



Verbände

- nur per E-Mail -

**Betreff: [...]Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)**

Aktenzeichen: LA 22/7332.2/29-01/

Datum: Bonn, 12.08.2011

Seite 1 von 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage übersende ich Ihnen den Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge nebst Begründung. Die Verordnung beruht auf § 6 Absatz 3 Straßenverkehrsgesetz und bedarf daher nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Mit dem anliegenden Entwurf einer Ausnahmereverordnung sollen die rechtlichen Grundlagen für einen bundesweiten Feldversuch mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge geschaffen werden. Es wird beabsichtigt, abweichend von den Vorschriften über die zulässigen Abmessungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die zulässige Gesamtlänge von bestimmten Fahrzeugkombinationen auf bis zu 25,25 m zu erweitern.

Der Ordnungsgeber verspricht sich von der Durchführung eines Feldversuches wissenschaftlich fundierte Aussagen insbesondere darüber treffen zu können, ob durch den Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge der Verkehrsträger Straße effizienter genutzt und damit ein Beitrag zur Verminderung von Emissionen insbesondere von CO<sub>2</sub> und Feinstaub geleistet werden kann. Eine Erhöhung der Achslasten oder Gesamtgewichte soll mit dem Feldversuch nicht verbunden sein.

Martin Friewald  
Leiter der Unterabteilung LA 2

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4007

FAX +49 (0)228 99-300-4097

ual-la2@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de





Seite 2 von 2

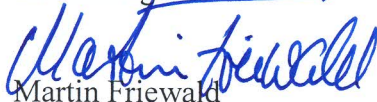
Die Möglichkeit zur Durchführung eines solchen Feldversuches sieht die Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr ausdrücklich vor.

Hiermit gebe ich Ihnen Gelegenheit, zu dem Entwurf bis zum **02.09.2011** Stellung zu nehmen.

**WICHTIGER HINWEIS:** Die für den Feldversuch in der Ausnahmereverordnung vorgesehenen Streckenrelationen beruhen auf den Meldungen der Länder. Diese wurden gebeten, diese Streckenrelationen nochmals bis zum 02.09.2011 durchzusehen und ggf. zu ergänzen. Spätere Nachmeldungen müssen im Wege der Verwaltungsänderung ergänzt werden.

Die kurze Fristsetzung bitte ich zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Martin Friewald

Anlage: 1

## Vorblatt

### **Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)**

#### **A. Zielsetzung**

Die die Bundesregierung tragenden Parteien haben im Koalitionsvertrag für die 17. Wahlperiode vereinbart, Chancen und Risiken innovativer Nutzfahrzeugkonzepte in einem Feldversuch zu untersuchen und zu evaluieren. Die Möglichkeit hierzu bietet Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr. Hiernach können Mitgliedstaaten zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und den Vorgaben der Richtlinie nicht entsprechen, während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden.

Der Verordnungsgeber verspricht sich von der Durchführung eines Feldversuches mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge wissenschaftlich fundierte Aussagen darüber treffen zu können, ob und inwieweit eine Erhöhung der Fahrzeugabmessungen in Deutschland aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten möglich sein kann. Eine Erhöhung der Achslasten oder Gesamtgewichte soll mit dem Feldversuch nicht verbunden sein. Denn die Infrastruktur, insbesondere die Brückenbauwerke, sind für derartige Fahrzeuge nicht ausgelegt, außerdem weisen solche Fahrzeuge wegen der gewichtsbedingt höheren kinetischen Energie ein höheres Gefahrenpotential auf und können damit zu schwereren Unfallfolgen führen. Daher hat sich die Bundesregierung darauf verständigt, ausschließlich längere und nicht schwerere Fahrzeuge zu testen.

Der Feldversuch ist Bestandteil des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs um 70 % bis 2025 im Vergleich zum Jahr 2004 (*Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, Intraplan Consult GmbH / Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH vom 14.11.2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*) ist eine effiziente Gestaltung aller Verkehrsträger von größter Bedeutung. Wesentliches Ziel des Feldversuchs ist es daher zu untersuchen, ob durch den Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge der

Verkehrsträger Straße effizienter genutzt werden kann und damit ein Beitrag zur Verminderung von Emissionen insbesondere von CO<sub>2</sub> und Feinstaub geleistet werden kann.

Ebenfalls von erheblicher Bedeutung ist, ob und in welchem Umfang beim Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße entstehen und welche Auswirkungen sich auf die Verkehrssicherheit ergeben.

Entsprechende Ergebnisse sollen wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ausgewertet werden. Der Feldversuch soll mit einer wissenschaftlichen Beurteilung abgeschlossen werden, in welcher die Chancen und Risiken von längeren Fahrzeugen wissenschaftlich bewertet werden.

### **B. Lösung**

Der Feldversuch wird im Rahmen einer auf fünf Jahre befristeten Ausnahmereordnung durchgeführt, die auf § 6 Absatz 3 StVG beruht und nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Es ist ausschließlich eine Länderanhörung vorgesehen. Die Befristung auf fünf Jahre resultiert aus der Berücksichtigung der Abschreibemöglichkeiten für die eingesetzten Fahrzeuge und bietet die Möglichkeit, im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung auch ggf. erforderliche Nacherhebungen durchzuführen.

Die Ausnahmereordnung beinhaltet die Anforderungen an den Versuch, insbesondere an Fahrer und Fahrzeuge sowie als Anlage das Positivnetz, auf welchem die Fahrzeuge fahren dürfen. Alle eingesetzten Fahrzeuge, Fahrzeugkomponenten oder beförderten Ladungsträger müssen im kombinierten Verkehr einsetzbar sein. Die wissenschaftliche Begleitung, an welcher sich jeder Teilnehmer beteiligen muss, wird von der BASt durchgeführt. Insgesamt sollen höchstens zwei Fahrzeuge pro Unternehmen an dem Feldversuch teilnehmen.

### **C. Alternativen**

Keine. Die Möglichkeit der etwaigen Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die Länder setzt die Beförderung unteilbarer Ladung voraus.

### **D. Finanzielle Auswirkungen**

#### 1. Öffentliche Haushalte

Bei den Ländern ist im Rahmen der Streckenprüfungen für das Positivnetz zusätzlicher Aufwand entstanden. Im Übrigen entsteht im Rahmen von Straßenkontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr und die Polizeien der Länder ein erhöhter Aufwand durch Prüfung der spezifischen Unterlagen, die während der Fahrt mitgeführt werden müssen. Angesichts der bundesweit relativ geringen Anzahl an teilnehmenden Fahrzeugen, insbesondere vor dem Hintergrund der sich nicht an dem Feldversuch beteiligenden Länder, dürfte der zusätzliche Aufwand an Kontrollzeit gering sein und nicht ins Gewicht fallen. Ein finanzieller oder personeller Mehrbedarf ergibt sich daher nicht.

Die wissenschaftliche Untersuchung durch die BASt erfolgt aus bestehenden Haushaltsmitteln. Erforderlich ist die Erstellung eines Untersuchungskonzeptes, die Durchführung der Untersuchungen sowie die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse. Hinzu kommen Kosten für durchzuführende Anprallversuche an Schutzeinrichtungen sowie für die Begleitung von Fahrzeugen durch Mitarbeiter der BASt.

## 2. Private Haushalte

Die ggf. erfolgten Anschaffungskosten für neue Fahrzeuge werden während der Laufzeit der Ausnahmereordnung abgeschrieben, so dass von einer Amortisierung auszugehen ist. Im Übrigen dürften sich die Neuanschaffungen in Grenzen halten, da auch aus bereits vorhandenen Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten längere Fahrzeuge zusammengestellt werden können, die ohnehin Bestandteil eines unternehmerischen Fuhrparks sind.

## **E. Sonstige Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

## **F. Bürokratiekosten**

Es wird eine Informationspflicht für die Wirtschaft eingeführt.

Es muss ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr eingeholt werden, um nachzuweisen, dass die Fahrzeugkombination mit Überlänge den notwendigen technischen Voraussetzungen entspricht (§ 6). Bei der Begutachtung der Fahrzeugkombinationen wird es sich in der Regel um die Begutachtung bereits typgenehmigter Fahrzeuge handeln. Insoweit werden die Gebühren-Nr. 410 und 413 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zugrunde gelegt, wodurch die entstehenden Kosten den Betrag von 200 € nicht übersteigen dürften.

Für einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt (§ 11 Absatz 3) werden keine Kosten erhoben. Es entstehen lediglich Kosten für die Ausfüllung des Antragformulars und das Porto; diese können aber vernachlässigt werden. Gleiches gilt für die Vorlage von Arbeitszeugnissen, Arbeitsverträgen oder sonstigen Unterlagen, mit denen die Berufserfahrung der Fahrer nachgewiesen werden muss (§ 11 Abs. 1). Kosten entstehen aber für den Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung (§ 11 Abs. 3). Diese Kosten können nach Gebühren-Nr. 454.1 GebOSt mit 185 € veranschlagt werden. Zusätzlich entstehen Kosten für die Einweisung in die Fahrzeugkombination mit Überlänge. Diese können nach Auskunft des Fahrlehrerverbandes zwischen 70 und 100 € beziffert werden.

