

Stellungnahme

zum Entwurf einer Zwölften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (30) 40 50 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag · Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU · Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 26. Oktober 2023

Vorschläge des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik für eine Anpassung des Entwurfs einer Zwölften Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStVAusV:

- **Verlängerung der Einsatzfrist um fünf statt nur um drei Jahre (Artikel 1)**
- **Zulassung von Transporten von als Gefahrgut klassifizierter Handelsgütern bis zu einer Bruttohöchstmasse von acht Tonnen / Vorschlag für eine Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberlStVAusV in einem zusätzlichen Artikel der 12. Änderungsverordnung**

Zum Verordnungsentwurf nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik im Detail wie folgt Stellung:

Artikel 1: Verlängerung der Einsatzfrist um fünf statt nur um drei Jahre in § 13 Abs. 1 LKWÜberlStVAusV

Eine zeitliche Verlängerung der Einsatzmöglichkeiten für verlängerte Sattelaufleger (**Lang-Lkw Typ 1**) wird ausdrücklich begrüßt. Seit Beginn des befristeten Betriebs im Jahr 2017 hat sich der praktische Einsatz bewährt und als eine für den Logistiksektor produktive und gleichzeitig öko-effiziente Fahrzeugvariante etabliert. Gesetzliche Auflagen an den technischen Betrieb sowie an die Fahrerqualifikation sorgen für ein äußerst hohes Sicherheitsniveau. Bedenken, die Effizienzsteigerung könnte sich negativ auf das Güterverkehrsvolumen der Schiene auswirken, haben sich als unbegründet erwiesen. Dies wurde von der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) im Rahmen mehrerer Studien bestätigt.

Aus organisatorischen und ladetechnischen Gründen dominiert im europäischen Straßengüterverkehr der **klassische Sattelzug** (Zugmaschine mit Sattelaufleger) mit **16,50 Meter Gesamtlänge**. Seine durchgehende Ladefläche bietet Platz für bis zu 34 Euro-Flachpaletten. Demgegenüber verfügt der **verlängerte Sattelaufleger** (als so genannter Lang-Lkw Typ 1-Variante) mit einer **Maximallänge von 17,88 m** über eine vergrößerte Stellplatzkapazität für drei weitere Ladungsträger, also insgesamt 37 Euro-Paletten. Dies entspricht einem sowohl **wirtschaftlich als auch ökologisch relevantem Zuwachs des Ladevolumens um 8,8 Prozent** – auch gegenüber einer klassischen **Gliederzugvariante (Kombinationen aus Motorwagen mit Ladefläche und Anhänger)**, die mit **18,75 m Gesamtlänge** sogar 0,87 m länger als eine Zugmaschine mit verlängertem Sattelaufleger ist. Der Regelbetrieb für Gliederzüge wurde weder sicherheitstechnisch noch politisch jemals in Frage gestellt.

Das höhere Ladevolumen des verlängerten Sattelauflegers trägt zu einer **Reduzierung von Lkw-Fahrten** und in direkter Folge zu einer **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** sowie einer **Verringerung der CO₂-Belastung bei**. Damit der Typ 1-Sattelaufleger seine ökonomischen und ökologischen Vorteile weiterhin ausspielen und von den Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche zukünftig planungs- und investitionssicher eingesetzt werden kann, ist es

konsequent, den rechtlichen Rahmen für einen fortlaufenden Betrieb über den 31. Dezember 2023 hinaus zu schaffen. Gleichwohl wird eine **Fristverlängerung um lediglich drei Jahre** (bis zum 31. Dezember 2026) die Bereitschaft der Wirtschaft, in den neuesten Stand der Technik zu investieren erheblich senken. Bei einer Befristung bis zum 31. Dezember 2026 werden Transportunternehmen lediglich Bestandsflotten einsetzen. Eine mit EU-Recht vereinbare **Verlängerung der Frist um fünf Jahre** (bis zum 31. Dezember 2028) könnte Unternehmen hingegen motivieren, u. a. in **neueste E-Trailer-Technologien** (Auflieger mit Elektro-Achsen, die per Rekupation die Bremsenergie generatorisch einfangen und an die Zugmaschine abgeben) zu investieren.

