Stellungnahme

zum Entwurf einer Dreizehnten 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 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 15. November 2024

Zum Verordnungsentwurf einer Dreizehnten Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStV-AusnV nimmt der DSLV wie folgt Stellung und macht darüberhinausgehende Regelungsvorschläge:

Die im vorliegenden Verordnungsentwurf enthaltenen Ergänzungen des Positivnetzes um weitere etwa 400 Streckenabschnitte, insbesondere des nachgelagerten Streckennetzes, wird ausdrücklich begrüßt. Hierdurch können weitere Öko-Effizienz-Potenziale im Straßengüterverkehr gehoben werden.

Jetzt kommt es darauf an, die Verordnung schnellstmöglich in Kraft zu setzen, um für den Logistiksektor und seine Kunden Planungs- und Investitionssicherheit herzustellen. Eine Verzögerung wie zuletzt bei der Elften Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStVAusnV geschehen, bei der zwischen entscheidungsreifem Verordnungsentwurf und Inkrafttreten mehr als zwei Jahre lagen, darf sich nicht wiederholen.

Für eine effizientere Einsatzplanung der Lang-Lkw-Flotten werden zusätzlich folgende Verfahrensänderungen und inhaltliche Ergänzungen vorgeschlagen:

Streckenabschnitte der Positivliste sollten in Abstimmung mit den Ländern fortlaufend in sechsmonatigen Abständen aktualisiert und weitere Änderungsverordnungen in kürzeren Abständen erlassen werden.

Erstmals hat das Bundesverkehrsministerium mit dem Verordnungsentwurf eine Arbeitserleichterung veröffentlicht, die eine einfachere Identifikation neuer Streckenabschnitte der Positivliste ermöglicht. Auch dies wird begrüßt. Um digitale Routenplanungen zu ermöglichen, wird die zusätzliche Einrichtung einer barrierefreien interaktiven Karte des Positivnetzes (z. B. durch die Bundesanstalt des Straßenwesens) vorgeschlagen.

Selbst auf dem Positivnetz wird der Einsatz von Lang-Lkw unnötig eingeschränkt. Das in § 8 Abs. 2 LKWÜberlStVAusnV verankerte kategorische Beförderungsverbot für gefährliche Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen ist *das* wesentliche Hindernis für den Einsatz von Lang-Lkw insbesondere in den Systemverkehren der Stückgutlogistik, ohne dass es hierfür eine sicherheitstechnische Begründung gibt. Deshalb wird die Forderung erneuert, den Transport von als Gefahrgut klassifizierten Handelsgütern in UN-genormten Verpackungen (so genannte Versandstücke gem. ADR) - ggf. für zu definierende Gefahrgutklassen und Mengen - grundsätzlich zuzulassen.

Unabhängig vom Regelungsinhalt der Dreizehnten Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStVAusnV wird die Forderung nach einem zeitlich unbefristeten Einsatz des in Deutschland seit 2017 zugelassenen verlängerten Sattelaufliegers (Lang-Lkw Typ 1) erneuert. Derzeit sind in Deutschland mehr als 4.000 verlängerte Auflieger in Betrieb, deren Einsatzmöglichkeit nach geltendem Rechtsstand Ende 2026 ausläuft, obwohl nach EU-Recht zumindest eine Befristung bis Ende 2028 möglich gewesen wäre. Zu den Gründen wird auf die

Stellungnahme des DSLV zur Zwölften Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStVAusnV vom 26. Oktober 2023 verwiesen. In diesem Kontext ist es dringend erforderlich, dass sich Deutschland im Rahmen der Beratungen zur Richtlinie 96/53/EG über höchstzulässige Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen einer flexibleren Regelung für längere Fahrzeugeinheiten wie von der Europäischen Kommission vorgeschlagen öffnet.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

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

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 Zolldienstleistung (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.