

Stellungnahme

des Bundesverbandes für Eigenlogistik & Verlader (**BWVL**), des Handelsverbandes Deutschland (**HDE**) und des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel und Dienstleistungen (**BGA**) zum Referentenentwurf einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)

Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V

Augustastr. 99

D-53173 Bonn

Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Stand: 24. Juli 2026

Der Bundesverband für Eigenlogistik & Verlader (BWVL), der Handelsverband Deutschland (HDE) sowie der Bundesverband Großhandel, Außenhandel und Dienstleistungen (BGA) bedanken uns für die Übersendung des Referentenentwurfs einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

Der BWVL, HDE sowie der BGA begrüßen den vorliegenden Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) ausdrücklich. Insbesondere die vorgesehene Verlängerung der Einsatzmöglichkeit des Lang-Lkw Typ 1 bis zum 31. Dezember 2033, die Erweiterung der Positivliste sowie die vollständige Freigabe des nachgeordneten Straßennetzes in Berlin stellen aus Sicht von Handel, Großhandel, Verladern und Unternehmen mit eigener Transportlogistik sachgerechte und notwendige Anpassungen dar.

Die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Lang-Lkw-Ausnahmeverordnung ist am 31. Januar 2025 in Kraft getreten. Seitdem sind weitere Streckenwünsche übermittelt, geprüft und als geeignet befunden worden. Der mit der Vierzehnten Änderungsverordnung nun aufgegriffene Anpassungsbedarf ist daher weder überraschend noch Ausdruck eines neuen Grundsatzkonflikts, sondern Folge eines fortlaufenden und bewährten Regelungsprozesses.

Gerade deshalb ist aus Sicht der unterzeichnenden Verbände die bisherige Dauer des Verfahrens kritisch zu bewerten. Vor dem Hintergrund des Regierungswechsels war bei vielen Unternehmen die Erwartung verbunden, dass Verwaltungsverfahren beschleunigt, Entscheidungswege verkürzt und praxistaugliche Maßnahmen schneller ermöglicht werden. Die bisherige Dauer des Verfahrens ist aus Sicht der unterzeichnenden Verbände mit dieser Erwartung nur schwer vereinbar

Mehr Planungssicherheit für Handel, Großhandel und Verlader

BWVL, HDE und BGA haben sich bereits in der Vergangenheit für eine langfristige Perspektive beim Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 ausgesprochen. Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette benötigen verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen, um Investitionen in Fahrzeuge, Trailertechnik, Logistikstandorte und Transportnetzwerke wirtschaftlich sinnvoll planen zu können.

Die nun vorgesehene Verlängerung bis 2033 schafft hierfür einen wichtigen Rahmen. Dies gilt insbesondere für Unternehmen, die den Lang-Lkw Typ 1 im Werkverkehr sowie zwischen Distributions-, Umschlags-, Produktions- und Lagerstandorten einsetzen. Gleichzeitig bietet die Regelung die notwendige Verlässlichkeit für Logistikdienstleister, die für Handel, Großhandel und Verlader tätig sind.

Eine rechtzeitige Fortschreibung bestehender Regelungen ist für Investitionen in Fahrzeuge, Trailertechnik und Logistikstandorte von zentraler Bedeutung. Teilweise haben Unternehmen entsprechende Investitionen bereits im Vertrauen auf eine zügige Fortschreibung eines seit Jahren bewährten Regelungsprozesses getätigt. Verzögerte Verordnungs- und Abstimmungsprozesse konterkarieren diese Investitionsbereitschaft. Sie führen dazu, dass Investitionen zu-

rückgestellt werden oder bereits beschafftes Equipment nicht rechtzeitig beziehungsweise nicht wie geplant eingesetzt werden kann.

Effiziente Transporte bei gleichem Gewicht

Der Lang-Lkw Typ 1 ermöglicht eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Fahrzeugvolumens, ohne dass die zulässigen Gesamtgewichte angehoben werden. Dadurch können größere Warenmengen mit einer einzelnen Fahrt transportiert werden, während die Belastung der Infrastruktur unverändert bleibt. Der Referentenentwurf bestätigt, dass lediglich die Verwendung des Fahrzeugs verlängert wird und keine Änderung der Gewichtsgrenzen erfolgt.

Gerade im Konsumgüterbereich sowie bei vielen Handels- und Industriegütern werden häufig Güter mit hohem Ladevolumen und vergleichsweise geringem Gewicht transportiert. Für diese Verkehre bietet der Lang-Lkw Typ 1 erhebliche Effizienzvorteile. Weniger Fahrten bedeuten weniger Verkehrsaufkommen, geringere Betriebskosten und eine bessere Auslastung der verfügbaren Fahrzeug- und Personalkapazitäten.

Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit

Aus Sicht von BWVL, HDE und BGA leistet der Lang-Lkw Typ 1 einen Beitrag zur Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Durch die Möglichkeit, größere Warenmengen je Fahrt zu transportieren, können Verkehre gebündelt und Fahrten eingespart werden. Die Erhöhung der Transporteffizienz ist damit ein wichtiger Baustein für mehr Klimaschutz und Ressourceneffizienz im Güterverkehr.

Der Handel, der Großhandel und die Verlader stehen vor der Herausforderung, die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung zuverlässig sicherzustellen und gleichzeitig Emissionen entlang der Lieferkette zu reduzieren. Der Lang-Lkw Typ 1 unterstützt beide Ziele gleichermaßen. Durch die bessere Ausnutzung des vorhandenen Ladevolumens können Transporte gebündelt, vorhandene Kapazitäten effizienter genutzt und logistische Netzwerke stabilisiert werden. Dies ist auch mit Blick auf den anhaltenden Mangel an Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern von Bedeutung. Jeder Ansatz, der vorhandene Personalressourcen effizienter nutzbar macht, gewinnt für die Aufrechterhaltung leistungsfähiger Lieferketten an Bedeutung. Durch das höhere Ladevolumen des Lang-Lkw Typ 1 können Transportleistungen mit weniger Fahrten erbracht und die Auswirkungen des Fahrermangels zumindest abgemildert werden.

