

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) | Postfach 8 04 62 | 10004 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Leiter des Referats StV 12
11030 Berlin

ref-stv12@bmvi.bund.de

[REDACTED]

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

Datum
19.02.2019

Seite
1/3

Sehr geehrter [REDACTED],

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, den Entwurf der Neunten Verordnung zur
Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen
Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge
(LKWÜberlStVAusV) kommentieren zu können.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) unterstützt seit vielen Jahren
sämtliche Maßnahmen für einen effizienteren und sicheren Gütertransport.
Daher begrüßen wir den Entwurf als einen weiteren Schritt, um den Einsatz von
Lang-LKW zu fördern. Gleichwohl ist es aus unserer Sicht unbefriedigend, dass
Ergänzungen des für Lang-Lkw zugelassenen Streckennetzes in zu großen
zeitlichen Intervallen stattfinden. So hatte Baden-Württemberg die Freigabe des
Straßennetzes für Lang-Lkw Typ 1 grundsätzlich bereits Anfang 2018
beschlossen, doch erst jetzt kann dieser Beschluss auch umgesetzt werden.
Daher sollten alle Möglichkeiten zur Verkürzung der Intervalle genutzt werden.

Zudem ist für den Markt die Notwendigkeit, die Zulässigkeit als Lang-Lkw für
Zugmaschine und Sattelaufleger als Kombination nachzuweisen, ein erheblicher
Hinderungsgrund, überhaupt von diesen Konzepten Gebrauch zu machen.
Dadurch kann die Überführung vom Herstellerwerk zum Kunden nicht in
üblicher Weise erfolgen. Vielmehr ist der Kunde gezwungen, mit einem
speziellen Zugfahrzeug selbst abzuholen, wodurch zusätzliche Kosten entstehen.
Um diese höheren Kosten und die erforderlichen Leerfahrten zu vermeiden,
sollten die Anforderungen der Verordnung hier angepasst werden.

Commerzbank AG
IBAN DE69 5008 0000 0097 1893 00
BIC DRESDEFFXXX

Deutsche Bank AG
IBAN DE33 5007 0010 0096 5335 00
BIC DEUTDEFFXXX

Bankhaus Löffelbecke
IBAN DE29 1003 0500 1000 6100 66
BIC LOEBDE33XXX

USt-IdNr. DE114108668
Steuer-Nr. 27/622/51460 FA Berlin

Unabhängig davon haben wir noch einige wesentliche Anmerkungen zum vorliegenden Verordnungsentwurf, der die aktuelle Situation der am Markt verfügbaren Fahrzeugmodelle und deren technische Ausstattung nicht hinreichend berücksichtigt.

Mit der Einführung des neuen Punkts 16: *„Abbiegeassistenzsysteme gemäß den Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme vom 19. September 2018 (VkB1. 09/2018, S. 719).“* werden zwei wesentliche Sachverhalte außen vor gelassen:

- Aktuell gibt es Abbiegeassistenzsysteme bei mindestens einem Fahrzeughersteller ab Werk in Erstausrüstung. Dieses System wird seit 2016 angeboten und jedes zweite in Deutschland zugelassene Neufahrzeug dieses Fahrzeugherstellers wird zwischenzeitlich damit ausgestattet. Mit dem Verweis in Punkt 16 bleibt das einzige derzeit ab Werk verfügbare voll integrierte System unberücksichtigt.
- Des Weiteren befindet sich in der UNECE eine neue UN Regelung zu Anforderungen an Nutzfahrzeuge hinsichtlich der Ausstattung mit einem Blind Spot Information System in der finalen Abstimmung. Eine Verabschiedung wird im März 2019 erwartet. Fahrzeughersteller, die jetzt gemäß dieser technischen Vorgaben Systeme entwickeln und in Verkehr bringen wollen, werden mit dem Verweis auf die deutschen Empfehlungen unter Punkt 16 von der Möglichkeit, Fahrzeuge für Einsatz auch als Lang-LKW anzubieten, ausgenommen.

Der alleinige Verweis in Punkt 16 auf die Empfehlungen zu den technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen muss dringend ergänzt werden, um die beiden oben beschriebenen Sachverhalte zu berücksichtigen. Wir möchten Sie daher darum bitten, den Passus unter Punkt 16 entsprechend zu ergänzen:

„Abbiegeassistenzsysteme gemäß den Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme vom 19. September 2018 (VkB1. 09/2018, S. 719) oder Systeme gemäß der UN Regelung für “Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Blind Spot Information System for the Detection of Bicycles” oder Abbiegeassistenzsysteme, die vom Fahrzeughersteller schon vor dem 19. September 2018 in Erstausrüstung ab Werk angeboten worden sind.

Ein weiterer Kommentar betrifft den Punkt 15 „Mitblinkende Seitenmarkierungsleuchten am Zugfahrzeug und am Anhänger“. Der Begriff „mitblinkende Seitenmarkierungsleuchten“ entspricht nicht der Wortwahl der UN Regelung 48, auf die sich diese Formulierung wahrscheinlich beziehen soll. Die

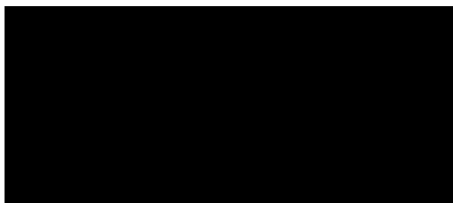
UN Regelung 48 beschreibt diese Funktion als seitliche Fahrtrichtungsanzeiger, die mithilfe verschiedener Leuchten realisiert werden kann. Die Funktion muss aber nicht ausschließlich mittels Seitenmarkierungsleuchten realisiert werden, sondern kann auch mittels Blinkleuchten, die in entsprechender Anzahl über die gesamte Fahrzeuglänge verteilt sind, umgesetzt werden. Wir würden hier darum bitten, dass die Vorgaben der UN Regelung 48 beachtet werden und ein entsprechender Verweis aufgenommen wird.

Datum
19.02.2019

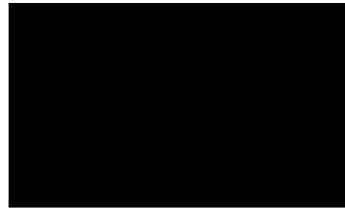
Seite
3/3

Gerne stehen wir für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Leiter Abt. Nutzfahrzeuge, Anhänger,
Aufbauten und Busse, Verkehrspolitik



Referent Abt. Technik