Bei einer geschätzten Zahl von 400 teilnehmenden Fahrzeugen und ca. der doppelten Anzahl von Fahrern kommt man auf eine Gesamtsumme von ca. 296.000 €.

### **G. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

### **H. Nachhaltigkeit**

Die Verordnung berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

## **Begründung**

### **I. Allgemeines**

#### **1. Vorbemerkung**

Die die Bundesregierung bildenden Parteien haben im Koalitionsvertrag vereinbart, Chancen und Risiken innovativer Nutzfahrzeugkonzepte in einem Feldversuch zu untersuchen und zu evaluieren. Die Möglichkeit hierzu bietet Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr. Hiernach können Mitgliedstaaten zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und den Vorgaben der Richtlinie nicht entsprechen, während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden.

Der Verordnungsgeber verspricht sich von der Durchführung eines Feldversuches mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge wissenschaftlich fundierte Aussagen darüber treffen zu können, ob und inwieweit eine Erhöhung der Fahrzeugabmessungen in Deutschland aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten möglich sein kann. Eine Erhöhung der Achslasten oder Gesamtgewichte soll mit dem Feldversuch nicht verbunden sein. Denn die Infrastruktur, insbesondere die Brückenbauwerke, sind für derartige Fahrzeuge nicht ausgelegt, außerdem weisen solche Fahrzeuge wegen der gewichtsbedingt höheren kinetischen Energie ein höheres Gefahrenpotential auf und können damit zu schwereren Unfallfolgen führen. Daher hat sich die Bundesregierung darauf verständigt, ausschließlich längere und nicht schwerere Fahrzeuge zu testen.

Der Feldversuch ist Bestandteil des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs um 70 % bis 2025 im Vergleich zum Jahr 2004 (*Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, Intraplan Consult GmbH / Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH vom 14.11.2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*) ist eine effiziente Gestaltung aller Verkehrsträger von größter Bedeutung. Wesentliches Ziel des

Feldversuchs ist es daher zu untersuchen, ob durch den Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge der Verkehrsträger Straße effizienter genutzt werden kann und damit ein Beitrag zur Verminderung von Emissionen insbesondere von CO<sub>2</sub> und Feinstaub geleistet werden kann.

Ebenfalls von erheblicher Bedeutung ist, ob und in welchem Umfang beim Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße entstehen und welche Auswirkungen sich auf die Verkehrssicherheit ergeben.

Entsprechende Ergebnisse sollen wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ausgewertet werden. Der Feldversuch soll mit einer wissenschaftlichen Beurteilung abgeschlossen werden, in welcher die Chancen und Risiken von längeren Fahrzeugen wissenschaftlich bewertet werden.

## **2. Wesentlicher Inhalt der Ausnahmereordnung**

In der Ausnahmereordnung wird im Wesentlichen Folgendes festgelegt:

- Die Fahrzeugkombinationen mit Überlänge, mit denen am Feldversuch teilgenommen werden darf.
- Das Streckennetz, das mit den Fahrzeugkombinationen mit Überlänge befahren werden darf.
- Die technischen Anforderungen an die Fahrzeugkombinationen mit Überlänge.
- Die Abweichungen von den in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) festgelegten höchstzulässigen Abmessungen.

Ferner ist aufgrund der vereinbarten weiteren Förderung des Kombinierten Verkehrs auch die Verpflichtung enthalten, dass die im Einsatz befindlichen Kraftfahrzeuge bzw. deren Ladungsbehältnisse im Kombinierten Verkehr einsetzbar sind. Anforderungen an die Ladung, das Verhalten im Straßenverkehr und die eingesetzten Fahrer sowie die Verpflichtung der Teilnahme an der wissenschaftlichen Untersuchung sind weitere Bestandteile der Ausnahmereordnung.

Im Feldversuch sollen längere Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 40 t bzw. 44 t im Vor – und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr teilnehmen, die eine Gesamtlänge von höchstens 25,25 m bzw. 17,80 m bei Sattelkraftfahrzeugen und 24,00 m bei Kombinationen aus einem Lkw und einem Anhänger aufweisen. Die derzeit nach der StVZO höchstzuläs-

sigen Achslasten sowie die Kurvenlaufeigenschaften werden nicht verändert und müssen eingehalten werden. Es gelten strenge Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge für eine größtmögliche Verkehrssicherheit. Hinzu kommt ein Beförderungsverbot für Gefahrgüter, flüssige Ladung, lebende Tiere und Güter, die an der Decke des Aufbaus hängend befestigt sind sowie ein absolutes Überholverbot und ein Verbot des Ladungsüberstandes. Die wissenschaftliche Untersuchung durch die BASt erfolgt vor allem mit Hilfe von Befragungen von Fahrern und Unternehmen. Darüber hinaus sind auch Mit- und Begleitfahrten, Messungen, spezielle Fahrversuche zu denen auch Anprallversuche mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge an Schutzeinrichtungen zählen, modelltheoretische Berechnungen und Simulationen vorgesehen. Bei den fahrzeugtechnischen Ausstattungen wurde darauf geachtet, dass keine Sicherheitssysteme verbaut sein müssen, die nur von einem Fahrzeughersteller angeboten werden. Solche Systeme werden lediglich als eine Alternative zu ähnlich oder gleich wirkenden anderen Systemen gefordert. Es sind im Rahmen des Feldversuchs auch solche Ausstattungen verpflichtend, die nach der StVZO nur optional vorgesehen sind, um eine größtmögliche Fahrzeugsicherheit zu erzielen.

Die Fahrzeuge sollen auch nur auf geeigneten Relationen fahren, d. h. nur auf solchen Straßen, die von den Ländern als geeignet für solche Fahrzeuge befunden und dem BMVBS mitgeteilt wurden. Das Streckennetz, auf welchem ausschließlich gefahren werden darf, ist als Anlage Teil der Ausnahmeverordnung. Nachmeldungen an das BMVBS sollen möglich sein.

### **3. Finanzielle Auswirkungen**

#### **a. Öffentliche Haushalte**

Bei den Ländern ist im Rahmen der Streckenprüfungen für das Positivnetz zusätzlicher Aufwand entstanden. Im Übrigen entsteht im Rahmen von Straßenkontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr und die Polizeien der Länder ein erhöhter Aufwand durch Prüfung der spezifischen Unterlagen, die während der Fahrt mitgeführt werden müssen. Angesichts der Tatsache, dass sich nicht alle Länder an dem Feldversuch beteiligen werden und der Begrenzung auf zwei Fahrzeugkombinationen mit Überlänge pro Unternehmen, ist von einer Anzahl von ca. 400 teilnehmenden Fahrzeugen auszugehen. Der zusätzliche Aufwand an Kontrollzeit dürfte daher gering sein. Ein finanzieller oder personeller Mehrbedarf ergibt sich daher nicht.

Die wissenschaftliche Untersuchung durch die BASt erfolgt aus bestehenden Haushaltsmitteln. Erforderlich ist die Erstellung eines Untersuchungskonzeptes, die Durchführung der Un-

tersuchungen sowie die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse. Hinzu kommen Kosten für durchzuführende Anprallversuche an Schutzeinrichtungen sowie für die Begleitung von Fahrzeugen durch Mitarbeiter der BAST.

#### b. Private Haushalte

Die ggf. erfolgten Anschaffungskosten für neue Fahrzeuge werden während der Laufzeit der Ausnahmeverordnung abgeschrieben, so dass von einer Amortisierung auszugehen ist. Im Übrigen dürften sich die Neuanschaffungen in Grenzen halten, da auch aus bereits vorhandenen Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten längere Fahrzeuge zusammengestellt werden können, die ohnehin Bestandteil eines unternehmerischen Fuhrparks sind.

### **4. Sonstige Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

### **5. Bürokratiekosten**

Es wird eine Informationspflicht für die Wirtschaft eingeführt. Es muss ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr eingeholt werden, um nachzuweisen, dass die Fahrzeugkombination mit Überlänge den notwendigen technischen Voraussetzungen entspricht (§ 6). Bei der Begutachtung der Fahrzeugkombinationen wird es sich in der Regel um die Begutachtung bereits typpenehmigter Fahrzeuge handeln. Insoweit werden die Gebühren-Nr. 410 und 413 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zugrunde gelegt, wodurch die entstehenden Kosten den Betrag von 200 € nicht übersteigen dürften. Für einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt (§ 11 Absatz 3) werden keine Kosten erhoben. Es entstehen lediglich Kosten für die Ausfüllung des Antragformulars und das Porto; diese können aber vernachlässigt werden. Gleiches gilt für die Vorlage von Arbeitszeugnissen, Arbeitsverträgen oder sonstigen Unterlagen, mit denen die Berufserfahrung der Fahrer nachgewiesen werden muss (§ 11 Abs. 1). Kosten entstehen aber für den Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung (§ 11 Abs. 3). Diese Kosten können nach Gebühren-Nr. 454.1 GebOSt mit 185 € veranschlagt werden. Zusätzlich entstehen Kosten für die Einweisung in die Fahrzeugkombination mit Überlänge. Diese können nach Auskunft des Fahrlehrerverbandes zwischen 70 und 100 € beziffert werden.

