



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



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

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

**zum Entwurf der neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung
über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für
Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge
(LKWÜberlStVAusnV; Ihr Aktenzeichen: StV 12/7332.3/1-8 vom
07.02.2019)**

Frankfurt am Main, den 21.02.2019

Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme und begrüßt grundsätzlich die Inhalte dieses Verordnungsentwurfes. Zusätzlich möchten wir noch anmerken:

Zu Artikel 1 Punkt 3: § 5 „Technische Anforderungen“:

Die Anpassung der technischen Anforderungen um die Punkte 15 und 16, als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Abbiegevorgang können wir nur unterstützen. Eine kleine Anmerkung hätten wir hier zu Punkt „15. Mitblinkende Seitenmarkierungsleuchten am Zugfahrzeug und am Anhänger“.

Mit der aktuell vorgesehenen Formulierung würde nur die Variante berücksichtigt, dass tatsächlich die als Seitenmarkierungsleuchte (SML) genehmigte Leuchte mit den Fahrtrichtungsanzeigern (FRAZ) mitblinken muss.

Es gibt aber bereits Lösungen, bei denen kombinierte Leuchten (FRAZ, SML und seitl. Rückstrahler) oder auch zusätzliche FRAZ zum Einsatz kommen. Dies geschieht in Anlehnung an die UN/ECE Regelung Nr. 48.

Wir schlagen daher vor, den Punkt 15. zu erweitern:

„15. Zusätzliche seitliche Fahrtrichtungsanzeiger gemäß UN/ECE Regelung Nr. 48 Änderungsserie 06 Ergänzung 6 oder mitblinkende Seitenmarkierungsleuchten am Zugfahrzeug und am Anhänger (ggf. ist auf eine gesonderte Ausfalldetektion zu achten)“

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 einige Anpassungen vorzunehmen, um diesen in den heutigen Logistikkonzepten besser integrieren zu können.

Zu § 5 „Technische Anforderungen“ - aktuelle Fassung:

11. Kamera-System am Heck des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination sowie einem zugehörigen Monitor im Blickfeld des Fahrers für die Sicht nach hinten,

Wir regen an, auf diese Forderung für den Lang-Lkw Typ 1 zu verzichten.

Begründung:

Der Lang-Lkw Typ 1 mit seiner Zuggesamtlänge von bis zu 17,80 [17,88] m ist zwar bis zu 1,38 m länger als das aktuell in Europa etablierte Sattelkraftfahrzeug mit einer Zuggesamtlänge von 16,50 m 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.

Der Lang-Lkw Typ 1 ist von seinem Rangierverhalten her identisch zum konventionellen Sattelkraftfahrzeug und unterscheidet sich hier auch wieder sehr deutlich von den Lang-Lkw Typen 2-5, da diese –bedingt durch ihre Konzepte– mindestens über zwei

Drehpunkte verfügen, deutlich länger sind und somit natürlich auch schwieriger zu rangieren sind.

Wie oben unter „Grundsätzliches zum Lang-Lkw Typ 1“ beschrieben, werden 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.

Wir denken, in diesem Fall wäre diese Ausstattung entbehrlich. Dies auch im Hinblick darauf, dass sich die europäische Sicherheitsverordnung (General Safety Regulation über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit) gerade in der Überarbeitung befindet und sich abzeichnet, dass zukünftig für alle schweren Nutzfahrzeuge eine Rückraumüberwachung vorgeschrieben wird. Die Transportunternehmer müssten sich jetzt auf ein System festlegen, welches nicht zwingend kompatibel mit den zukünftigen Rückraumüberwachungen ist.

⇒ Empfehlung zur Änderung des § 5 Nr. 11

§ 13 Übergangs- und Anwendungsbestimmungen

Mit Ablauf des [XX. März 2019 / mit der Veröffentlichung der 9. ÄVO] sind für Fahrzeuge nach § 3 Satz 1 Nummer 1 nicht mehr anzuwenden:

1. § 5 Nummer 11

Zu § 7 „Übereinstimmungsnachweis“ - aktuelle Fassung:

Die aktuelle Fassung des § 7 fordert für jede in Betrieb befindliche Lang-Lkw Kombination den Nachweis der Einhaltung der in den §§ 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften durch ein Gutachten eines aaS.

Auch hier möchten wir aufgrund der deutlichen Unterschiede des Lang-Lkw Typ 1 zu den anderen Lang-Lkw Varianten und den bereits oben ausgeführten Sachverhalten

bzgl. der Wechselverkehre/Traileryards anregen, den Nachweis über die Einhaltung der geforderten Vorgaben ohne ein entsprechendes Gutachten eines aaS für jede Kombination erbringen zu müssen. Dies würde den bürokratischen Aufwand deutlich reduzieren.