Zulassung von Transporten von als Gefahrgut klassifizierter Handelsgüter bis zu einer Bruttohöchstmasse von acht Tonnen / Vorschlag für eine Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberStVAusnV durch einen zusätzlichen Artikel der 12. Änderungsverordnung

Neben der zeitlichen Einsatzbefristung schränkt bestehendes Recht den flächendeckenden Einsatz von Typ 1-Sattelaufliegern vor allem in den Systemverkehren der Stückgutlogistik ein, ohne dass es hierfür eine sicherheitstechnische Begründung gibt. **Das in § 8 Abs. 2 der LKWÜberStVAusnV verankerte Beförderungsverbot für gefährliche Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen ist das wesentliche Hindernis für den Einsatz von Lang-Lkw in den Systemverkehren der Stückgutlogistik.**

Während der Transport als gefährlich klassifizierter Handelswaren in UN-geprüften Gebinden und Verpackungen in konventionellen Sattel- und Gliederzügen gemäß UN-Regelwerk für den Internationalen Transport gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) bis zur höchstzulässigen Gesamtmasse der Beförderungseinheiten sicherheitstechnisch völlig unbedenklich ist, ist deren Transport mit verlängerten Sattelaufliegern des Typ 1 unzulässig. Sicherheitstechnisch ist dies nicht nachvollziehbar, zumal das **höchstzulässige Ladegewicht** für konventionelle Sattelaufleger und Gliederzüge ebenso **auf 25 Tonnen limitiert** ist wie für verlängerte Sattelaufleger.

Die international verbindlichen Gefahrgutvorschriften werden unter maßgeblicher Beteiligung Deutschlands und unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik sowie aufgrund von Unfallauswertungen fortlaufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei vor allem den Themen Verpackung, Ladungssicherung, Ausbildung von Fahrzeugführern und Überwachungen. Damit existiert ein umfassendes Sicherheitssystem, mit dem der **sichere Transport von Gefahrgut** gewährleistet wird. Dies gilt **unabhängig von Fahrzeugabmessungen**, die in den internationalen Gefahrgutvorschriften ausdrücklich nicht limitiert sind. Insofern sind Fahrzeuggrößen für eine sicherheitstechnische Bewertung irrelevant sind, sofern 40 Tonnen als höchstzulässiges Gesamtgewicht nicht überschritten werden.

Beschreibung des Marktsegments Stückgutlogistik

Im Rahmen der **Stückgutlogistik** (auch: Systemlogistik oder Sammelgutverkehr) werden in speditionell betriebenen Systemnetzen Sendungen verschiedener Versender in Umschlagsdepots und Hubs gesammelt, nach Verkehrsrelationen sortiert und zu einer Lkw-Ladung gebündelt. Im Anschluss an den Lkw-Hauptlauf über längere Strecken zwischen zwei Depots werden die Ladungen am Zielort im Empfangsdepot getrennt und die einzelnen Sendungen den Empfängern mit kleineren Nahverkehrsfahrzeugen zugestellt. Die **Hauptläufe zwischen den Umschlagdepots** erfolgen meist nachts nach getakteten Fahrplänen mit **größeren Lkw-Einheiten**. Durch die systematische Bündelung von Stückgütern auf einem größeren Fahrzeug können Lkw-Kilometer und CO₂-Emissionen in erheblichem Ausmaß reduziert werden.

Die Struktur der Systemnetze sowie die Depotdichte stellt weitgehend sicher, dass die im Hauptlauf eingesetzten Fahrzeuge auch mit Rückladungen ausgelastet sind und dadurch paarige Verkehre entstehen. **Die Produktivität der Systemnetze wird auch durch den Auslastungsgrad der Fernverkehrs-Lkw bestimmt.**

In 15 deutschen Systemnetzen sind derzeit mehrere hundert Depots organisiert, die eine flächendeckende Versorgung insbesondere von Handelshäusern und produzierenden Betrieben mit Gütern und Waren sicherstellen. Jährlich werden allein in Deutschland 120 Millionen Stückgutsendungen mit einem Gesamtgewicht von 40 Millionen Tonnen umgeschlagen und transportiert. Die Sendungsstruktur der Stückgutlogistik ist von heterogenen Gütergruppen in unterschiedlichsten Sendungsgrößen, Verpackungen und Transportbehältnissen geprägt. Die Sendungsgewichte der überwiegend palettierten Waren variieren von 30 kg bis 2.500 kg.

