

Stellungnahme

Zehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLVL_Berlin

Kontakt:

Leiter Stückgut- und Systemlogistik | Straßenverkehrsrecht

9. Juli 2020

Zum Entwurf der Zehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusnV) sowie zu der bestehenden Verordnung nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Artikel 1, Nr. 1

- **§ 2 (Streckennetz) Absatz 2:**

Der DSLV begrüßt die Freigabe des Streckennetzes des Bundeslands Brandenburg für den Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger). Damit diese Variante des Lang-Lkw in Zukunft im Rahmen flächendeckender Verkehr bundesweit einsetzbar ist, sollten sich auch die Bundesländer Berlin und Mecklenburg-Vorpommern zügig dem Beispiel Brandenburgs anschließen und ihr Straßennetz für diese leichte Variante des Lang-Lkw öffnen.

Artikel 1, Nr. 2

- **Anlage:**

Die Aufführung einzelner Streckenabschnitte von Autobahnen, Bundesstraßen sowie des nachgeordneten Straßennetzes in den Bundesländern in der Anlage der Verordnung hat mittlerweile einen beträchtlichen Umfang erreicht und macht es Unternehmen, die erstmals Lang-Lkw einsetzen wollen nicht einfach, herauszufinden ob eine vorgesehene Route Teil des Positivnetzes ist. Der DSLV regt daher die Einrichtung einer interaktiven, webgestützten Deutschlandkarte an, mittels derer sich einfach und schnell die Zugehörigkeit eines beliebigen Streckenabschnitts zum Positivnetz ermitteln lässt.

Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusnV):

- **§ 2 (Streckennetz)**

In einigen Nachbarstaaten Deutschlands, wie Dänemark, den Benelux-Staaten oder auch Tschechien sind Lang-Lkw bereits seit vielen Jahren zugelassen oder in Pilotprojekten im Einsatz. Der grenzüberschreitende Einsatz von überlangen Fahrzeugkombinationen scheitert bislang an der Rechtsauffassung der EU-Kommission, die derartige Verkehre nicht im Einklang mit dem EU-Recht sieht.

Der DSLV regt darum an, über den Abschluss bilateraler Verträge mit den Nachbarstaaten Deutschlands, die den Lang-Lkw bereits auf ihrem Territorium zulassen, die

Möglichkeit für den grenzüberschreitenden Einsatz dieser Fahrzeuge zu schaffen. Der Anfang könnte mit Dänemark oder den Niederlanden gemacht werden. Mit letzteren haben bereits Verhandlungen stattgefunden, die zügig zum Abschluss gebracht werden sollten.

Erlaubt werden sollte im Hinblick auf eine zukünftige EU-Regelung nur der Einsatz EU-rechtskonformer überlanger Fahrzeugkombinationen, die einen Mindeststandard in Bezug auf die Fahrsicherheitstechnik einhalten. Der Lang-Lkw hätte so die Möglichkeit seine ökonomischen und ökologischen Vorteile auch im grenzüberschreitenden Verkehr auszuspielen und damit einen spürbaren Beitrag zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und des Schadstoffausstoßes zu leisten.

Der DSLV schlägt vor, das Thema „Lang-Lkw“ im Rahmen der bilateralen Gespräche der Fachabteilungen des Bundesverkehrsministeriums mit den korrespondierenden Stellen weiterer EU-Staaten auf die Tagesordnung zu setzen, verbunden mit dem Ziel, hier eine Regelung für den grenzüberschreitenden Gütertransport zu finden.

▪ **§ 5 (Technische Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge)**

Die unter § 5 genannten technischen Anforderungen gelten für alle Typen des Lang-Lkw. Der DSLV regt an, die Ausrüstungsvorschriften Nr. 1 bis Nr. 11 auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nr. 2 bis 5 zu beschränken sowie auf Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nr. 1, deren Erstzulassung vor dem 31. Oktober 2015 erfolgte.

Die Lockerung der dort aufgeführten strengen Ausrüstungsvorschriften für moderne Sattelzugmaschinen, die einen verlängerten Sattelaufleger ziehen, würde den flexiblen und wirtschaftlichen Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 wesentlich begünstigen. Die Fahrzeuge ließen sich auf diese Weise problemlos in bestehende „Traileryard“-Konzepte integrieren, bei denen keine festen Fahrzeugkombinationen eingesetzt werden, sondern Zugfahrzeuge und Auflieger nach Bedarf neu kombiniert werden.

Die Begrenzung der vorgeschlagenen Lockerung auf Fahrzeuge ab einem bestimmten Zulassungsdatum garantiert den Einsatz moderner Sattelzugmaschinen, die einige der genannten Kriterien bereits erfüllen und entspräche auch der während der Corona-Pandemie eingeführten befristeten Flexibilisierungsregelung.

