

## ARTIKEL

## Lang-Lkw: Streckennetz erweitert

10. Änderungsverordnung zum Lang-Lkw in Kraft



Lkw

Quelle: BMVI

Eine Karte des Positivnetzes finden Sie hier ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/positivnetz-lang-lkw.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/positivnetz-lang-lkw.pdf?__blob=publicationFile)).

Die Karte enthält den Stand der 9. Änderungsverordnung. Eine Ergänzung der digitalen Karte des Positivnetzes auf Basis der nun in Kraft getretenen 10. Änderungsverordnung wird in Kürze online zu Verfügung gestellt.

Seit dem 1. Januar 2017 können Lang-Lkw mit einer Länge von bis zu 25,25 m im streckenbezogenen Dauerbetrieb auf Basis des bestehenden Positivnetzes fahren. Dies bedeutet, dass Lang-Lkw nur auf den in einer Positivliste aufgeführten Strecken fahren dürfen. Die Bundesländer prüfen dazu kontinuierlich Streckenwünsche interessierter Unternehmen auf Eignung und melden diese an den Bund. Das Streckennetz wird auf dieser Grundlage regelmäßig vom BMVI aktualisiert. Dies erfolgt im Rahmen einer Änderungsverordnung.

Die Einsatzmöglichkeit des Lang-Lkw wurde zum 14.11.2020 auf Wunsch der Bundesländer noch einmal ausgeweitet. Mit der an diesem Tag in Kraft getretenen Zehnten Änderungsverordnung zum Lang-Lkw (LKWÜberlStVAusV) hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) weitere von den Bundesländern gemeldete Strecken in das mit Lang-Lkw befahrbare Positivnetz aufgenommen.

Bis Ende 2016 war der Einsatz von Lang-Lkw in einem fünfjährigen Feldversuch getestet worden, bei dem die Chancen und Risiken dieser neuen Nutzfahrzeugkonzepte untersucht wurden. Aufgrund der positiven Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuchs durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hatte das BMVI zum 31.12.2016 die überwiegende Zahl der Lang-Lkw in den streckenbezogenen Dauerbetrieb überführt.

### Wesentliche Ergebnisse des Berichts der Bundesanstalt für Straßenwesen sind:

- Zwei Lang-Lkw-Fahrten ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw

- Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 % und 25 %
- Kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur
- Keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße

Die rechtliche Grundlage für den Verkehr mit Lang-Lkw bildet eine Ausnahme-Verordnung, die in regelmäßigen Abständen aktualisiert wird und neben den zugelassenen Strecken die wesentlichen Anforderungen an die Lang-Lkw enthält. Die Gewichtsbeschränkungen für Lkw bleiben unverändert bestehen.

Auch Lang-Lkw dürfen 40 Tonnen Gewicht bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr nicht überschreiten.

Das BMVI befürwortet einen grenzüberschreitenden Verkehr von Lang-Lkw auf der Grundlage bilateraler Abkommen und unter Beachtung der für Deutschland geltenden Rechtsanforderungen.

## Zusatzregeln gibt es für einen Lang-Lkw Typ:

Der sog. verlängerte Sattelaufleger (Sattelkraftfahrzeug bis zu einer Gesamtlänge von 17,88 Metern) darf zunächst befristet für weitere sieben Jahre bis zum 31.12.2023 getestet werden.

## Die Ausnahme-Verordnung:

- regelt die Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge,
- legt klare Vorgaben fest: Gesamtmasse bis maximal 40 Tonnen bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr,
- verbietet den Transport unter anderem von flüssigen Ladungen in Großtanks mit Lang-Lkw,
- setzt voraus, dass die Fahrzeuge oder Ladungsträger im Kombinierten Verkehr einsetzbar sind,
- beinhaltet die zulässigen, von den Ländern gemeldeten Strecken für Fahrzeuge bis zu 25,25 m Länge, das sogenannte Positivnetz.
- Die Fahrzeuge verkehren überwiegend auf dem Bundesfernstraßennetz.

## Höchste Standards:

Die auf Grundlage der Ausnahme-Verordnung fahrenden Fahrzeuge entsprechen höchsten Sicherheitsstandards. Auch die Anforderungen an die Fahrer unterliegen strengen Vorgaben: Für die Lang-Lkw Typen 2-5 wird neben dem fünfjährigen Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis eine nachzuweisende fünfjährige Berufserfahrung verlangt. Voraussetzung für das Führen eines Lang-Lkw ist ein spezieller Einweisungslehrgang zum Lang-Lkw.