Bei einer geschätzten Zahl von 400 teilnehmenden Fahrzeugen und ca. der doppelten Anzahl von Fahrern kommt man auf eine Gesamtsumme von ca. 296.000 €.

## **6. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

## **7. Nachhaltigkeit**

Die Verordnung berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

## **II. Zu den einzelnen Vorschriften**

### **Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

§ 1 beschreibt den Regelungsgegenstand der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge zur Erprobung. Grundlage hierfür bildet Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie 96/53/EG. Danach können Mitgliedstaaten zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und den Vorgaben der Richtlinie nicht entsprechen, während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden.

### **Zu § 2 (Streckennetz)**

Die Vorschrift legt durch Verweis auf die Anlage das in den Anwendungsbereich der Verordnung fallende Streckennetz fest. Das Streckennetz ist Bestandteil der Verordnung. Nur wer sich auf diesem Netz bewegt, kann bei Erfüllung der übrigen Voraussetzungen die Ausnahmen über die höchstzulässigen Fahrzeuglängen in Anspruch nehmen. Das Streckennetz ist durch die zuständigen Länderbehörden in eigener Zuständigkeit auf ihre Geeignetheit für die entsprechenden Fahrzeugkombinationen mit einer Gesamtlänge bis zu 25,25 m überprüft und für geeignet befunden worden.

### **Zu § 3 (Fahrzeuge und Technische Anforderungen)**

#### **Absatz 1**

§ 3 definiert die Fahrzeugkombinationen, die für den Feldversuch zugelassen sind. Hierbei ist vor allem darauf geachtet worden, dass Fahrzeugkomponenten des sog. modularen Konzeptes zum Einsatz kommen. Im modularen Konzept können bereits bestehende Fahrzeuge, die den Vorschriften der StVZO entsprechen in unterschiedlicher Art und Weise mit einander kombiniert werden. Es handelt sich um die gängigsten Fahrzeugkombinationen, wobei die einzelnen Komponenten hinsichtlich ihrer jeweiligen Länge variieren können. Daneben werden außerhalb des modularen Konzeptes auch Sattelkraftfahrzeuge mit einem um 1,30 m längeren Sattelaufleger zugelassen.

Alle fünf Kraftfahrzeugkategorien müssen die übrigen Vorschriften der StVZO, insbesondere die Kurvenlaufregelungen (§ 32d) einhalten. Hiermit ist sichergestellt, dass die Anforderungen an die bestehende Infrastruktur – vor allem im Bereich von Kurven - eingehalten werden.

#### **Zu Absatz 2**

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer genießt bei der Durchführung des Feldversuchs höchste Priorität. Daher ist es wichtig, Fahrzeuge einzusetzen, die die größtmögliche Verkehrssicherheit gewährleisten. Hierbei wurden die Ergebnisse aus den in den Ländern durchgeführten Versuchen mit einbezogen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge und deren Sicherheitsausstattung wurden geprüft. Es wurden auch solche Einrichtungen, die nach der StVZO derzeit freiwillig eingebaut werden können, als verpflichtend vorgeschrieben. Insbesondere Fahrerassistenzsysteme sind hierbei von großer Bedeutung. Bei der Auswahl der Einrichtungen wurde auch darauf geachtet, dass bei bestimmten technischen Komponenten, die ausschließlich von einem Hersteller angeboten werden, auch Alternativen mit gleichen oder ähnlichen Wirkungen zugelassen werden, um sicherzustellen, dass an dem Feldversuch Fahrzeuge von mehreren Fahrzeugherstellern teilnehmen können. Dies ist insbesondere für das Notbremsassistenzsystem (Nummer 9 2. Alternative) hervorzuheben, das derzeit ausschließlich von einem Fahrzeughersteller angeboten wird. Hierbei wurde als Alternative der automatische Abstandsregeltempomat vorgesehen, der auch von anderen Fahrzeugherstellern angeboten wird.

**Im Einzelnen:****Zu Nr. 1**

Für eine verbesserte Sichtbarkeit insbesondere wegen der größeren Länge müssen Anhänger mit Spuralteleuchten ausgestattet werden.

**Zu Nr. 2**

Der Einsatz der Luftfederung ist insbesondere erforderlich, weil nur hierdurch eine Achslastüberwachung möglich ist. Die Überwachung der Achslasten ist zum Schutz der Infrastruktur notwendig, um der Gefahr der Überladung zu begegnen, die sich insbesondere aus der größeren Fahrzeuglänge und dem damit verbundenen größeren Volumen ergibt. Da Lenkachsen zumeist keine Luftfederung haben, bezieht sich diese Anforderung nicht auf die Lenkachse.

**Zu Nr. 3**

Die alternativen Systeme dienen insbesondere dem kontrollierten Anfahren bzw. Beschleunigen auf glatter Fahrbahn und verhindern ein mögliches „Ausbrechen“ des Fahrzeuges bei Anfahrvorgängen.

**Zu Nr. 4**

Das elektronisch gesteuerte Bremssystem ermöglicht einen schnelleren Bremsengriff der Bremsen und dient damit der Verkürzung des Bremsweges.

**Zu Nr. 5**

Zwar verfügen bereits alle neuen gängigen Fahrzeuge über serienmäßige Scheibenbremsen, jedoch sind diese nicht rechtlich verpflichtend. Daher sind für den Versuch solche Bremsen vorgeschrieben, da sie gegenüber Trommelbremsen beispielsweise eine bessere Wärmestandfestigkeit bei Bremsvorgängen bieten. Ein Retarder schont die Bremsen durch geringere Abnutzung.

**Zu Nr. 6**

Die Achslastüberwachung im Fahrerhaus anzuzeigen dient dem Schutz der Infrastruktur. Vergleiche hierzu Begründung zu Nr. 2.

**Zu Nr. 7**

Das Warnsystem unterstützt den Fahrer zusätzlich bei der Spurhaltung und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

**Zu Nr. 8**

Ein elektronisches Fahrdynamiksystem (ESP) verhindert ein „Ausbrechen“ des Fahrzeuges insbesondere in Kurven.

**Zu Nr. 9**

Der Abstandstempomat gewährleistet einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, ggf. wird ein Bremsvorgang eingeleitet. Der Notbremsassistent löst eine „Notbremsung“ bei nicht ausreichendem Sicherheitsabstand aus. Beide Systeme verringern insbesondere die Gefahr von Auffahrunfällen. Vergleiche im Übrigen auch die Einleitung zu § 3.

**Zu Nr. 10**

Die Einrichtungen für indirekte Sicht der Fahrzeugkombination, i. d. R. sind dies Spiegel, müssen mindestens den Anforderungen der Richtlinie 2003/97/EG i. d. F. 2006/96/EG vom 20.11.2006 genügen. Es soll bei den im Rahmen des Versuchs eingesetzten Fahrzeugkombinationen mit Überlänge insbesondere darauf geachtet werden, dass für den Fahrzeugführer bei stationärem Durchfahren des BO-Kraftkreises (Kurvenfahrt) die Sicht auf die hinterste Innenkante der Fahrzeugkombination möglich ist. Damit kann vermieden werden, dass andere, insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fahrradfahrer, beim Abbiegen gefährdet werden.

**Zu Nr. 11**

Die eingesetzten Fahrzeugkombinationen müssen mit einer Kamera am Heck der Kombination und einem zugehörigen Monitor im Blickfeld des Fahrers ausgestattet sein. Die Kamera soll eine ausreichende Sicht nach hinten gewährleisten, um den Verkehr unmittelbar hinter dem Fahrzeug einsehen zu können. Für den Fahrzeugführer müssen dabei auch die beiden Heckaußenkanten der Fahrzeugkombinationen auf dem zur Kamera gehörenden Monitor sichtbar sein.

Soweit möglich ist durch entsprechende Einbauposition der Kamera darauf zu achten, dass eine übermäßige Verschmutzung verhindert wird. In jedem Fall, aber insbesondere bei Einbaupositionen, die eine Verschmutzung nicht vermeiden lassen, ist der Fahrzeugführer bei der Fahrzeugeinweisung auch darauf hinzuweisen (gemäß § 11), eventuelle Verschmutzungen regelmäßig zu entfernen.

Die Ausstattung mit einem Kamera-Monitor-System soll sicherstellen, dass der Fahrzeugführer den Verkehr hinter der Fahrzeugkombination beobachten kann. Dies dient einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit z. B. bei Landstraßenfahrten, um Kolonnenbildung hinter dem Fahrzeug zu vermeiden sowie bei Abbiegemanövern und beim Rückwärtsfahren, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden.

#### **Zu Nr. 12**

Die Konturmarkierungen dienen der besseren und schnelleren Erkennbarkeit und damit Sicherheit im Straßenverkehr.

