

## Positionspapier

---

Vorschlag für eine Überwindung gefahrgutrechtlicher Hindernisse für den Einsatz von Lang-Lkw in der Stückgutlogistik

**DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0  
[info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)  
[www.dslv.org](http://www.dslv.org)

Stand: 3. Juli 2025

Gesetzliche Vorschriften definieren für den Betrieb von **Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge („Lang-Lkw“)** hohe technische Sicherheitsauflagen sowie spezielle Anforderungen an die Befähigung der Fahrer. Diese stellen sicher, dass die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile des Lang-Lkw unter Einhaltung eines sehr hohen Sicherheitsniveaus gehoben werden können. Seit Beginn des Regelbetriebs haben sich Lang-Lkw für den Ladungs- und Teilladungsverkehr als äußerst sichere und produktive Transportvariante bewährt und etabliert. Aus Unfallstatistiken gehen weder im Zusammenhang mit Lang-Lkw stehende Ereignisse noch sich aus ihrem Einsatz ergebende höhere Risiken hervor.

Gleichwohl verhindern bestehende Rechtsvorschriften den Einsatz von Lang-Lkw in den Systemverkehren der Stückgutlogistik, ohne dass es hierfür sicherheitstechnische Begründungen gibt.

### Beschreibung des Marktsegments Stückgutlogistik

Im Rahmen der Stückgutlogistik (auch: Systemlogistik oder Sammelgutverkehr) werden in speditionell betriebenen Systemnetzen Sendungen verschiedener Versender in Umschlagsdepots und Hubs gesammelt, nach Verkehrsrelationen sortiert und zu einer Lkw-Ladung gebündelt. Im Anschluss an den Lkw-Hauptlauf zwischen zwei Depots über längere Strecken werden die Ladungen am Zielort im Empfangsdepot getrennt und die einzelnen Sendungen den Empfängern mit kleineren Nahverkehrsfahrzeugen zugestellt. Die Hauptläufe zwischen den Umschlagdepots erfolgen meist nachts nach getakteten Fahrplänen mit größeren Lkw-Einheiten. **Durch die systematische Bündelung von Stückgütern auf einem größeren Fahrzeug können Lkw-Kilometer und damit erhebliche CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden.** Die Struktur der Systemnetze sowie die Depotdichte stellen weitgehend sicher, dass die im Hauptlauf eingesetzten Fahrzeuge auch mit Rückladungen ausgelastet sind und dadurch paarige Verkehre entstehen. Die Produktivität der Systemnetze wird durch den Auslastungsgrad der Fernverkehrs-Lkw mitbestimmt.

In **15 deutschen Systemnetzen** sind derzeit **mehrere hundert Depots** organisiert, die eine flächendeckende Versorgung insbesondere von Handelshäusern und produzierenden Betrieben mit Gütern und Waren sicherstellen. **Jährlich werden allein in Deutschland mehr als 130 Millionen Stückgutsendungen umgeschlagen und transportiert.**

Die Sendungsstruktur der Stückgutlogistik ist von heterogenen Gütergruppen in unterschiedlichsten Sendungsgrößen, Verpackungen und Transportbehältnissen geprägt. Die Sendungsgewichte der überwiegend palettierten Waren variieren von 30 bis max. 3.000 Kilogramm. Versender und Empfänger dieser Sendungen sind unterschiedlichsten Branchen zuzuordnen und ebenso heterogen wie die Sendungen selbst. Hierzu gehören u. a. Automotive-Zulieferbetriebe, Werkstätten, Handwerksbetriebe, Chemiehandelshäuser, Druckereien, Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus sowie Groß- und Einzelhandelsunternehmen, darunter Bau- und Gartenmärkte.