Die besondere Herausforderung für die Touren- und Relationsdisposition der Stückgutlogistik ist, dass Sendungsaufkommen und -strukturen nicht nur saisonal, sondern täglich schwanken. Ob und in welchen Mengen als gefährliche Güter klassifizierte Sendungen im täglichen Sendungsaufkommen angeliefert werden, ist deshalb nicht planbar. Bei den Relationsdispositionen wird deshalb grundsätzliche Vorsorge getroffen: Für den Fall, dass sich gefährliche Güter in Mengen oberhalb einer Kennzeichnungspflicht als Ladungsbestandteil auf im Hauptlauf eingesetzten Lkw befinden, verfügen die Fahrzeuge generell über ADR-konforme Ausrüstungen, und die Fahrer sind entsprechend geschult.

Versender und Empfänger dieser Sendungen sind unterschiedlichsten Branchen zuzuordnen, die ebenso heterogen sind wie die Sendungen selbst. Hierzu gehören u. a. Automotive-Zulieferbetriebe, Werkstätten, Handwerksbetriebe, Chemiehandelshäuser, Druckereien, Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus sowie Groß- und Einzelhandelsunternehmen, darunter Bau- und Gartenmärkte.

Viele Empfänger beziehen regelmäßig Handelswaren, die wie z. B. Lacke, Druckfarben, Reinigungs- und Desinfektionsmittel, Airbag- und Gurtstraffer-Module oder Pflanzenschutzmittel **als Gefahrgut gem. ADR klassifiziert** werden und deshalb ausschließlich in besonders sicheren UN-geprüften Verpackungen und Umschließungen mit genau definierten Höchstmengen pro Gebinde transportiert werden dürfen. Der **Anteil als Gefahrgut klassifizierter Stückgüter** am Gesamtvolumen der Netzwerke der Systemlogistik ist gering und **variiert zwischen fünf und acht Prozent**. Aufgrund UN-genormter Verpackungen und des geringen Sendungsanteils ist das Gefahrenpotential im Stückgutverkehr deutlich niedriger als bei Transporten gefährlicher Güter in Tanks oder als Schüttgut, bei denen unverpackt große Mengen befördert werden.

Vorschlag für eine Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberlStVAusnV in einem zusätzlichen Artikel der 12 Lang-Lkw Änderungsverordnung

Um den Einsatz des verlängerten Sattelauflegers für Knotenpunktverkehre zwischen den Umschlagsdepots der Stückgutlogistik grundsätzlich ermöglichen zu können, bedarf es einer **Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberlStVAusnV** wie folgt:

*„§ 8 (2) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn keine flüssigen Massengüter in Großtanks, kein Gefahrgut, keine lebenden Tiere und keine Güter, die freischwingend befestigt sind und aufgrund ihrer Masse die Fahrstabilität beeinträchtigen, befördert werden. **Abweichend von Satz 1 sind Lang-Lkw des Typ 1 gem. § 3 Satz 1 Nr. 1 für die Beförderungen verpackter gefährlicher Güter als Versandstücke gem. Europäischem Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) mit Ausnahme der Klassen 1 (Explosivstoffe) und 7 (radioaktive Stoffe), jedoch einschließlich der Unterklassen 1.4S, 1.4G, 1.3G sowie freigestellte Versandstücke UN 2908-2911 zugelassen, sofern die Bruttohöchstmasse der geladenen gefährlichen Güter 8 Tonnen nicht übersteigt.**“*



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über Befrachter von Lkw, Eisenbahnen und Binnenschiffen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten sowie größere inhabergeführte Speditionshäuser und KMU mit eigenen Lkw-Flotten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zollendienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.