#### **Zu Nr. 13**

Ein Schild mit der Aufschrift „Lang-Lkw“ soll dem Verkehrsteilnehmer rechtzeitig zu erkennen geben, dass aufgrund der größeren Länge Überholvorgänge ggf. längere Zeit in Anspruch nehmen können. Dies dient der sicheren Durchführung von Überholmanövern, insbesondere auf Bundesstraßen. Der Verweis auf die Regelung UNECE Nr. R 69 weist auf die Ausführungen, insbesondere die Reflexionsfähigkeit des Schildes hin.

#### **Zu Nr. 14**

Um sicherzustellen, dass die Überwachung insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten den höchsten Sicherheitsanforderungen entspricht, wird festgelegt, dass sich ausschließlich Fahrzeuge an dem Feldversuch beteiligen dürfen, die mit einem Kontrollgerät nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sind. Die verpflichtende Ausrüstung von Fahrzeugen mit einem digitalen Kontrollgerät besteht für Neufahrzeuge seit dem 01.05.2006. Durch die Benutzung des Kontrollgeräts besteht die größtmögliche Sicherheit, im Rahmen von Straßenkontrollen Verstöße und damit Sicherheitsrisiken durch die Überschreitung der Lenk- und Ruhezeiten festzustellen und zu minimieren. Der Überwachungszeitraum beträgt im Gegensatz zu den bisherigen Schaublättern mindestens 28 Tage, die auf der Fahrerkarte zwingend gespeichert sein müssen.

#### **Zu § 4 (Abmessungen)**

Aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten und insbesondere der Brückenbauwerke wird der Einsatz längerer Fahrzeuge auf eine Gesamtlänge von bis zu 25,25 m beschränkt. Die festgelegten höchstzulässigen Längen beziehen sich auf die Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 Nummer 2, 3 und 4. Im Hinblick auf den Einsatz von Sattelzugmaschinen mit Sattelanhängern (§ 3 Absatz 1 Nummer 1) ist die höchstzulässige Gesamtlänge von bisher 16,50 m nach § 32 Absatz 4 Nummer 2 StVZO auf insgesamt 17,80 m erhöht worden. Hierbei wurde die Möglichkeit geschaffen, dass ein Sattelkraftfahrzeug mit einem verlängerten Sattelaufleger mit einer Gesamtlänge von 14,90 m (bisher 13,60 m) im Feldversuch getestet werden kann. Durch die Zulassung des verlängerten Sattelauflegers besteht die Möglichkeit, insgesamt 37 Paletten, mithin vier zusätzliche Paletten, befördern zu können. Insgesamt erhöht sich das Volumen um 9,3 m<sup>3</sup>.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass hinter Kraftfahrzeugen im Gegensatz zu § 32a StVZO mehr als ein Anhänger und hinter Sattelkraftfahrzeugen ein Anhänger mitgeführt werden kann. Diese Erweiterung ist erforderlich, um die Fahrzeugkombinationen nach § 3 Absatz 1 testen zu können.

#### **Zu § 5 (Kombinierter Verkehr)**

Der Kombinierte Verkehr soll weiter gefördert, eine Rückverlagerung von Gütern von der Schiene/Wasserstraße auf die Straße verhindert werden. Daher ist die Einsetzbarkeit der Fahrzeugkombinationen im Kombinierten Verkehr festzuschreiben. Es handelt sich hierbei auch um die Transportfähigkeit von Ladegefäßen bzw. Anhängern. Es wurde auf die Legaldefinition aus der 53. Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (53. Ausnahmeverordnung zur StVZO) zurückgegriffen.

#### **Zu § 6 (Übereinstimmungsnachweis)**

Zur Durchführung der wissenschaftlichen Begleitung und für eine effektive Überwachung der Vorschriften dieser Verordnung im Rahmen von Straßenkontrollen ist es erforderlich, die Vorlage geeigneter Nachweise zu regeln. Daher wird festgelegt, dass die Einhaltung der §§ 3 und 4 dieser Verordnung (spezifische Anforderungen an Fahrzeugkombinationen mit Überlänge) sowie die Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften (BO-Kraftkreises) gemäß § 32d StVZO für jede Fahrzeugkombination mit Überlänge durch ein Gutachten eines amtlich aner-

kannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr nachzuweisen ist. Mit dem Gutachten wird sichergestellt, dass diese Vorschriften insbesondere zum Schutz der Verkehrssicherheit und zur Schonung der Infrastruktur eingehalten werden. Insbesondere die Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften spielt bei Fahrzeugkombinationen mit Überlänge eine entscheidende Rolle, um die im Anhang aufgeführten Strecken gefahrlos befahren zu können.

### **Zu § 7 (Ladung)**

#### **Zu Absatz 1**

Aufgrund der bereits erweiterten höchstzulässigen Länge auf 25,25 m bzw. 17,80 m bei Sattelkraftfahrzeugen ist ein weiterer Ladungsüberstand nach hinten aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt. Hierbei ist der Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur – insbesondere im Kurvenbereich - vorrangig. Dies trägt auch einem verbesserten Unterfahrschutz Rechnung.

#### **Zu Absatz 2**

Die Beförderung von flüssiger Ladung bzw. Teilladungen sowie von Gefahrgütern und von lebenden Tieren wird ausgeschlossen. Eine größere Lademenge mit Flüssigkeiten kann aufgrund des spezifischen Gewichtes von Flüssigkeiten zu einer erhöhten Gesamtmasse führen und ist daher für den Feldversuch nicht geeignet. Im Vordergrund des Feldversuchs steht der Transport von sog. leichten Volumengütern. In diesem Zusammenhang ist auch die Beförderung von Gefahrgütern aufgrund eines erhöhten Gefahrenpotentials durch eine größere Menge des jeweils zu transportierenden Guts nicht zugelassen. Auch der Transport lebender Tiere eignet sich nicht für den Feldversuch. Gleiches gilt für Güter, die an der Decke des Aufbaus hängend befestigt sind; hier können aufgrund von möglichen Aufschaukelungen größerer Volumina erhöhte Gefahren entstehen (Beispiel: Schweinehälften).

### **Zu § 8 (Überholen)**

Das absolute Überholverbot für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge ist aufgrund der erweiterten höchstzulässigen Gesamtlänge bis zu 25,25 m notwendig. Ansonsten würde der Überholvorgang dieser Fahrzeuge eine Zeit in Anspruch nehmen, die insbesondere auf Bundesstraßen zu gefährlichen Fahrmanövern führen können.

**Zu § 9 (Transportweg)**

Der Versuch mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge soll ausschließlich auf dem in der Anlage festgeschriebenen Positivnetz durchgeführt werden. Das Abfahren auf andere Straßen soll durch die Verpflichtung, sich vor Fahrtantritt über eventuelle Sperrungen und Umleitungen zu erkundigen, vermieden werden.

**Zu § 10 (Teilnahmebegrenzung)**

Diese Vorschrift beschränkt die Teilnehmerzahl auf zwei Fahrzeugkombinationen je Unternehmen. Nur durch diese Begrenzung kann eine fundierte wissenschaftliche Begleitung erfolgen und den Voraussetzungen des Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie 96/53/EG entsprechen werden, wonach die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nur in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden dürfen.

**Zu § 11 (Persönliche Anforderung an den Fahrer)**

Zur Verkehrssicherheit gehören nicht nur entsprechend technisch ausgestattete Fahrzeuge, sondern auch Fahrer, die über die besten Qualifikationen verfügen und damit die hinreichende Gewähr dafür bieten, die Fahrzeuge sicher zu führen und das Unfallrisiko zu minimieren. Un-erlässlich für die hohe Qualität eines Fahrers sind die Qualifikation und die entsprechende Berufserfahrung im Straßengüter- oder Werkverkehr. Daher sollen die eingesetzten Fahrer über mindestens fünf Jahre Berufserfahrung im Straßengüter- und Werkverkehr verfügen sowie seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnisklasse CE sein. Zu Überwachungszwecken im Hinblick auf die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung ist diese Berufserfahrung durch Vorlage von Arbeitszeugnissen, Arbeitsverträgen oder sonstigen Nachweisen oder deren beglaubigte Kopien nachzuweisen und ggf. dem Kontrollpersonal auszuhändigen. Es wird sichergestellt, dass auch durch die Vorlage sonstiger Nachweise andere Formen der Beschäftigung für den Nachweis der Berufserfahrung ausreichend sind.

Darüber hinaus gelten ein absolutes Alkoholverbot und eine Höchstzahl an Punkten im Verkehrszentralregister. Entsprechend dürfen die Fahrer ab Inkrafttreten der Verordnung nicht mehr als mit drei Punkten im Verkehrszentralregister belastet sein und haben während der Fahrt einen Registerauszug aus dem Verkehrszentralregister, der nicht älter als sechs Monate sein darf, mitzuführen und ggf. dem Kontrollpersonal auszuhändigen. Auch eine entsprechende körperliche Eignung ist nachzuweisen.