## Zahlen und Fakten:

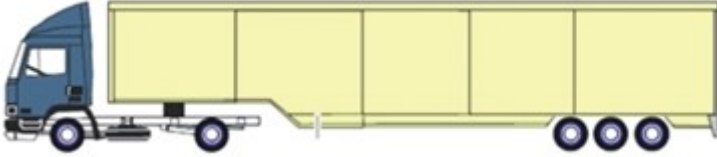
Der Feldversuch Lang-Lkw wurde im Januar 2012 mit 21 Unternehmen gestartet und wissenschaftlich von der BAST begleitet. Rechtliche Grundlage ist eine Ausnahme-Verordnung, die ursprünglich vom 1. Januar 2012 bis zum 31.12.2016 befristet war. Am Feldversuch beteiligten sich am Ende 13 Bundesländer und 60 Unternehmen mit 161 Lang-Lkw.

Herkömmliche Lkw mit Anhänger dürfen eine Länge von bis zu 18,75 Metern haben. Lang-Lkw können eine Länge von bis zu 25,25 Metern haben. Das Gewicht herkömmlicher Lkw kann bis zu 40 Tonnen, bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr betragen. Für den Lang-Lkw gelten die gleichen Gewichtsgrenzen.

## Mögliche Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Lang-Lkw)

Nach § 3 der LKWÜberlStVAusnV vom 19. Dezember 2011

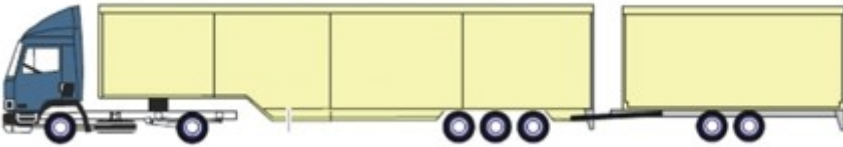
**1. Sattelzugmaschine mit Sattelanhängen (Sattelkraftfahrzeug) bis zu einer Gesamtlänge von 17,88 Metern (Typ 1, Zusatzregelung: darf befristet für weitere sieben Jahre bis zum 31.12.2023 eingesetzt werden)**



Typ 1: Verlängerter Sattelaufleger

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

**2. Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern (Typ 2 – Befristung aufgehoben)**



Typ 2: Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsanhänger

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

**3. Lastkraftwagen mit Untersetzachse und Sattelanhängen bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern (Typ 3 – Aufhebung der Befristung)**



Typ 3: Lastkraftwagen mit Untersetzachse und Sattelanhängen

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

**4. Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhängen bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 Metern (Typ 4 – Aufhebung der Befristung)**



Typ 4: Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhänger

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

## 5. Lastkraftwagen mit einem Anhänger bis zu einer Gesamtlänge von 24,00 Metern (Typ 5 – Aufhebung der Befristung)



Typ 5: Lastkraftwagen mit einem Anhänger

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

## FRAGEN UND ANTWORTEN ZUM EINSATZ VON LANG-LKW

### Auf welchen Strecken dürfen Lang-Lkw fahren?

Lang-Lkw dürfen nur auf den in der Anlage der Ausnahme-Verordnung genannten Strecken fahren (Positivnetz). Hier ein Überblick über das Streckennetz für Lang-Lkw. (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/lang-lkw-positivnetz.html>)

Anderes gilt nur für den Lang-Lkw Typ 1 (Sattelkraftfahrzeuge mit einer Länge bis zu 17,88 m). Diese dürfen neben dem Positivnetz auch flächendeckend auf allen Strecken in den in § 2 der Ausnahme-Verordnung genannten Bundesländern eingesetzt werden.

### Welche Länder erlauben den Einsatz von Lang-Lkw?

Aktuell lassen 15 Länder den Einsatz von Lang-Lkw zu. Als jüngste Länder haben Rheinland-Pfalz und das Saarland im Rahmen der 8. Änderungs-VO erstmals Strecken gemeldet.

Die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen lassen den Einsatz von Lang-Lkw vollständig zu. In diesen Ländern, wie überdies auch in Sachsen-Anhalt, darf der verlängerte Sattelaufleger mit 17,88 m gemäß § 2 Abs. 2 der Ausnahme-Verordnung das gesamte Straßennetz befahren. Die bis zu 25,25 m langen anderen Fahrzeugkombinationen müssen das Positivnetz benutzen. Auch Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg haben zahlreiche Strecken zum Befahren mit Lang-Lkw freigegeben. Daneben existieren noch einzelne Lückenschlüsse über das Bundesautobahnnetz in Sachsen-Anhalt.

