

DSLVL · Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 · 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Leiter Referat StV 12  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Ihr Zeichen	StV 12/7332.3/1-8
Ihre Nachricht vom	7. Februar 2019
Unser Zeichen	IH/SR
Telefon-Durchwahl	030 40 50 228-█
Telefax-Durchwahl	030 40 50 228-█
E-Mail	█
Datum	21. Februar 2019

## **Stellungnahme Neunte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)**

Sehr geehrter █,

gerne nehmen wir zu dem im Betreff genannten Entwurf der Änderungsverordnung Lang-Lkw Stellung. Der DSLVL begrüßt dabei ausdrücklich die Erleichterungen für den Einsatz von Lang-Lkw aller Typen, die der vorliegende Verordnungsentwurf in Aussicht stellt, insbesondere für den Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger).

Gemäß Artikel 1 Absatz 1 des Verordnungsentwurfs werden die Bundesländer Baden-Württemberg und Bremen ihr gesamtes Streckennetz für den verlängerten Sattelaufleger (Lang-Lkw Typ 1) freigeben. Diese geplante Neuregelung ist sehr zu begrüßen, allerdings sollte dies zukünftig auch in den Bundesländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern möglich sein, um den verlängerten Sattelaufleger schließlich bundesweit im Rahmen flächendeckender Verkehre einsetzen zu können.

Nach Artikel 1 Absatz 2 soll die höchstzulässige Länge des Lang-Lkw Typ 1 von 17,00 m auf 17,88 m erhöht werden, was den Transport zweier Wechselbehälter mit den Abmessungen 7,45 m erleichtert. Diese Änderung unterstützt die Eignung des verlängerten Sattelauflegers für den Kombinierten Güterverkehr und findet daher ebenfalls die Zustimmung des DSLVL.

Ob Lang-Lkw im Kombinierten Güterverkehr eingesetzt werden, lässt sich nicht per Verordnung vorschreiben, sondern hängt von der Entscheidung der Speditions- und Logistikunternehmen ab, die sich aufgrund der bestehenden Systemvorteile für die Verwendung dieser Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in intermodalen Verkehren entscheiden. Daher begrüßt der DSLVL die Aufhebung von § 6 der Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung gemäß Artikel 1 Nr. 4 des vorgelegten Verordnungsentwurfs, zumal der Feldversuch bereits nachgewiesen hat, dass mit keiner Verlagerung von Schienenverkehren auf den Verkehrsträger Straße zu rechnen sein wird.

Durch Aufhebung des Überholverbots für den verlängerten Sattelaufleger (Lang Lkw Typ 1) erfolgt eine verhaltensrechtliche Angleichung an herkömmliche Gliederzüge. Diese sind mit 18,75 m länger als der verlängerte Sattelaufleger. Der DSLV hält die vorgesehene Änderung daher für gerechtfertigt.

Der DSLV bewertet die Ausrüstung von Lang-Lkw mit mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten und Abbiegeassistenzsystemen als einen sinnvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Lang-Lkw, vor allem bei Abbiegevorgängen. Der Ordnungsgeber sollte dabei sicherstellen, dass bis zum Ablauf der Übergangsfrist geeignete und im Sinne der technischen Anforderungen konforme Systeme zur Verfügung stehen.

Bezüglich der in der Anlage zu § 2 enthaltenen Positivliste weist der DSLV darauf hin, dass das Gebiet des Güterverkehrszentrums Nürnberg-Hafen nach wie vor nicht von Lang-Lkw angefahren werden kann.

Das GVZ Nürnberg-Hafen ist eine Schnittstelle für Güterverkehrsströme in Deutschland von überregionaler Bedeutung. Streckenbedarfe zur Erreichbarkeit des GVZ wurden bereits im Jahr 2011 zahlreich an die bayerische Staatsregierung gemeldet. Eine Prüfung fand indes aufgrund örtlicher Widerstände der Stadt Nürnberg zunächst nicht statt. Inwiefern Zufahrten zum GVZ aus dem Bundesautobahnnetz sowie das Gebiet des GVZ selbst auf Befahrbarkeit geprüft wurden, ist uns nicht bekannt.

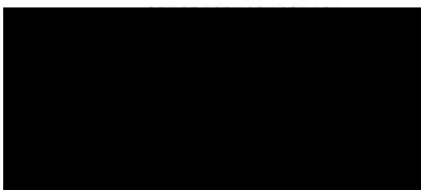
Da sich die Voraussetzungen für eine Beurteilung zwischenzeitlich geändert haben, bitten wir die Bundesregierung als Ordnungsgeber gemeinsam mit der bayerischen Staatsregierung, den Stand der Prüfungen und die Möglichkeiten für eine Erschließung des GVZ Nürnberg-Hafen – zumindest von Süden ab AK Nürnberg-Süd, A 6/A 73 – zu erörtern. Sofern eine Streckenprüfung in der Vergangenheit nicht erfolgt ist, sollte diese neuerlich in den Blick genommen werden. Die Stadt Nürnberg hatte eine Mitwirkung an der Streckenprüfung in der Vergangenheit von der dauerhaften Zulassung von Lang-Lkw abhängig gemacht, wie sie seit der Beendigung des Feldversuchs nunmehr gegeben ist.

Abschließend möchten wir ankündigen, dass zurzeit auch eine Reihe von bereits bestehenden Vorschriften der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge innerhalb der Verbandsgremien auf den Prüfstand gestellt und diskutiert werden. Eine gesonderte Position hierzu wird der DSLV bis Ende April 2019 einreichen.

Für Rückfragen steht der Unterzeichner gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVBundesverband Spedition und Logistik e. V.



Referat Straßengüterverkehr  
Leiter Stückgutlogistik und KEP-Dienste