Darüber hinaus ist festzulegen, dass bezüglich der eingesetzten Fahrzeugkombination, insbesondere im Hinblick auf das Rückwärts- und Kurvenfahren eine mindestens zweistündige Einweisung des Fahrers durch den Hersteller oder eine andere von diesem beauftragte geeignete Stelle erfolgt. Damit soll sichergestellt werden, dass die im Feldversuch eingesetzte Fahrzeugkombination aufgrund der erhöhten Länge sicher durch den eingesetzten Fahrer beherrscht und gelenkt werden kann, zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur. Gleichzeitig stellt die Einweisung in das Fahrzeug eine einfache, unbürokratische und gleichzeitig sichere Möglichkeit dar, den Fahrer mit dem Fahrzeug vertraut zu machen.

### **Zu § 12 (Wissenschaftliche Begleitung)**

Der Schwerpunkt des Feldversuches ist eine wissenschaftlich fundierte Evaluierung der Ergebnisse aus einem Praxistest mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge. Die BASt wurde hiermit beauftragt. Jedes teilnehmende Unternehmen muss auch an der wissenschaftlichen Untersuchung teilnehmen. Die wissenschaftliche Untersuchung erfolgt hierbei nach dem durch die BASt im Einvernehmen mit dem BMVBS erstellten Konzept. Dieses sieht unter anderem die Auswertung von Fahrtprotokollen für jede Fahrt und die Mitfahrt von Mitarbeitern der BASt oder von deren Beauftragten vor. Jedes interessierte Unternehmen kann unter Angabe der Firmenadresse, des eingesetzten Fahrzeugtyps nebst Erstzulassungsdatum, des Fahrers (Name, Vorname) und der Strecke (Abfahrts- und Zielort) ihr Teilnahmeinteresse bei der BASt bekunden.

### **Zu § 13 (Inkraft- und Außerkrafttreten)**

Die Gültigkeit der Verordnung wird auf fünf Jahre festgelegt. Damit ist sichergestellt, dass nach Abschluss der auf ein Jahr angelegten Untersuchungsphase im Feldversuch auch während der sich anschließenden Auswertungs- und Evaluierungszeit ggf. Nacherhebungen und Nachsteuerungen möglich sind. Neu angeschaffte Fahrzeuge können während eines Zeitraums von drei bis fünf Jahren abgeschrieben werden. Damit wird auch dem wirtschaftlichen Aufwand der an dem Feldversuch teilnehmenden Unternehmen Rechnung getragen.

**Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften  
für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge  
(LKWÜberlStVAusnV)<sup>1</sup>  
Vom**

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c, Nummer 2 Buchstabe a, c, k, s und x und Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im Eingangssatz durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert und § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe x durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden:

**§ 1 Anwendungsbereich**

Die Verordnung regelt die Voraussetzungen für die Teilnahme an der Erprobung von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge im Straßenverkehr.

**§ 2 Streckennetz**

Der Verkehr mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge ist zu deren Erprobung ausschließlich auf den in der Anlage festgelegten Strecken nach Maßgabe der folgenden Vorschriften erlaubt.

**§ 3 Fahrzeuge und Technische Anforderungen**

(1) Die nachfolgenden Fahrzeugkombinationen mit Überlänge können an der Erprobung teilnehmen:

1. Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger (Sattelkraftfahrzeug),
2. Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsenanhänger,

---

<sup>1</sup> Nach Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie 96/53/EG

3. Lastkraftwagen mit Untersetzachse und Sattelanhänger,
4. Sattelkraftfahrzeug mit einem weiteren Sattelanhänger,
5. Lastkraftwagen mit einem Anhänger.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Fahrzeugkombinationen müssen mit folgenden technischen Einrichtungen ausgerüstet sein:

1. der Anhänger einer Fahrzeugkombination mit Spurhalteleuchten nach § 51 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
2. Luftfederung außer auf den Lenkachsen,
3. Differenzialsperre oder Antriebsschlupfregelung,
4. Elektronisch gesteuertes Bremssystem (EBS),
5. Scheibenbremsen und Retarder (Verlangsamer) im Zugfahrzeug,
6. Automatische Achslastüberwachung mit Anzeige im Fahrerhaus für die Achsen mit Luftfederung,
7. Spurhaltewarnsystem,
8. Elektronisches Fahrdynamiksystem (ESP),
9. Automatisches Abstandsregelsystem (Abstandstempomat) oder Notbremsassistentensystem,
10. Einrichtungen für indirekte Sicht nach der Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten für die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Aufhebung der Richtlinie 71/127/EWG (ABl. L 25 vom 29.1.2004, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.11.2006, S. 81) geändert worden ist,
11. Kamera-System am Heck der Fahrzeugkombination sowie einem zugehörigen Monitor im Blickfeld des Fahrers für die Sicht nach hinten,
12. Konturmarkierungen aus retroreflektierendem Material nach § 53 Absatz 10 Nummer 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
13. Rückwärtige Kenntlichmachung durch ein Schild aus retroreflektierendem Material in Anlehnung an die UN/ECE Regelung Nr. 69 (ABl. L 200 vom 31.07.2010, S. 1) mit der Aufschrift „Lang-Lkw“ (Schriftgröße 130 mm) und
14. Kontrollgerät nach den Bestimmungen des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl.

L 370 vom 31.12.1985, S. 8), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 1266/2009 vom 16. Dezember 2009 (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 3) geändert worden ist.

#### **§ 4 Abmessungen**

(1) Sattelkraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 1 Nummer 1, 2 und 4 dürfen abweichend von § 32 Absatz 4 Nummer 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die höchstzulässige Gesamtlänge bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 m und die höchstzulässige Teillänge des Sattelanhängers bis zu einer Teillänge Achse Zugsattelzapfen bis zur hinteren Begrenzung von 13,30 m überschreiten.

(2) Fahrzeugkombinationen mit Überlänge nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 bis 5 dürfen abweichend von § 32 Absatz 4 Nummer 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die höchstzulässige Gesamtlänge bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 m überschreiten.

(3) Abweichend von § 32a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dürfen hinter Kraftfahrzeugen mehr als ein Anhänger und hinter Sattelkraftfahrzeugen ein Anhänger mitgeführt werden.

#### **§ 5 Kombiniertes Verkehr**

(1) Fahrzeugkombinationen mit Überlänge müssen im Kombinierten Verkehr einsetzbar sein.

(2) Kombiniertes Verkehr im Sinne des Absatzes 1 ist der Transport von Gütern in einem Kraftfahrzeug, einem Anhänger oder in Ladegefäßen, die mit Geräten umgeschlagen werden, wenn der Transport auf einem Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen-, Küsten- oder Seeschiff und auf dem anderen Teil mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt wird.

#### **§ 6 Übereinstimmungsnachweis**

Die Einhaltung der in § 3 und 4 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung von § 32d Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr nachzuweisen; das Gutachten oder dessen Kopie ist während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhandigen.

### **§ 7 Ladung**

(1) Abweichend von § 22 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Ordnung darf die Ladung von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge nicht nach hinten hinausragen.

(2) Mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen keine flüssige Ladung oder Teilladung, kein Gefahrgut, keine lebenden Tiere und keine Güter, die an der Decke des Aufbaus hängend befestigt sind, befördert werden.

### **§ 8 Überholen**

Abweichend von § 5 Absatz 1 und 2 der Straßenverkehrs-Ordnung ist das Überholen mit Fahrzeugkombinationen mit Überlänge unzulässig.

### **§ 9 Transportweg**

Das teilnehmende Unternehmen hat sich vor Fahrtantritt zu überzeugen, dass keine Sperrungen und Umleitungen auf der zugelassenen Transportstrecke vorliegen, die ein Verlassen der in der Anlage festgelegten Strecken erfordern.

### **§ 10 Teilnahmebegrenzung**

Die Erprobung einer Fahrzeugkombination mit Überlänge ist auf zwei Fahrzeugkombination je teilnehmendem Unternehmen begrenzt.

### **§ 11 Persönliche Anforderungen an die Fahrer**

(1) Fahrer von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge müssen seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse CE sein und über fünf Jahre Berufserfahrung im Straßengüter- oder Werkverkehr verfügen. Die Berufserfahrung ist durch Vorlage von Arbeitszeugnissen, Arbeitsverträgen oder sonstigen Nachweisen oder deren beglaubigte Abschrift, die während der Fahrt mitzuführen sind, nachzuweisen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.

(2) Fahrern von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge ist es untersagt

1. vor Fahrtantritt und während der Fahrt, alkoholische Getränke oder andere, das Führen der Fahrzeugkombination beeinträchtigende Mittel, zu sich zu nehmen oder
2. die Fahrt anzutreten, obwohl sie unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel stehen.

(3) Fahrer von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen ab dem [*Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung*] im Verkehrszentralregister mit nicht mehr als drei Punkten belastet sein. Sie haben während der Fahrt einen Registerauszug aus dem Verkehrszentralregister, der nicht älter als sechs Monate sein darf, mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.