## **Ist es möglich mit dem Lang-Lkw grenzüberschreitend zu fahren (z. B. in die Niederlande)?**

Dafür bedarf es zunächst einer bilateralen Vereinbarung (völkerrechtlicher Vertrag) mit dem Nachbarstaat. Ohne eine solche Vereinbarung ist der grenzüberschreitende Verkehr mit Lang-Lkw nicht zulässig.

## **Was passiert, wenn während der Fahrt eine Strecke des Positivnetzes sich als nicht befahrbar heraus stellt (Sperrung etc.)? Darf ein Lang-Lkw dann eine Ausweichroute nutzen?**

Der Lang-Lkw darf nur auf dem verkündeten Streckennetz verkehren. Weisungen der Polizeibeamten nach § 36 StVO, von dem die Ausnahme-Verordnung keine Abweichung trifft, gehen vor und sind zu beachten. Gegebenenfalls besteht die Möglichkeit der Abkoppelung an geeigneter Stelle.

## **Was passiert, wenn in einem Bundesland, das den Einsatz von Lang-Lkw unterstützt, eine neue Regierung gewählt wird, die diesen ablehnt?**

Die Ausnahme-Verordnung bleibt dennoch gültig.

## **Dürfen Lang-Lkw andere Verkehrsteilnehmer überholen?**

Auf Autobahnen nicht, ausgenommen Lang-Lkw Typ 1. Im Übrigen dürfen mit ihnen nur Fahrzeuge überholt werden, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen.

## **Wie sieht es mit der Befahrbarkeit von Kreisverkehren aus?**

Es sind ausschließlich nur Strecken, die für Lang-Lkw geprüft wurden, freigegeben worden. Frühere Versuche haben gezeigt, dass der flächendeckende Einsatz von Lang-Lkw nicht möglich ist. Deshalb sind Komplikationen, die auf einer Ungeeignetheit der Infrastruktur basieren, grundsätzlich nicht zu erwarten.

## **Wie schwer dürfen die Lang-Lkw sein?**

Lang-Lkw dürfen die herkömmlichen Achslasten und Gesamtmassen nicht überschreiten. Damit bleibt es bei maximal 40 Tonnen. Nur wenn sie im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden, dann sind 44 Tonnen Gesamtmasse wie ansonsten auch üblich zulässig.

## **Müssen Lang-Lkw mit einem Abbiegeassistenten und mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten ausgestattet sein?**

Für neue Lang-Lkw (die seit 01.07.2019 erstmals in Verkehr gekommen sind) ist die Ausstattung mit einem Abbiegeassistenten und mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten seit 01.07.2020 Pflicht. Ab 01.07.2022 ist die Ausrüstung für alle Lang-Lkw, d. h. auch für Bestandsfahrzeuge, auf deutschen Straßen verpflichtend. Eine angemessene Übergangsregelung war zur Nachrüstung der Bestandsfahrzeuge notwendig.

Der verpflichtende Abbiegeassistent dient damit insbesondere dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie

Radfahrende und Fußgänger. Die mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten können die anderen Verkehrsteilnehmer über mögliche Gefahrensituationen frühzeitig informieren. Diese Maßnahmen tragen sowohl dem innovativen Konzept der Lang-Lkw als auch der Verkehrssicherheit entsprechend Rechnung.

### **Welche Ausbildung müssen die Fahrer haben?**

Die Fahrer der der Lang-Lkw Typen 2-5 müssen mindestens fünf Jahre ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis CE sein. Zudem benötigen sie fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr.

### **An wen muss ein Transporteur sich wenden, wenn er Lang-Lkw einsetzen möchte?**

Für den Einsatz von Lang-Lkw ist keine Anmeldung erforderlich. Sofern die Anforderungen der Ausnahme-Verordnung eingehalten werden, darf auf den dort angegebenen Strecken gefahren werden. Lediglich für den verlängerten Sattelaufleger (Typ 1) müssen eventuelle Unfälle und Schwierigkeiten bei der Befahrbarkeit von Strecken bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) angezeigt werden.