Viele Empfänger beziehen fallweise Handelswaren, die wie z. B. Lacke, Druckfarben, Reinigungs- und Desinfektionsmittel, Airbag- und Gurtstraffer-Module oder Pflanzenschutzmittel als Gefahrgut gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) klassifiziert werden und deshalb ausschließlich in besonders sicheren UN-geprüften Verpackungen und Umschließungen mit genau definierten Höchstmengen pro Gebinde (ADR-Terminologie: „Versandstücke“) transportiert werden dürfen. **Der Anteil dieser als Gefahrgut klassifizierten Stückgüter (Versandstücke) am Gesamtvolumen der Netzwerke der Systemlogistik ist sehr gering und variiert zwischen fünf und acht Prozent.**

#### Warum ist der Einsatz von Lang-Lkw in der Stückgutlogistik prädestiniert?

In den Hauptläufen zwischen den Stückgutdepots werden verschiedene Fahrzeugvarianten eingesetzt. Derzeit dominiert der klassische Sattelzug (Zugmaschine mit Sattelaufleger) mit 16,50 Meter Gesamtlänge und einer durchgehenden Ladefläche, die Platz für bis zu 34 Euro-Flachpaletten bietet. Demgegenüber verfügt der verlängerte Sattelaufleger der Typ 1-Lang-Lkw-Variante mit einer Maximallänge von 17,88 m über eine Stellplatzkapazität von drei weiteren Ladungsträgern, also insgesamt 37 Euro-Paletten. Dies entspricht einem sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch relevantem Zuwachs des Ladevolumens um 8,8 Prozent. Somit ist der Typ 1-Lang-Lkw lediglich 1,38 m länger ein konventioneller Sattelzug, jedoch trotz größeren Ladevolumens 0,87 m kürzer als ein konventioneller Gliederzug (Kombinationen aus Motorwagen und Anhänger mit einer Gesamtlänge von 18,75 m).

Die mehrgliederigen Lang-Lkw Typen 2 bis 5 bieten ein noch größeres Effizienzpotential für die Logistik, da sie bei Einhaltung der höchstzulässigen Gesamtmasse (max. 40 Tonnen) über ein um 50 Prozent größeres Ladevolumen gegenüber konventionellen Gliederzügen verfügen. Dies kann zu einer Reduktion des Flottenverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Belastung um bis zu 25 Prozent führen. Auch diese Fahrzeuge eignen sich hervorragend für den Einsatz in den Hauptläufen der Stückgutlogistik, der Paket- und Expresslogistik sowie in den Vor- und Nachlauftransporten des Kombinierten Verkehrs.

Für sämtliche hier dargestellten Fahrzeugvarianten gilt, dass die maximale Zuladung aufgrund des vergleichsweisen hohen Volumens der einzelnen Stückgüter in der Regel nicht erreicht wird. Insofern ist nicht das Ladegewicht, sondern stets das **Ladevolumen** limitierender Faktor in der Stückgut- und Systemlogistik.

Während in konventionellen Lkw-Sattel- und -Gliederzügen gefährliche Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen, die durch das einschlägige Gefahrgutrecht (ADR) geregelt sind, uneingeschränkt befördert werden dürfen, ist der Transport von Gefahrgut mit Lang-Lkw auf lediglich sehr kleine Mengen (so genannte Limited Quantities gem. Abschnitt 3.4.13) ADR und

auf Versandstücke in Mengen unterhalb der Pflicht zur Kennzeichnung des Fahrzeugs gemäß Abschnitt 5.3.2 ADR begrenzt.

Warum ist die rechtliche Zulassung von Lang-Lkw für die Gefahrgutbeförderung unter definierten Bedingungen unbedenklich?

Die besondere Herausforderung für die Touren- und Relationsdisposition der Stückgutlogistik ist, dass Sendungsaufkommen und -strukturen nicht nur saisonal, sondern täglich schwanken. Ob und in welchen Mengen als gefährliche Güter klassifizierte Sendungen im täglichen Sendungsaufkommen angeliefert werden, ist deshalb nicht planbar. Bei den Relationsdispositionen wird deshalb grundsätzliche Vorsorge getroffen: **Da sich stets gefährliche Güter in Mengen oberhalb einer Kennzeichnungspflicht als Ladungsbestandteil auf im Hauptlauf eingesetzten Lkw befinden können, verfügen die Fahrzeuge generell über ADR-konforme Ausrüstungen und die Fahrer sind entsprechend geschult.**