(4) Fahrer von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge haben einen Nachweis nach § 11 in Verbindung mit Anlage 5 Nummer 1, § 11 Absatz 9, § 12 Absatz 6 in Verbindung mit Anlage 6 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung, der nicht älter als ein Jahr sein darf, während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.

(5) Fahrer von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge sind verpflichtet, vor dem erstmaligen Führen einer Fahrzeugkombination mit Überlänge an einer mindestens zweistündigen Einweisung in die von ihnen eingesetzte Fahrzeugkombination durch den Hersteller oder eine von diesem beauftragte Stelle teilzunehmen; die Fahrer sind insbesondere den sicheren Umgang mit den besonderen Fahreigenschaften der eingesetzten Fahrzeugkombination im Straßenverkehr einzuweisen. In der Einweisung ist das Kurven- und Rückwärtsfahren besonders zu schulen. Der Fahrer von Fahrzeugkombinationen mit Überlänge muss während der Fahrt eine Bescheinigung über die Teilnahme an der Einweisung mitführen und diese Kontrollberechtigten auf Verlangen aushändigen.

## **§ 12 Wissenschaftliche Begleitung**

(1) Unternehmen, die mit einer Fahrzeugkombination mit Überlänge Fahrten durchführen wollen, haben an einer wissenschaftlichen Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen teilzunehmen.

(2) Unternehmen nach Absatz 1 haben ihr Teilnahmeinteresse gegenüber der Bundesanstalt für Straßenwesen, Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach, bis zum [*xx.yy.2011*] schrift-

lich auf dem Postwege zu bekunden. Es sind Angaben zum Unternehmen (Sitz), zur eingesetzten Fahrzeugkombination (Typ, Erstzulassungsdatum), zum Fahrer (Name) und zur Strecke (Abfahrts- und Zielort) anzuzeigen.

### **§ 13 Inkraft-und Außerkrafttreten**

- (1) Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2016 außer Kraft.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

## Anlage

<b>Autobahn</b>	<b>Streckenbeschreibung jeweils in beiden Fahrtrichtungen</b>
A 1	Vom Autobahnanfang Heiligenhafen-Mitte bis zur LG <sup>1</sup> Niedersachsen/Bremen und von der LG Bremen/Niedersachsen bis zur LG Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen
A 2	Von der LG Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen bis zur LG Niedersachsen/Sachsen-Anhalt
A 3	Von der LG Rheinland-Pfalz/Hessen bis zur BG <sup>2</sup> Deutschland/Österreich
A 4	Vom Kirchheimer Dreieck (A 7) bis zum AD <sup>3</sup> Nossen und vom AD Dresden-West bis zur AS <sup>4</sup> Nieder-Seifersdorf
A 5	Von der A 7 (Hattenbacher Dreieck) bis zur LG Hessen/Baden-Württemberg
A 6	Vom Viernheimer Dreieck bis zum Viernheimer Kreuz und von der LG Baden-Württemberg/Bayern bis zur BG Deutschland/Tschechische Republik
A 7	Von der BG Dänemark/Deutschland bis zur BG Deutschland/Österreich
A 8	Von der LG Baden-Württemberg/Bayern bis zur AS München-Obermenzing und von der AS München-Ramersdorf bis zur BG Deutschland/Österreich
A 9	Von der LG Sachsen-Anhalt/Sachsen (bei AS Halle/Saale) bis zur LG Sachsen/Sachsen-Anhalt (bei AS Bad Dürrenberg) und von der AS Eisenberg (Thüringen) bis zur AS München Schwabing (Bayern)
A 13	Von der LG Brandenburg/Sachsen bis zum AD Dresden-Nord
A 14	Von der LG Sachsen-Anhalt/Sachsen bis zur AD Nossen

---

<sup>1</sup> LG = Landesgrenze
<sup>2</sup> BG = Bundesgrenze<sup>3</sup> AD = Autobahndreieck<sup>4</sup> AS = Anschlussstelle

A 17	Vom AD Dresden-West bis zur BG Deutschland/Tschechische Republik
A 20	Von der LG Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern bis zur AS Weede
A 21	Vom AD Bargtheide bis zur AS Wankendorf
A 23	Vom AD Hamburg-Nord-West bis zur AS Heide-West
A 24	Von Autobahnanfang Hamburg-Horn bis zur LG Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern
A 25	Vom AD Hamburg Süd-Ost bis zur AS Geesthacht
A 26	Von der AS Stade-Ost bis zur AS Horneburg
A 27	Vom Autobahnanfang (Cuxhaven) bis zur LG Niedersachsen/Bremen (AS Debstedt) und von der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen (AS Bremerhaven-Süd) bis zur LG Niedersachsen/Bremen und von der LG Bremen/Niedersachsen (AK <sup>5</sup> Bremen) bis AD Walsrode (A 7)
A 28	Von der AD Leer (A 31) bis zum AD Stuhr (A 1)
A 29	Vom Autobahnanfang (nördlich der AS Fedderwardergroden) bis zum AD Ahlhorner Heide (A 1)
A 30	Von der BG Niederlande/Deutschland bis zur LG Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen (bei Rheine) und von der LG Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen (bei Hasbergen) bis zur LG Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen (bei Bruchmühlen)
A 31	Vom Autobahnanfang Emden-West bis zur LG Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen
A 37	Von der AS Beinhorn bis zur AS Hannover-Misburg
A 38	Von der AS Heringen /Thüringen) bis zur A 7 (Niedersachsen) und von der LG Sachsen-Anhalt/Sachsen bis zum AD Parthenaue
A 39	Vom AK Maschen (A 1) bis zur AS Lüneburg-Nord und von der AS Weyhausen bis zum AD Salzgitter (A 7)

---

<sup>5</sup> AK = Autobahnkreuz

A 44	Von der LG Nordrhein-Westfalen/Hessen bis zum AK Kassel-Süd
A 45	Von der LG Nordrhein-Westfalen/Hessen bis zum Seligenstädter Dreieck (A 3)
A 49	Vom AK Kassel-Mitte (A 7) bis zur AS Baunatal-Nord
A 60	Vom Rüsselsheimer Dreieck (A 67) bis zum Mainzspitz Dreieck
A 66	Zwischen AS Wiesbaden-Frauenstein (Übergang auf die B 42) und dem Nordwestkreuz Frankfurt sowie zwischen AS Frankfurt-Bergen-Enkheim und AS Neuhof-Süd (Übergang auf die B 40) und zwischen AS Fulda-Süd (Übergang auf die B 40) und AD Fulda (A 7)
A 67	Vom Mönchhof Dreieck (A 3) bis zum Viernheimer Kreuz (A 6)
A 70	Vom AK Schweinfurt/Werneck bis zum AD Bayreuth/Kulmbach
A 71	Von der AS Sömmerda-Ost (Thüringen) zum AD Werntal (A 70)
A 72	Vom AD Bayerisches Vogtland bis zur AS Niederfrohna
A 73	Vom AD Suhl (A 71) bis zu AS Nürnberg/Fürth und von AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AD Nürnberg-Feucht
A 81	Von AD Würzburg-West bis LG Bayern/Baden-Württemberg
A 92	Von AD München-Feldmoching bis zur AS Deggendorf-Mitte
A 93	Von AD Hochfranken bis zum AD Holledau und vom AD Inntal bis zur BG Deutschland/Österreich
A 94	Von der AS München-Steinhausen bis zur AS Forstinning und von der AS Mühldorf-West bis zur AS Burghausen
A 95	Von der AS München-Kreuzhof bis zum Anschluss an die B 2 bei Eschenlohe
A 96	Von der BG Österreich/Deutschland bis zur AS München-Sendling

A 99	Vom AD München-Süd-West bis zum AK München-Süd
A 210	Vom AK Kiel-West bis zur AS Schacht-Audorf
A 215	Vom AD Bordesholm bis zur AS Kiel-Zentrum
A 226	Vom AD Bad Schwartau bis zur AS Lübeck-Siems (B 75)
A 252	Von der AS Waltershof bis zur AS Hamburg Veddel bis zum AD Hamburg-Süd
A 253	Von der AS Hamburg-Wilhelmsburg-Süd bis zur AS Hamburg-Wilstorf
A 261	Vom AD Hamburg Süd-West bis zur A 1
A 293	Vom AK Oldenburg-Nord bis zum AD Oldenburg-West
A 352	Vom AD Hannover-Nord (A 7) bis zum AD Hannover-West (A 2)
A 391	Von der AS Braunschweig-Wenden bis zur A 39
A 392	Von der AS Watenbüttel-Ost bis zur AS Braunschweig-Hamburger Straße
A 395	Vom AK Braunschweig-Süd (A 39) bis zum AD Vienenburg
A 480	Vom Reiskirchener Dreieck (A 5) bis zum Gießener Nordkreuz
A 485	Vom Gießener Nordkreuz bis nach Langgöns
A 643	Vom Schiersteiner Kreuz bis zur LG Hessen/Rheinland-Pfalz
A 648	Vom Eschborner Dreieck bis Frankfurt Katharinenviertel
A 661	Vom Bad Homburger Kreuz bis zur AS Langen
A 671	Vom Mainspitz Dreieck (A 60) bis Wiesbaden Mainzerstraße
A 672	Vom Dreieck Darmstadt bis zum Dreieck Darmstadt/Griesheim
A 952	Vom AD Starnberg bis zur AS Percha

