



Bundesverband Wirtschaft,  
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL Postfach 16 01 08 53060 Bonn

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat StV12  
Invalidenstr. 44  
10115 Berlin

E-Mail: [ref-stv12@bmvi.bund.de](mailto:ref-stv12@bmvi.bund.de)

Lengsdorfer Hauptstr. 75  
53127 Bonn  
Telefon: 0228/92535-0  
Telefax: 0228/92535-45

E-Mail: [info@bwvl.de](mailto:info@bwvl.de)  
Internet: [www.bwvl.de](http://www.bwvl.de)

Sparkasse KölnBonn  
Konto: 38 700 241  
BLZ: 370 501 98

Steuernummer 206/5893/0632  
FA Bonn-Außenstadt

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen/Durchwahl:  
N/Sp

Datum:  
21.02.2019

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

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

Sehr geehrter [REDACTED]

in der vorbezeichneten Angelegenheit danken wir für die Übersendung des Verordnungsentwurfs. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, hierzu fristgemäß Stellung zu nehmen.

Der BWVL begrüßt ausdrücklich, dass zwei weitere Länder das gesamte Streckennetz für den verlängerten Sattelaufleger freigegeben haben. Die auch deshalb erforderliche Überarbeitung der sogenannten Positivliste wird dazu führen, dass künftig weitere Lang-Lkw in den Verkehr gebracht werden können, was zu einer messbaren Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr führen sollte.

Der BWVL begrüßt ferner, dass Lang-Lkw des Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger) künftig 17,88 m statt 17,80 m lang sein dürfen. Sie bleiben damit unter der zulässigen Höchstlänge herkömmlicher Gliederzüge. Daher ist es aus Sicht des BWVL nur konsequent, das bislang in § 9 Abs. 1 enthaltene Überholverbot für Lang-Lkw des Typ 1 aufzuheben.

Höchstlänge herkömmlicher Gliederzüge. Daher ist es aus Sicht des BWVL nur konsequent, das bislang in § 9 Abs. 1 enthaltene Überholverbot für Lang-Lkw des Typ 1 aufzuheben.

Richtig ist auch die ersatzlose Aufhebung des § 6, mit dem Lang-Lkw gegenüber konventionellen Lkw durch die ausdrückliche Festschreibung der Einsatzmöglichkeiten der Fahrzeuge im kombinierten Verkehr benachteiligt worden waren.

Nach Ansicht des BWVL sollte allerdings die Notwendigkeit folgender Punkte seitens des BMVI kritisch überprüft werden:

#### **§ 5 Nr. 11: Kamera-System am Fahrzeugheck**

In der Praxis erweist sich die Pflicht, Kamera-Systeme am Heck des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination sowie einen zugehörigen Monitor im Blickfeld des Fahrers für die Sicht nach hinten zu installieren, als wenig praktikabel. Dies erfordert, dass immer die gleichen Kombinationen Sattelzugmaschine/Auflieger eingesetzt werden, um die Kompatibilität zwischen Kamera und Monitor zu gewährleisten. Hierdurch wird den Unternehmen ein erhebliches Maß an Flexibilität genommen. Hinzu kommt, dass bei vielen Auftraggebern bzw. Empfängern die Sattelaufleger von dortigen Sattelzugmaschinen auf dem Werksgelände bewegt oder umgesetzt werden, wodurch der durch den Einbau der Heckkamera angestrebte Sicherheitsgewinn wieder aufgehoben wird. Ganz regelmäßig hat das anliefernde Unternehmen auf diese Praxis, zumal bei großen Industrie-Verladern oder Empfängern, keinerlei Einfluss.

Zumindest für den Lang-Lkw Typ 1 sollte die Heck-Kamera-Ausrüstungspflicht ersatzlos entfallen. Diese ist auch für herkömmliche Gliederzüge nicht vorgeschrieben, die noch knapp einen Meter länger sein können als der Lang-Lkw Typ 1. Diese Ungleichbehandlung ist sachlich nicht geboten.

### **Abbiegeassistenzsysteme**

Eine verpflichtende Ausrüstung der Lang-Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen, wie sie die geplante Änderung des § 5 durch Anfügung einer Nummer 16 vorsieht, wird auch seitens des BWVL begrüßt. Der BWVL hat bereits in der Vergangenheit eine – derzeit noch freiwillige – Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen unterstützt. Problematisch ist allerdings, dass nach diesseitiger Kenntnis noch kein Hersteller entsprechende Ausrüstung oder Nachrüstungssysteme eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) vorweisen kann. So will offenbar auch das Bundesamt für Güterverkehr die im Rahmen des Förderprogramms Abbiegeassistent zu erteilende Zuwendungsbescheide wohl solange zurückhalten, bis entsprechende ABEs erteilt sind. Derzeit ist aber noch nicht abzusehen, wie schnell entsprechende Systeme geliefert und Lkw damit aus- oder nachgerüstet werden können. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, gegebenenfalls mehrjährige Übergangsfristen einzuräumen. In diesem Zusammenhang wird nochmals mit Nachdruck auf die Erforderlichkeit der Mittelaufstockung für das (bereits erschöpfte) Förderprogramm Abbiegeassistent hingewiesen.

### **Übereinstimmungsnachweis**

In der Praxis erweist sich die Pflicht, Übereinstimmungsnachweise hinsichtlich der in den §§ 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung des § 32 d StVZO durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen nachzuweisen und das Gutachten oder dessen Kopie während der Fahrt mitzuführen, als wenig praktikabel. Da die Auflieger permanent getauscht werden, kommt es fast zwangsläufig dazu, dass den Mitführungspflichten nicht entsprochen wird, weil die in der Sattelzugmaschine bzw. im Zugfahrzeug vorhandenen Gutachten dann nicht mehr für die eingesetzte Kombination zutreffen. Ein Sicherheitsgewinn ist hiermit ohnehin nicht verbunden. Nach diesseitiger Ansicht könnte zumindest die Mitführungspflicht entfallen.

### **Persönliche Anforderungen an die Fahrer**

In der Praxis werden die in § 11 Abs. 1 festgelegten persönlichen Anforderungen an die Fahrer als unverhältnismäßig kritisiert. Hiernach müssen die Fahrer seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse CE sein und über mindestens fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr verfügen. Dies ist durch entsprechende, während der Fahrt mitzuführende Dokumente nachzuweisen, die den Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen sind. Viele junge Berufskraftfahrer in der Ausbildung sind allerdings jedenfalls im dritten Lehrjahr mit verlängerten Aufliegern vertraut. Diese angehenden Berufskraftfahrer und auch die ausgelernten Kollegen können dann auf Lang-Lkw nicht mehr eingesetzt werden, was die äußerst schwierige Fahrersituation noch weiter verschärft. Fahrzeugkombinationen, die mit Ausnahmegenehmigungen, wie sie nach altem Recht erforderlich waren bzw. sind, seit Jahren eingesetzt werden, wurden auch von Fahrern geführt, die entsprechende Voraussetzungen nicht erfüllen bzw. nachweisen mussten. Vor dem Hintergrund einer sehr schwierigen Personalsituation bei Berufskraftfahrern sollte ein gut ausgebildeter und eingearbeiteter Kraftfahrer auch ohne die fünf-Jahres-Sperrfrist auf Lang-Lkw eingesetzt werden dürfen. Dies sollte kurzfristig überprüft werden.

Gerne stehen wir für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Bundesverband Wirtschaft Verkehr und Logistik e.V.



(Geschäftsführer)