Stellungnahme

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Der VDIK

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland. Dazu gehören 54 Marken aus 14 verschiedenen Ländern. Sie verkaufen hierzulande jährlich über 1,2 Millionen Pkw. Das ist ein Marktanteil von rund 43 Prozent. Außerdem setzen die VDIK-Mitglieder rund 120.000 Nutzfahrzeuge ab.
Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 12.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter. Die VDIK-Mitglieder investieren in Infrastruktur und errichten europäische Logistik-, Schulungs- und Entwicklungszentren. Die VDIK-Mitglieder haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Elektroautos sind heute für Kunden in Deutschland, auch dank des breiten Angebots der internationalen Marken, in großer Vielfalt verfügbar.

Stellungnahme

Der VDIK begrüßt den Referentenentwurf, insbesondere die Erweiterung des Positivnetzes und die vorgesehene Planungssicherheit für den Lang-Lkw Typ 1.

Zugleich sollte die Änderung genutzt werden, um den Einsatz unionsrechtlich genehmigter aerodynamisch verlängerter Fahrerhäuser im Lang-Lkw Typ 1 zu ermöglichen. Hierfür ist eine klar begrenzte Ausnahme von der derzeitigen Gesamtlänge erforderlich.

Die Fahrzeughersteller treiben seit vielen Jahren die Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit höherer Energieeffizienz, verbesserter Verkehrssicherheit und reduzierten CO_2-Emissionen voran. Insbesondere die Einführung aerodynamisch optimierter Fahrerhäuser stellt einen wesentlichen Baustein zur Erreichung der europäischen und nationalen Klimaschutzziele im Straßengüterverkehr dar. Moderne Fahrerhauskonzepte verbessern nicht nur die Energieeffizienz, sondern erhöhen zugleich die Sicherheit für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer sowie die Attraktivität des Fahrerarbeitsplatzes.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der VDIK Zielsetzung des Referentenentwurfs zur 14. Änderungsverordnung der LKWÜberlStVAusnV ausdrücklich. Die vorgesehene Erweiterung des Positivnetzes sowie die Schaffung von Planungssicherheit für den Lang-Lkw Typ 1 bis zum Jahr 2033 sind wichtige Voraussetzungen für Investitionen in moderne Nutzfahrzeugtechnologien. Zahlreiche Anregungen der Wirtschaft werden damit aufgegriffen. Gleichzeitig besteht aus Sicht der Fahrzeughersteller weiterer dringender Anpassungsbedarf bei der Berücksichtigung von verlängerten Fahrerhäusern gemäß den europäischen Typgenehmigungsvorschriften. Dies betrifft insbesondere Fahrzeugkonzepte, die zur Verbesserung der Aerodynamik, Energieeffizienz und

Verkehrssicherheit entwickelt wurden und bereits heute von mehreren Herstellern angeboten werden.

Aus Sicht des VDIK sollte daher die Änderungsverordnung genutzt werden, um den bestehenden Anpassungsbedarf bei der Berücksichtigung verlängerter Fahrerhäuser zu beheben. Die europäischen Vorschriften ermöglichen bereits seit mehreren Jahren den Einsatz aerodynamisch optimierter Fahrerhäuser, die unter anderem zu einer Verringerung des Energieverbrauchs, einer Verbesserung der Reichweite elektrischer Nutzfahrzeuge sowie zu einem höheren Sicherheitsniveau beitragen beitragen.

Das dem Bundesministerium für Verkehr vorliegende Gutachten zur „Befahrbarkeit von Straßenverkehrsanlagen durch den Lang-Lkw Typ 1 mit einer Gesamtlänge von 17,965 m“ kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die durch die neuen Fahrerhäuser verursachte geringfügige Verlängerung des Fahrzeuges nicht zu einer Verschlechterung der Kurvenlaufeigenschaften führt. Im Gegenteil können die neuen Fahrerhausformen aufgrund ihrer Gestaltung sogar positive Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit haben.

Trotz dieser positiven Bewertung führt die aktuelle Fassung der LKWÜberlStVAusnV dazu, dass moderne Sattelzugmaschinen mit verlängertem Fahrerhaus in Verbindung mit typkonformen Aufliegern des Lang-Lkw-Typs 1 die derzeit zulässige Gesamtlänge von 17,88 Metern geringfügig überschreiten. In der Folge können diese Fahrzeuge nicht als Lang-Lkw Typ 1 eingesetzt werden, obwohl sie gleich gute oder sogar bessere Fahreigenschaften aufweisen als bisherige Fahrzeugkonzepte.

Dies steht im Widerspruch zu den Zielen der europäischen Gesetzgebung. Die Einführung der verlängerten Fahrerhäuser erfolgte ausdrücklich zur Verbesserung der Aerodynamik, der Energieeffizienz, der Verkehrssicherheit sowie der Arbeitsbedingungen der Fahrer. Insbesondere für batterieelektrische Nutzfahrzeuge sind die daraus resultierenden Effizienzgewinne von erheblicher Bedeutung. Die aktuelle nationale Regelung behindert damit ungewollt die Markteinführung innovativer und klimafreundlicher Fahrzeugtechnologien.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der VDIK, die LKWÜberlStVAusnV an die bereits angepassten europäischen und nationalen Vorschriften anzugleichen. Hierzu sollte in § 4 eine Regelung aufgenommen werden, wonach die höchstzulässige Länge überschritten werden darf, sofern die Überschreitung ausschließlich durch ein verlängertes Fahrerhaus gemäß den einschlägigen europäischen Typgenehmigungsvorschriften verursacht wird.

Eine entsprechende Klarstellung würde:

- den Ergebnissen des vorliegenden wissenschaftlichen Gutachtens Rechnung tragen,
- die Einführung emissionsarmer und emissionsfreier Nutzfahrzeuge unterstützen,
- regulatorische Widersprüche zwischen europäischem und nationalem Recht vermeiden,

- Investitions- und Planungssicherheit für Hersteller und Anwender schaffen,
- die Erreichung der Klimaschutzziele im Straßengüterverkehr fördern

Die Fahrzeughersteller sind überzeugt, dass eine solche Anpassung ohne negative Auswirkungen auf Verkehrssicherheit oder Infrastrukturverträglichkeit umgesetzt werden kann und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs leistet.

Insgesamt stellt der Referentenentwurf eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des Lang-Lkw-Regelwerks dar. Im weiteren Verordnungsgebungsverfahren sollte die Berücksichtigung aerodynamisch optimierter und verlängeter Fahrerhäuser jedoch ausdrücklich aufgenommen werden, um moderne Fahrzeugtechnologien diskriminierungsfrei einsetzen zu können und die politischen Ziele in den Bereichen Klimaschutz, Energieeffizienz und Verkehrssicherheit wirksam zu unterstützen.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
Berlin im Juli 2026

Ansprechpartner:
[redacted], Leiter Technik/Aftersales