A 980	Vom AD Allgäu bis zur AS Waltenhofen
A 995	Von der AS München-Giesing bis zum AK München-Süd
<b>Bundesstraße<sup>6</sup></b>	<b>Streckenbeschreibung jeweils in beiden Fahrtrichtungen</b>
B 2	Von der AS B 175 (Großebersdorf) bis zur AS B 281 (Mittelpöllnitz) und von der AS Augsburg-West (A 8) bis nördlich Dinkelsbühl (B 25) und von südlich Kiliansdorf bis zur AS Roth (A 6)
B 4	Von Coburg-Zentrum (AS Weitramsdorf/Scheerfeld, St 2202 bis zur AS Coburg (A 73)
B 8	Von der AS Aschaffenburg-West (A 3) bis Stadtgrenze Aschaffenburg (Ausfahrt Streitwald) und von Langenzenn (St 2252) bis Fürth
B 10	Von der LG Baden-Württemberg/Bayern (Ulm/Neu-Ulm) bis zur AS Neu-Ulm-Mitte (B 28/St 2021)
B 12	Von Weitnau (Hellengerst, südwestlich Kempten) bis zur AS Waltenhofen (A 980)
B 13 (A 995)	Von der AS München-Giesing bis zur AS Sauerlach
B 15	Von der AS Neufahrn (St 2142) bis Saalhaupt (AS mit A 93)
B 17	Von der AS Landsberg am Lech-West bis AS Augsburg-Eichleitnerstraße und von der AS Augsburg-Bärenkeller (St 2063) bis zur AS Augsburg-West (A 8)
B 19	Südlich von Sonthofen (B 308(OA 5) bis AS Waltenhofen (A 980)
B 28	Von AS Neu-Ulm (B 10/St 2021) bis AD Hittistetten (A 7)
B 30	Von der LG Baden-Württemberg/Bayern (Weiblingen/Neu-Ulm) bis zum AD Neu-Ulm (B 28)
B 40	Vom Krifteler Dreieck bis zur AS B 43 östlich Kelsterbach mit

<sup>6</sup> Weitere Bundesstraßen sind in den Aufzählungen zum nachgeordneten Streckennetz der Bundesländer aufgeführt

	Ausnahme der AS Schwanheimer Knoten bis zum Anschluss Mainzer Landstraße in Frankfurt (K 803)
B 43	Von der AS B 40 östlich Kelsterbach bis zur AS Frankfurt Flughafen –Nord (A 5) einschließlich der AS Kelsterbach (A 3)
B 43a	Vom Hanauer Kreuz (A 45/A 66) bis zur AS B 45 südlich Hanau
B 45	Von der AS B 43 südlich Hanau bis zur AS Hanau (A 3)
B 49	Von der AS Wetzlar-Ost (A 45) bis zur AS Bergwerkswald (A 485)
B 92	von Weida bis zur B 175
B 175	von Weida bis B 2 (Großebersdorf)
B 281	von B 281 (Mittelpölnitz) bis AS Triptis (A 9) und der AS Triptis bis zum Kreisverkehr Oberpölnitz (B 281)
B 469	Von LG Hessen/Bayern bis südlich Trennfurt (südlicher Ortsanschluss)
St 2584	Von AS Flughafen München (A 92) bis Flughafenstraße

### **Nachgeordnetes Straßennetz Niedersachsen:**

Straße	Streckenabschnitt
B 3	A 1/AS Rade über die B 3 bis zur Straße Am Holz in Neu Wulmsdorf
L 78	A 1/AS Bramsche über die L 78 (Vördener Straße) bis zur Heywinkelstraße Nr.1 in Bramsche
L 845 L 846 L 850	A 1/AS Dinklage über die L 845 (Dinklager Straße), Zerhusener Straße, L 846 (Steinfelder Straße), L 850 (Diepholzer Straße) bis zur Straße Am schwarzen Land in Lohne
K 130 B 73	A 1/AS Sittensen über die K 130 (Stader Straße), den Schragenberg, die B 73, den Ottenbecker Damm, den Kreisverkehrsplatz, 3. Ausfahrt, den Julius-Leber-Weg bis zum Airbuswerk in Stade
B 214 L 849	A 1/AS Holdorf über die B 214, L 849 bis zur Dinklarer Straße 17a in Holdorf

L 88	A 1/AS Osnabrück-Hafen über die L 88, bis zur Prof. Porsche Straße 1 in Osnabrück
	A 1/AS Oyten bis zum Gewerbegebiet „An der Autobahn“ in Oyten
B 3	A 1/AS Rade über die B 3, über den Dangerser Weg bis zur Walter-Blohm-Straße in Wenzendorf
L 776	A 1/AS Groß Ippener über die L 776 (Dorfstraße) bis zur Straße Am Gewerbegebiet in Groß Ippener
B 72	A 1/AS Cloppenburg über die B 72 in den Industriebereich in Cloppenburg
B 218 K 165 L 77	A1/ AS Bramsche über die B 218 über die K 165, L 77 bis zur Robert-Bosch-Straße 4 in Achmer
L 390 B 6 B 215 B 214 B 209	A 2/AS Garbsen über die L 390, B 6, B 215, den Kräher Weg in Nienburg, die B 215, B 214, B 215, B 209 bis zur AS Walsrode/West (A 27)
	A 2/AS Lehrte über die Westtangente, Straßburger Straße bis zur Europastraße 1 in Lehrte
L 321	A 2/AS Peine/Ost über die K75, den Kreisverkehrsplatz, 2. Ausfahrt, die Ostrandstraße, die L 321 (Woltorfer Straße) bis zur Heisenbergstraße in Peine
B 522 L 190	A 2/AS Langenhagen über die B 522, den Übergang auf die L190 (Flughafenstraße), bis zur Münchner Straße 46 in Langenhagen
	A 2/AS Braunschweig/Hafen über die Hansestraße, die Christian-Pommer-Straße bis zum VW-Werk in Braunschweig
K 137	A 2/AS Lehrte/Ost über die K137 bis zur Mielestraße 15 in Lehrte
B 83 B 65	A 2/AS Bad Eilsen über die B 83, B 65 bis zur LG Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen
L 403 L 392	A 2/AS Wunstorf-Kolenfeld über die L 403, L 392 bis zur Hermann-Bahlsen-Straße in Barsinghausen
L 190 K 15	A 2/AS Langenhagen über die L 190 (Vahrenwalder Straße), K 15 (Industrieweg) bis zur Wiesenauer Straße 3 in Hannover
L 382 K 325	A 2/AS Bothfeld über die L 382 (Langenforther Straße), Theodor-Heuss-Straße, K 325 (Reuterdamm) bis zur Milchstraße 1 in Isernhagen
	A 2/AS Garbsen über die Gutenbergstraße bis zur Alte Ricklinger Straße 59-61 in Garbsen

K 134	A 2/AS Lehrte/Ost über die K 134 (Immenser Landstraße) bis zur Industriestraße 29 in Lehrte
K 26	A 2/AS Braunschweig-Hafen über die K 26 bis zur Hansestraße 46 in Braunschweig
L 392	A 2/AS Wunstorf/Kolenfeld über die L 392, den Sahlenkamp bis zur Albert-Einstein-Straße in Wunstorf
B 83	A 2/AS Bad Eilsen über die B 83 bis zur Straße Hasengarten in Bückeburg
B 64	A 7/AS Seesen über die B 64 bis zur Rehwiese in Holzminden
B 496	A 7/AS B 496 bis zur Straße Im Rotte in Hannover-Münden
L 381	A 7/AS Großburgwedel über die L 381, Kupferstraße bis zur Eisenstraße 19 in Isernhagen
K 112	A 7/AS Altwarmbüchen über die K 112, Stellmacherstraße, Tischlerstraße, die Straße Bei Kollberg bis zur Gerberstraße 5 in Isernhagen
B 443 B6 K 516 L 410	A 7/AS Laatzen über die B 443, B 6, Helperder Straße, K 516 (Breslauer Straße), L 410 (Görlitzer Straße) bis zur Voss-Straße 98 in Sarstedt
B 6	A 7/AS Derneburg über die B 6 bis zur AS Baddeckenstedt (A 39)
L 381 K 325	A 7/AS Großburgwedel über die L 381, K 325 bis zur Milchstraße 1 in Isernhagen
B 214	A 7/AS Schwarmstedt über die B 214 bis zur Nienburgerstraße in Wietze
B 214	A 7/AS Schwarmstedt über die B 214 bis zur Straße Am Varrenbruch in Schwarmstedt
B 248	A 7/AS Seesen über die B 248 bis zur Fritz-Züchner-Straße 8 in Seesen
B 65 L 382 K 142	A 7/AS Hannover-Anderten über die B 65, L 382, K 142 bis zur Hannoversche Straße 27 in Sehnde
L 125 L 140 K 39	A26/ AS Altländer Straße über die L 125 (Altländer Straße), L 140 (Dorfstraße), K 39 bis zur LG Niedersachsen/Hamburg
L 111 B 73	A 26/ AS Stade Ost über die L 111 (Buxtehuderstraße), die B 73, Ottenbecker Damm, KVP zum Julius-Leber-Weg in Stade (Airbus-Werk)
L 156 L 168 L 132	A 27/AS Achim/Ost über die L 156, L 168, L 132 bis zur Straße Am Damm in Ottersberg

