfüllt“) nach Begutachtung ebenfalls in die Zulassungsdokumente aufnehmen.

### **Ausnahmen vom Übereinstimmungsnachweis gem. § 7 – Flexibilisierung für Lang-Lkw-Typ 1**

Das BMVI hatte im Zuge der Situation um COVID eine Sonderregelung für die Sattelzugmaschinen von Lang-Lkw-Typ 1 ermöglicht. Es durften übergangsweise bis zum 30.06.2020 Sattelzugmaschinen (SZM) eingesetzt werden, die –sofern deren Erstzulassungsdatum nach dem 31. Oktober 2015 liegt– ohne den in § 7 der LKWÜberStVAusnV geforderten Übereinstimmungsnachweis erbringen zu müssen. Der BGL begrüßte dies außerordentlich, um möchte hiermit nochmals darum bitten, auch aufgrund der noch vorhandenen Situation um die COVID-19-Pandemie, den Zeitraum entsprechend weiter zu verlängern. Dies würde den betroffenen Transportunternehmern sehr helfen.

### **Zu § 13 „Übergangs- und Anwendungsbestimmungen“**

Mit Ablauf des 31. Dezember 2023 ist nach heutigem Stand der Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 nicht mehr zulässig.

Wir regen an, bereits mit der 10. ÄVO für den Lang-Lkw Typ 1 eine entsprechende Fristverlängerung [bis zum 31. Dezember 2030] zu realisieren, um für Planungssicherheit zu sorgen.

Ziel sollte mindestens eine Verlängerung um die normale Abschreibungsdauer von etwa 7 Jahren sein.

### **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, das 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 LKWÜberlStVAusnV 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 von mittlerweile 14 Bundesländern und der Ankündigung Brandenburgs, ebenfalls sein gesamtes Streckennetz freizugeben, steigt deutlich das Interesse unserer Transportlogistiker. Weiter Problematisch ist allerdings, die bestehende zeitliche Befristung bis Dezember 2023. Kein Unternehmer investiert nun noch in eine Technologie, für die er 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, diese Fahrzeugkombination auch in Brüssel zu platzieren. Gerade im Hinblick auf die doch sehr ehrgeizigen CO<sub>2</sub>-Ziele kann diese Fahrzeugkombination durch ein ca. 10% größeres Transportvolumen einen deutlichen Beitrag leisten.