⇒ Empfehlung zur Änderung des § 7

„Die bisherige Fassung des § 7 wird Absatz 1.“

- 1. Die Einhaltung der in den §§ 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung des § 32d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr nachzuweisen; das Gutachten oder dessen Kopie ist während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.*

„Es wird folgender Absatz 2 neu angefügt:

- 2. Der Nachweis für Lang-Lkw Typ 1 durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr ist nicht erforderlich, wenn in der Zulassungsbescheinigung Teil I des Sattelanhängers bescheinigt ist, dass die in § 5 festgelegten Voraussetzungen für den eingesetzten Sattelanhänger nachgewiesen sind und das größte Maß „a“ der Sattelzugmaschine dort festgeschrieben ist. Die Erfüllung der technischen Anforderungen aus § 5 durch die eingesetzte Sattelzugmaschine bleibt unberührt.“*

Zusätzlicher Hinweis:

Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich

ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

3 Anforderungen an die Manövrierfähigkeit

3.1 Anhänger und Sattelanhänger müssen so konstruiert sein, dass nach ihrem Ankuppeln an ein Zugfahrzeug sich die Fahrzeugkombination in beiden Richtungen innerhalb einer vollständigen Kreisbahn (360 Grad) aus zwei konzentrischen Kreisen mit einem Radius von 12,50 m (äußerer Kreis) bzw. 5,30 m (innerer Kreis) bewegen kann, ohne dass eine der äußeren Begrenzungen des Zugfahrzeugs über den äußeren Kreisumfang hinaus- oder eine der äußeren Begrenzungen des Anhängers oder Sattelanhängers in den inneren Kreisumfang hineinragt.

3.2 Es wird davon ausgegangen, dass ein Sattelanhänger der Anforderung in 3.1 entspricht, wenn sein Bezugsradstand „BRS“ folgender Anforderung genügt:

$$BRS \leq [(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + \frac{1}{2}W)^2]$$

Dabei gilt:

„BRS“ ist der Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der Mittellinie der ungelenkten Achsen.

„W“ ist die Breite des Sattelanhängers.

Zu § 11 „Persönliche Anforderung an die Fahrer“ - aktuelle Fassung:

In Absatz 1 wird –wieder pauschal zum Führen aller Lang-Lkw– der Besitz der Fahrerlaubnisklasse CE seit mindestens ununterbrochen fünf Jahren sowie über mindestens fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr gefordert.

Wie bereits in den Punkten zuvor möchten wir auch hier nochmals auf die deutlichen Unterschiede des Lang-Lkw Typ 1 zu den anderen Lang-Lkw Varianten hinweisen (unwesentlich länger und gleiches Rangierverhalten wie das konventionelle Sattelkraftfahrzeug, nur einen Drehpunkt).

Aktuell ist dem Transportunternehmer nicht möglich, für den Lang-Lkw Typ 1 uneingeschränkt auf alle seine beschäftigten Fahrer zurückzugreifen, da die 5 Jahreshürde besteht. Dies bedeutet zusätzliche Einschränkungen für die Disposition, die

wir im Fall des Lang-Lkw Typ 1 für unverhältnismäßig erachten. Gerade auch im Hinblick auf die aktuelle Fahrerknappheit.

Wir regen daher an, auf diese Forderung für den Lang-Lkw Typ zu verzichten. Eine Fahrereinweisung gemäß §11 Absatz 2 soll natürlich weiter bestehen bleiben.

⇒ Empfehlung zur Änderung des § 11

Die bisherige Fassung des § 11 wird in Absatz 1 nach den Wörtern „Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ ergänzt um „nach § 3 Satz 1 Nummer 2“.

*(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge **nach § 3 Satz 1 Nummer 2** dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn deren Fahrer seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse CE sind und über mindestens fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr verfügen. Die Berufserfahrung ist durch Vorlage von Arbeitszeugnissen, Arbeitsverträgen oder sonstigen Nachweisen oder deren beglaubigte Abschriften, die während der Fahrt mitzuführen sind, nachzuweisen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.*

Zu Entwurf der 9. ÄVO => Artikel 1 Punkt 1: § 2 „Streckennetz“:

In Absatz 2 wird zusätzlich –zu dem in Absatz 1 für alle Lang-Lkw geltenden Streckennetz– für den Lang-Lkw Typ 1 das gesamte Streckennetz von weiteren zwei Bundesländern und somit von mittlerweile 13 Bundesländern freigegeben.

Wir begrüßen dies sehr, sehen aber noch immer bzgl. des zulässigen Streckennetzes für den Lang-Lkw Typ 1 Handlungsbedarf, um möglichst eine bundesweite Freigabe auf dem gesamten Streckennetz zu realisieren (siehe auch unsere Stellungnahme zum Entwurf der 8. ÄVO; ist als Anlage beigefügt).