



zu dem

## **Entwurf zur Neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusV)**

**Aktenzeichen: StV 12/7332.3/1-8**

14. Februar 2019

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf der Neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge.

Der Entwurf enthält neben der Überarbeitung der sogenannten Positivliste einige grundsätzliche Änderungen der bisherigen Vorschriften.

Die Änderung der zulässigen Gesamtlänge des Lang-Lkw Typ 1 von bisher 17,80 m auf künftig 17,88 m wird als unkritisch gesehen, sofern der Lang-Lkw Typ 1 mit 17,88 m Gesamtlänge die Kurvenlaufeigenschaften nach § 32d StVZO einhält.

Kritischer wird hingegen die Aufhebung des Überholverbots für den Lang-Lkw Typ 1 gesehen. Dies ist zwar nachvollziehbar vor dem Hintergrund, dass der Lang-Lkw Typ 1 nur um 1,3 m bzw. künftig 1,38 m länger als ein Standardsattelzug mit 16,50 m Länge ist und somit immer noch kürzer als ein Gliederzug mit maximal 18,75 m Länge. Allerdings werden mit der Aufhebung des Überholverbots für den Lang-Lkw Typ 1 die festgelegten Restriktionen, unter deren Voraussetzungen der Regelbetrieb von Lang-Lkw genehmigt wurde, aufgeweicht.

Eine weitere Aufweichung der festgelegten Randbedingungen für den Regelbetrieb von Lang-Lkw stellt die geplante Aufhebung des bisherigen § 6 dar. Demnach entfällt künftig für alle Lang-Lkw Typen die Anforderung, dass sie im Kombinierten Verkehr einsetzbar sind. Zwar ist auch dies vor dem Hintergrund nachvollziehbar, dass Lang-Lkw in erster Linie konventionelle Lkw-Transporte ersetzen und Rückverlagerungen auf die Straße im Rahmen des Feldversuchs nicht beobachtet werden konnten. Allerdings bedeutet die Aufhebung des § 6 auch, dass voraussichtlich nicht alle bei Lang-Lkw eingesetzten Behälter künftig im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden können. Befürworter des Lang-Lkw hatten in der Vergangenheit stets damit geworben, dass durch dessen Einsatz der Gütertransport durch die Bündelung von Fahrten und einem leichteren Umschlag von Behältern zwischen den Verkehrsträgern mit weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen durchgeführt werden kann. Dies sieht der ADAC grundsätzlich als vorteilhaft an.

Hingegen begrüßt der ADAC ausdrücklich, dass alle Lang-Lkw künftig mit Abbiegeassistenzsystemen sowie mit mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten am Zugfahrzeug und Anhänger ausgerüstet sein müssen.