### **Kann man also gleich „auf die Straße“ oder was muss noch getan werden?**

Die Ausnahme-Verordnung stellt an den Einsatz von Lang-Lkw gewisse Bedingungen und Auflagen. Beispielhaft genannt werden die Ausrüstung des Lkw mit einer rückwärtigen Kamera am Heck der Fahrzeugkombination und die Einweisung in das Fahrzeug. Werden die Auflagen und Bedingungen erfüllt, dann kann der Einsatz beginnen.

### **Gibt es bezüglich der technischen Zusatzeinrichtungen noch Präzisierungen?**

Die Ausnahme-Verordnung präzisiert die technischen Details der Lang-Lkw größtenteils mit Verweis auf technische EU-Richtlinien.

### **Was geschieht, wenn ein Unternehmen gegen die Auflagen verstößt? Gibt es eine Art „Bußgeldkatalog“? Wann droht der Verlust der Sondergenehmigung/der Erlaubnis?**

Erfüllt der Unternehmer, der Lang-Lkw oder der Fahrer eine der genannten Auflagen oder Bedingungen nicht, fällt der Lang-Lkw nicht mehr unter die Ausnahme-Verordnung. Dann kommen die normalen zulassungsrechtlichen und verhaltensrechtlichen Vorschriften zur Anwendung. Der Lang-Lkw ist dann ohne notwendige Ausnahmegenehmigung bzw. Erlaubnis unterwegs. Dies stellt einen Verstoß gegen straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Vorschriften dar.

### **Was sind die Erwartungen an die Einsparpotentiale?**

Im Feldversuch wurde festgestellt, dass im Durchschnitt zwei Lang-Lkw-Fahrten etwas mehr als drei Fahrten mit konventionellen Lkw ersetzen („aus 3 mach 2“). Bezogen auf eine Transportaufgabe ergaben sich Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 % und 25 %. Somit können sich aus dem Einsatz von Lang-Lkw positive Effekte, insbesondere auf die Umweltauswirkungen (Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen) ergeben, die kurzfristig in dieser Größenordnung von kaum einer anderen fahrzeugtechnischen Maßnahme am Lkw zu erreichen sind.

## Wo sind die wissenschaftlichen Ergebnisse zum Feldversuch einzusehen?

Der Abschlussbericht der wissenschaftlichen Begleitung wurde von der BAST im Dezember 2016 veröffentlicht und kann unter [www.bast.de/lang-lkw\\_\(http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/lang-lkw\\_node.html\)](http://www.bast.de/lang-lkw_(http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/lang-lkw_node.html)) heruntergeladen werden.

## Auf welchen Strecken dürfen Lang-Lkw fahren?

Lang-Lkw dürfen nur auf den in der Anlage der Ausnahme-Verordnung genannten Strecken fahren (Positivnetz). Hier ein Überblick über das Streckennetz für Lang-Lkw. (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/lang-lkw-positivnetz.html>)

Anderes gilt nur für den Lang-Lkw Typ 1 (Sattelkraftfahrzeuge mit einer Länge bis zu 17,88 m). Diese dürfen neben dem Positivnetz auch flächendeckend auf allen Strecken in den in § 2 der Ausnahme-Verordnung genannten Bundesländern eingesetzt werden.

## WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Bundesanzeiger: Zehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/aenderung-lang-lkw-streckennetz.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/aenderung-lang-lkw-streckennetz.pdf?__blob=publicationFile))

PDF, 818 KB, BARRIEREFREI

Positivnetz für Lang-Lkw wächst um mehr als 200 neue Strecken

(<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/positivnetz-lang-lkw-waechst-um-mehr-als-200-neue-strecken.html>)

Überblick über das Streckennetz für Lang-Lkw (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/lang-lkw-positivnetz.html>)

BAST: Feldversuch mit Lang-Lkw - Abschlussbericht 2016 (<http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v-lang-lkw-abschluss.pdf>)

BAST: Feldversuch Lang-Lkw (<http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v1-lang-lkw.html>)

Bericht: Ergänzende Untersuchungen zur Fahrdynamik von Lang-Lkw mit Schwerpunkt auf der Fahrstabilität des Typs 2 ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrdynamik-lang-lkw-bericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrdynamik-lang-lkw-bericht.pdf?__blob=publicationFile))

PDF, 699 KB, NICHT BARRIEREFREI

Rechtsvorschriften rund um den Güterverkehr

([https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften\\_node.html](https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften_node.html))