Letztendlich wären Lang-Lkw vom Typ 1 damit den Anforderungen an reguläre Gliederzüge gleichgestellt, deren Ladelänge mit 15,65 m länger ist, als die des verlängerten Sattelzugs.

▪ § 7 (Übereinstimmungsnachweis)

Gemäß § 7 Satz 2 muss auch für den Lang-Lkw Typ 1 für jedes Einzelfahrzeug der Fahrzeugkombination ein Gutachten vorliegen, das die Einhaltung der technischen Voraussetzungen gemäß §§ 4 und 5 nachweist. Der DSLV regt an, für den Lang-Lkw Typ 1 auch die Möglichkeit zu schaffen, diesen Nachweis durch einen Eintrag in den Zulassungsdokumenten zu erbringen.

Der Nachweis der für Lang-Lkw vorgeschriebenen Voraussetzungen könnte unter Beachtung unserer Eingabe zu § 5 bei der Begutachtung von Neufahrzeugen direkt mitgeprüft und in der Zulassungsbescheinigung eingetragen werden. In der Praxis könnte damit darauf verzichtet werden, zusätzlich ein Gutachten oder dessen Kopie mitführen zu müssen.

▪ § 8 (Ladung / Gefahrgut)

Lang-Lkw eignen sich aufgrund Ihres Volumenvorteils hervorragend für den Einsatz in systemgeführten Stückgutverkehren. Vor allem in dem als Hauptlauf bezeichneten Transport zwischen den Umschlagzentren der Stückgutlogistiker, die überwiegend in den Stadtrandlagen liegen, könnten Lang-Lkw noch umfangreicher als bisher eingesetzt werden, wenn sie grundsätzlich die Erlaubnis zum Transport von nach ADR kennzeichnungspflichtigen Mengen von Gefahrgut erhielten.

In Stückgutnetzen ist es die Regel, dass bei der Bündelung gemischter Sendungen etwa für Baustoffmärkte oder den Kfz-Handel auch Gefahrgüter transportiert werden. Dabei handelt es sich in der Hauptsache um verpackte Ware auf Paletten. Das mit diesen Transporten verbundene Risiko ist nicht größer als bei regulären Gliederzügen, da es sich um keine reinen Gefahrguttransporte handelt, sondern um Mischladungen mit einem relativ geringen Anteil gefährlicher Güter. Die Verbannung von Gefahrgut aus den Stückguttransporten mit Lang-Lkw führt darüber hinaus zu einer erhöhten Konzentration von Gefahrgut in regulären Sattel- und Gliederzügen.

Der DSLV bittet, diesen Effekt zu berücksichtigen und spricht sich dafür aus, das Beförderungsverbot für kennzeichnungspflichtige gefährliche Güter auf Lang-Lkw aufzuheben. Zumindest für den Lang-Lkw Typ 1 sollte es nicht mehr gelten, denn für die um einen dreiviertel Meter längeren Gliederzüge existieren keine entsprechenden Beschränkungen.

Der DSLV regt an, den Sachverhalt erneut unter Einbindung des Gefahrgutreferats des BMVI zu diskutieren, und ist gerne bereit seine Argumentation in einem erweiterten Gesprächskreis darzulegen.

▪ § 13 (Übergangs- und Anwendungsbestimmungen)

Aufgrund des EU-Rechts ist es Deutschland verwehrt, den Lang-Lkw Typ 1 dauerhaft national zuzulassen. Die Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung begrenzt seinen Einsatz darum auf insgesamt sieben Jahre bis zum 31. Dezember 2023. Bei Schaffung der Verordnung ist man von einer durchschnittlichen Abschreibungsdauer eines Sattelaufhängers von sieben Jahren ausgegangen.

Mittlerweile ist der verlängerte Sattelaufhänger von vielen Speditions- und Transportunternehmen als Leicht-Version des Lang-Lkw erfolgreich in bestehende Logistikkonzepte integriert worden. Seine Praxistauglichkeit konnte er dabei vielfach unter Beweis stellen. Nach Anpassung seiner maximalen Gesamtlänge auf 17,88 m im Zuge der 9. Änderungsverordnung Lang-Lkw ist der Lang-Sattel zudem optimal im kombinierten Verkehr einsetzbar, da dies den Transport von zwei Standard-Wechselbehältern ermöglicht.

Der DSLV hält den verlängerten Sattelaufhänger für ein zukunftsweisendes Fahrzeugkonzept und bittet darum, seine befristete Zulassung auch nach dem 31. Dezember 2023 erneut zu verlängern. Dies sollte entsprechend der Dauer einer durchschnittlichen Abschreibungsperiode für sieben weitere Jahre erfolgen.

Die Speditions- und Transportunternehmen benötigen bereits heute eine verbindliche Zusage ob dies beabsichtigt ist, um ihre Investitionsentscheidungen entsprechend den zukünftigen Regelungen anzupassen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind. Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zoll-dienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.