Bundesweit einheitliche Nutzung und regelmäßige Aktualisierung des Positivnetzes

BWVL, HDE und BGA begrüßen zudem ausdrücklich die vollständige Freigabe des Berliner nachgeordneten Straßennetzes für den Lang-Lkw Typ 1 sowie die weitere Öffnung geeigneter Strecken im Bundesgebiet. Damit werden bestehende Netzlücken geschlossen und die praktische Nutzbarkeit der Fahrzeuge verbessert. Eine möglichst flächendeckende und bundesweit einheitliche Anwendung ist Voraussetzung dafür, die Vorteile des Lang-Lkw Typ 1 vollständig auszuschöpfen.

Die regelmäßige Aktualisierung der Positivliste ist zugleich Voraussetzung dafür, dass sich die Lang-Lkw-Regelungen an den tatsächlichen Anforderungen der Wirtschaft orientieren. Geeignete Strecken sollten daher nach Abschluss der fachlichen Prüfungen zeitnah in die Positivliste aufgenommen werden. Bewährte Verfahren müssen auch künftig effizient und ohne unnötige Verzögerungen fortgeschrieben werden.

Bewährter Regelungsprozess statt zusätzlicher Bürokratie

Die Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung ist kein neuartiges Regelungsvorhaben, bei dem Grundsatzzfragen erstmals zu klären wären. Es handelt sich vielmehr um die Fortschreibung eines eingeführten Systems: Geeignete Strecken werden von den zuständigen Stellen geprüft, die Positivliste wird entsprechend angepasst, und die Nutzung des Lang-Lkw Typ 1 wird befristet fortgeführt. Ein solcher Regelungsprozess sollte im Sinne von Planungs- und Investitionssicherheit verlässlich, schlank und ohne vermeidbare Verzögerungen umgesetzt werden.

Der vorliegende Referentenentwurf zeigt zugleich, dass es sich um eine entlastende Maßnahme handelt. Der Entwurf weist keinen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus. Der eigentliche Aufwand entsteht vielmehr durch das Zuwarten selbst. Unternehmen müssen Investitionsentscheidungen, Fahrzeug- und Trailerbeschaffung, Standortlogistik, Tourenplanung, Lieferketten und Vertragsbeziehungen mit ausreichendem Vorlauf planen. Bleiben Einsatzmöglichkeiten in zeitlicher oder räumlicher Hinsicht unklar, entstehen Unsicherheiten, die Investitionen hemmen und betriebliche Planungen erschweren.

Aus Sicht der unterzeichnenden Verbände ist die Vierzehnte Änderungsverordnung daher auch ein konkreter Praxistest für den von der Bundesregierung angekündigten Bürokratieabbau und eine effizientere Verwaltung. Hier müssen keine neuen Entlastungstatbestände gesucht werden; ein etablierter, bewährter und für die Wirtschaft entlastender Regelungsprozess liegt vor. Wird ein solches Verfahren dennoch durch vermeidbare Abstimmungsverzögerungen aufgehalten, entstehen Planungsunsicherheiten, zusätzlicher Verwaltungsaufwand und Bürokratie – gerade dort, wo diese abgebaut werden sollen.

Europäische Harmonisierung unterstützen

Positiv bewerten BWVL, HDE und BGA die vorgesehene Regelung, wonach nationale Bestimmungen vorzeitig außer Kraft treten können, wenn künftig europäische Regelungen den dauerhaften Betrieb entsprechender Fahrzeugkonzepte ermöglichen und diese in deutsches Recht umgesetzt werden. Damit wird sichergestellt, dass die nationale Regelung nicht isoliert neben einer möglichen europäischen Weiterentwicklung steht, sondern in eine europäische Harmonisierung überführt werden kann.

Für die Unternehmen ist diese Perspektive wichtig. Lieferketten enden nicht an nationalen Grenzen. Eine stärkere Harmonisierung innerhalb des europäischen Binnenmarktes kann langfristig dazu beitragen, grenzüberschreitende Logistikverkehre rechtssicherer, effizienter und planbarer zu gestalten. Die Verlängerung bis Ende 2033 schafft hierfür den notwendigen zeitlichen Rahmen und gewährleistet Investitions- und Planungssicherheit bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden europäischen Regelung.

Fazit

BWVL, HDE und BGA unterstützen den Referentenentwurf ausdrücklich. Die Vierzehnte Änderungsverordnung führt einen bewährten Rechtsrahmen sachgerecht fort. Für die Unternehmen sind dabei sowohl der Inhalt der Regelung als auch ein verlässlicher und zeitnaher Abschluss des Verfahrens von zentraler Bedeutung.

Die vorgesehene Verlängerung der Einsatzmöglichkeit des Lang-Lkw Typ 1 bis zum 31. Dezember 2033, die Erweiterung der Positivliste und die vollständige Freigabe des Berliner nachgeordneten Straßennetzes sind sachgerecht und dringend erforderlich. Sie verbessern die Planungs- und Investitionssicherheit der Unternehmen, steigern die Effizienz logistischer Prozesse, reduzieren Emissionen, unterstützen die Bewältigung des Fahrermangels und stärken die Versorgungssicherheit in Deutschland.

BWVL, HDE und BGA empfehlen daher, die Vierzehnte Änderungsverordnung in der vorliegenden Form zeitnah abzuschließen, die Verordnung zu verabschieden und in Kraft zu setzen.