**Das geltende Verbot gemäß § 8 Absatz 2 der LKWÜberlStVAusnV, gefährliche Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen befördern zu dürfen, ist hingegen das wesentliche Hindernis für den Einsatz von Lang-Lkw in den Systemverkehren der Stückgutlogistik in Deutschland.** Während der Transport als gefährlich klassifizierter Handelswaren in UN-geprüften Gebinden und Verpackungen in konventionellen Sattel- und Gliederzügen bis zur höchstzulässigen Gesamtmasse der Beförderungseinheiten gemäß ADR sicherheitstechnisch völlig unbedenklich ist, ist deren Transport in Lang-Lkw nur eingeschränkt möglich. **Sicherheitstechnisch** ist dies nicht nachvollziehbar.

Aufgrund UN-genormter Verpackungen und des geringen Sendungsanteils ist das Gefahrenpotential im Stückgutverkehr deutlich niedriger als beim Transport gefährlicher Güter in Tanks oder als Schüttgut, bei dem große Mengen befördert werden. Hinzuweisen ist auch darauf, dass das international verbindliche Regelwerk ADR auf mehreren hundert Seiten explizit organisatorische und technische Details für die sichere Beförderung liefert, **jedoch keine sicherheitstechnisch relevanten Einschränkungen in Bezug auf Fahrzeuggrößen vornimmt.**

Die international verbindlichen Gefahrgutvorschriften werden unter maßgeblicher Beteiligung Deutschlands und unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik sowie aufgrund von Unfallauswertungen fortlaufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt hierbei vor allem den Themen Verpackung, Ladungssicherung, Ausbildung von Fahrzeugführern und Überwachungen. Damit existiert ein umfassendes Sicherheitssystem, mit dem der sichere Transport von Gefahrgut gewährleistet wird. Dies gilt unabhängig von Fahrzeugabmessungen, die in den internationalen Gefahrgutvorschriften nicht geregelt sind. **Für eine sicherheitstechnische Bewertung sind die Fahrzeugabmessungen somit irrelevant.**

Insofern sprechen weder sicherheitstechnischen noch sonstige Argumente gegen eine Anpassung des bestehenden Rechts, um den Einsatz des Lang-LKW für Knotenpunktverkehre zwischen den Umschlagsdepots der Stückgutlogistik überhaupt ermöglichen zu können.

Vorschlag für eine Ergänzung des § 8 Abs. 2 LKWÜberlStVAusnV:

*„§ 8 (2) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn keine flüssigen Massengüter in Großtanks, kein Gefahrgut, keine lebenden Tiere und keine Güter, die freischwingend befestigt sind und aufgrund ihrer Masse die Fahrstabilität beeinträchtigen, befördert werden. Das Verbot des Satzes 1 gilt nicht für die Beförderung von Gefahrgut in Beförderungseinheiten,*

- *die nicht nach den Abschnitten 3.4.13 oder 5.3.2 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957 (BGBl. 1969 II S. 1491) in der jeweils geltenden Fassung kennzeichnungspflichtig sind.*
- *verpackter gefährlicher Güter (Versandstücke) in kennzeichnungspflichtigen Mengen gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957 (BGBl. 1969 II S. 1491) in der jeweils geltenden Fassung ((mit Ausnahme der Klassen 1 (Explosivstoffe) und 7 (radioaktive Stoffe), jedoch einschließlich der Unterklassen 1.4S, 1.4G, 1.3G sowie freigestellte Versandstücke der UN 2908-2911)).*

Mit Ausnahme der oben definierten Sendungsgrößen bliebe die Beförderung großer Mengen gefährlicher Güter in Tanks und in loser Schüttung ((sowie nahezu sämtlicher als Explosivstoffe und radioaktive Stoffe klassifizierter Güter)) dem Schutzzweck der LKWÜberlStVAusnV entsprechend auch weiterhin verboten.

---



## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser 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 Gesetzmumsetzungsprozess, 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.