

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck AG, Postfach 100 154, 70745 Leinfelden-Echterdingen

[REDACTED]
Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

[REDACTED] 12. August 2026

Bitte um Anpassung des Anfang Juli vom BMV vorgelegten Vorschlages zur Änderung der Lang-Lkw-Regelung im deutschen Straßengüterverkehr

Sehr [REDACTED],

wir stehen vor der anspruchsvollen Aufgabe, den Straßengüterverkehr gleichzeitig wirtschaftlich, wettbewerbsfähig und klimaneutral zu gestalten. Um diese Aufgabe meistern zu können, brauchen wir die entsprechenden regulatorischen Rahmenbedingungen.

Mit Sorge sehen wir daher den aktuell vorgesehenen Auslauf der Regelungen für den Lang-Lkw Typ 1 zum 31. Dezember 2026 und den hierfür vom BMV vorgelegten Vorschlag der 14. Änderungsverordnung. Nach unserer Überzeugung würde dies modernen, vor allem aber emissionsfreien Lkw die Grundlage entziehen, obwohl ihre Vorteile für Wirtschaft, Klimaschutz und Verkehrsleistung klar gegeben sind.

Durch ein 10% höheres Ladevolumen ermöglicht der Lang-Lkw Typ 1 heute den Transport von mehr Gütern mit weniger Fahrten. Da etwa 70% aller Straßengütertransporte Volumenverkehre sind, spielt der Lang-Lkw Typ 1 in diesem Bereich in Bezug auf Energieverbrauch und CO₂-Emissionen eine besondere Rolle. Darüber hinaus vermindert er zusätzlich unser immer größer werdendes Problem des Fahrermangels.

Die Spedition [REDACTED] hat deswegen, wie viele andere auch, seit Genehmigung des Großversuchs 2006 etwa 60 dieser Auflieger im Einsatz und in diesem Zeitraum etwa 120 Mio. km ohne Probleme und ohne Unfälle absolviert.

Hinzu kommt ein weiterer wichtiger Aspekt: Die europäische Gesetzgebung hat in den vergangenen Jahren bewusst den Weg für aerodynamisch optimierte Fahrerhäuser geöffnet. Diese neuen Kabinen verbessern die Energieeffizienz, erhöhen die Sicherheit und schaffen zusätzlichen Bauraum für emissionsfreie Antriebstechnologien – etwa für größere Batteriepakete. Im Falle von Mercedes-Benz spart die aerodynamisch neu gestaltete Kabine etwa 3% Kraftstoff, und in Verbindung mit dem Typ 1 Auflieger sogar 11% CO₂.

Viele Speditionen haben in den letzten Monaten Fahrzeuge mit dem verlängerten Fahrerhaus erworben, nicht wenige davon mit elektrischem Antrieb. Diese können – sollte die Änderungs-VO so beschlossen werden – nicht eingesetzt werden; massive Kostenbelastungen, erhöhter Dispositionsaufwand und vor allem zusätzliche Belastungen für die Umwelt wären die Folge. Im Falle des MB Actros e600 z.B. sind die Kurvenlaufeigenschaften der verlängerten Kabine eher besser, da die Ecken des Fahrerhauses deutlich runder gestaltet sind, so dass der BO-Kraftkreis erfüllt wird.

Wir empfehlen daher im Kern Folgendes:

Die in der EU bereits zugelassenen aerodynamisch optimierten Fahrerhäuser gemäß Verordnung (EU) 2021/535 sollten ausdrücklich in die deutsche Lang-Lkw-Regelung integriert werden. Die bestehende Längenbegrenzung von 17,88 Metern sollte überschritten werden dürfen, soweit die zusätzliche Länge ausschließlich auf diese optimierten Fahrerhäuser mit den Anforderungen aus der VO (EU) 2021/535 zurückzuführen ist.

Mit dieser Anpassung würde Deutschland drei Ziele gleichzeitig erreichen: Erstens, eine weitere Reduzierung von CO₂-Emissionen durch höhere Transporteffizienz. Zweitens, die Unterstützung emissionsfreier Antriebstechnologien. Und drittens, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Straßengüterverkehrs am Standort Deutschland.

Sollte die Änderungs-VO so wie im Juli vorgestellt beschlossen werden, wird nach unserem heutigen Kenntnisstand vermutlich kein Hersteller einen 15m Sattelaufleger komplett emissionsfrei betreiben können. Da wir aus den o.g. Gründen auf die neue Länge umgestellt haben und sowohl Batterie- als auch Brennstoffzellen-Lkw mit dieser Kabine auch in Zukunft ausstatten müssen, würde eine große Chance zum effizienten und dekarbonisierten Transport von Gütern verpasst. Dies wäre ein weiterer Nachteil für den Wirtschaftsstandort Deutschland, da neben der schlechteren Transporteffizienz Fahrzeuge mit verlängerter Kabine, die für den Betrieb mit dem Typ 1-Sattelaufleger gedacht sind, in Deutschland nicht mehr vermarktet und verkauft werden könnten.

Für einen vertiefenden Austausch stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