L 171	A 27/AS Verden/Ost über die L 171 bis zur Max-Plankstraße in Verden
B 6	A 27/AS Bremerhaven-Süd über die B 6 bis zur LG Niedersachsen/Bremen
B 437 B 212	A 27/AS Stotel über die B 437, B 212 bis zur Von-Kleist-Straße in Brake
L 149	A 27/AS Schwanewede über die L 149 in die Lise-Meitner-Straße in Brundorf
B 437 B 212 K 188	A 27/AS Stotel über die B 437 (Wesertunnel), B 212, K 188, Werftstraße bis zur Einswarden Bergstraße in Nordenham und bis zum Straße Am Klärwerk in Nordenham
L 171 K 21	A 27/AS Verden-Ost über die L 171, K 21 bis zum Stellmannskamp 6 in Kirchlinteln
B 72 B 69 B 214 B 239	A 28/AS Filsum über die B 72, B 69, Vechta, B 214 Richtung Wetschen bis zur B 239 LG Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen
K 127 K 295	A 28/AS Neuenkrüge über die K 127, K 295 bis zur Edekastraße 1 in Wiefelstede
L 24	A 28/AS Wesetrstede-West über die L 24 bis zur Straße Zum Heerenberg 16 in Moorburg
B 401 K 343	A28/ AS Oldenburg/B 401 über die B 401 zur Kreuzung B 72/B 401 (Sedelsberg), weiter über die B 401 und K 343 bis zum Interkommunalen Industriegebiet c-Port am Küstenkanal
B 72 B 401 K 343	A 28/ AS Filsum über die B 72 zur Kreuzung B 72/B 401, weiter über die B 401 und K 343 bis zum Interkommunalen Industriegebiet c-Port am Küstenkanal
B 213	A 29/ AS Ahlhorn über die B 213 zum Lether Gewerbegebiet in Ahlhorn
L 40	A 30/AS Schüttorf über die L 40 bis zur Emslandstraße 28 (Industriegebiet Schüttorf) in Schüttorf
K 26	A 30/AS Gildehaus über die K 26 (Baumwollstraße), Amsterdamer Straße, Luxemburger Straße, die Kopenhagener Straße bis zur Stockholmer Straße 40 in Bad Bentheim
	A 30/AS Gesmold über die Westerhausener Straße bis zur Straße Im Gewerbepark 10 in Melle
L 2	A 31/AS Emden/West über die L 2 und Wolfsburger Straße bis zum VW Werk in Emden
L 91	A 31/AS Melle-Ost über die L 91, Nachtigallenstraße, den

	Maschweg, die Anton-Schlecker-Straße nach Melle
L 47 B 70	A 31/AS Twist über die L 47, B 70, zur Straße Am Kabelkran 7 in Meppen
L 1	A 31/AS Riepe über die L 1 bis zur Straße Im Hammrich in Riepe
B 213	A 31/ AS Lingen über die B 213 über die Haselünner Straße, Ulanenstraße bis zur Friedrich-Ebertstraße 128-130 in Lingen
B 401 K 343	A31/AS Dörpen über die B 401 zur Kreuzung B 72/B 401 (Sedelsberg), weiter über die B 401 und K 343 bis zum Interkommunalen Industriegebiet c-Port am Küstenkanal
	A 33/AS Osnabrück-Fledder über die Hannoversche Straße, Narupstraße, Karmanstraße bis zum VW Werk in Osnabrück
	A 33/AS Osnabrück-Fledder über die Hannoversche Straße, Am Huxmühlenbach bis zum Hettlicher Masch 7 in Osnabrück
L 615	A 39/AS Salzgitter/Thiede über die L 615, Heinrich-Büssing-Straße bis zur Straße Watenstedt in Salzgitter
K 114	A 39/AS Sandkamp über die K 114 bis zum VW Werk in Wolfsburg
K 30	A 39/AS Salzgitter-Watenstedt über die K 30 bis nach Watenstedt
	A 39/AS Salzgitter-Lichtenberg bis zur Theodor-Heuss-Straße in Salzgitter
B 248 L 295	A 39/AS Flechtorf über die B 248, L 295, den Heinenkamp bis zur Peter-Horst-Straße 1 in Hattdorf
L 295 L 294	A 39/AS Flechtorf über die L 295, L 294 bis zum Lehmkuhlgebiet in Wolfsburg/Hattdorf
K 39	A 39/AS Salzgitter-Watenstedt über die K 39 bis zum VW-Werk in Salzgitter
L 190 K 102 L 383	A 352/AS Kaltenweide über die L 190 (Langenhagener Straße), K 102 (Scherenbosteler Straße), L 383 (Lindenstraße) bis zur Straße Am Krähenberg 3 in Wennebostel
L 190	A 352/AS Hannover-Flughafen über die L 190 (Wagenzeller Straße) und L 190 bis zur Münchener Straße 46 oder zum Rehkamp 15 in Langenhagen
	A 391/AS Braunschweig-Hansestraße über die Gifhorner Straße, Schmalbachstraße, Porschestraße bis zum KT-Werk in Braunschweig
	A 391/AK Braunschweig-Ölper über die A 392/AS Braunschweig-Hamburger Straße, Hamburger Straße bis

	zum VW-Werk in Braunschweig
	A 391/AS Braunschweig Hansestraße über die Gifhorner Straße bis zum VW-Werk Braunschweig
B 6	A 395/AD Vienenburg über die B 6 bis zur LG Niedersachsen/Sachsen-Anhalt
B 213	B 213 über die Haselünner Straße, Ulanenstraße bis zur Friedrich-Ebertstraße 128-130 in Lingen
B 213	B 213 zum Lether Gewerbegebiet in Ahlhorn
B 218 K 165 L 77	B 218 über die K 165, L 77 bis zur Robert-Bosch-Straße 4 in Achmer
B 401 K 343	Kreuzung B 72/B 401 (Sedelsberg) über die B 401 und K 343 bis zum Interkommunalen Industriegebiet c-Port am Küstenkanal
	LG Bremen/Niedersachsen über die Theodor-Barth-Straße bis zur Straße In den Ellern in Achim
B 73 L 111 L 140 K 39	Airbus-Werk in Stade über den Julius-Leber-Weg, KVP, Ottenbecker Damm, die B 73, L 111 (Buxtehuderstraße), AS Stade/Ost auf der A 26 bis zur AS Altländer Straße über die L 125 (Altländer Straße), L 140 (Dorfstraße), K 39 bis zur LG Niedersachsen/Hamburg

### **Nachgeordnetes Straßennetz Schleswig-Holstein:**

<b>Straße</b>	<b>Streckenabschnitt</b>
L 17	Vom Grenzübergang Padbørg über die L 17 (Ochsenweg) südlich bis zur Einmündung auf die B 199 und in Harrislee über den Industriegeweg bis zur Werkstraße 8
B 199 L 96 B 5 K 115	Von der AS Niebüll (A 7)/ Flensburg-Harrislee, auf die B 199 westlich bis Abzweig L 96 südlich bis Gewerbegebiet Handewitt und die B 199 westlich bis Leck, weiter über die B 5 südlich und K 115 zum Bahnhof Niebüll
B 199	Von der AS Niebüll (A 7)/Flensburg-Harrislee, auf die B 199 östlich bis zum Industriegebiet Flensburg-West
B 200 K 25	Von der AS Flensburg (A 7)/Husum auf die B 200 bis AS Flensburg-Rude über die K 25 Husumer Straße bis zum Industriegebiet Flensburg-Süd
B 200 B 5 L 138	Von der AS Flensburg (A 7)/ Husum auf die B 200 südwestlich bis Husum, weiter auf der B 5 südlich bis Meldorf und auf der L 138 weiter südlich bis Gudendorf
L 15 L 247	Von der AS Tarp (A 7) auf die L 15 nordwestlich bis zur L 247; auf der L 247 bis zum Industriegebiet Tarp

B 201	Von der AS Schleswig-Schuby (A 7) westlich auf die B 201 nach Silberstedt
B 201	Von der AS Schleswig-Schuby (A 7) östlich auf B 201 nach Kappeln
B 77	Von der AS Schleswig-Jagel (A 7) auf der B 77 südlich bis zum Gewerbegebiet Kropp
BAB 210 K 76	Vom AK Rendsburg (A 7) auf die A 210 westlich bis AS Schacht-Audorf über Zubringer zur K 76 bis Gewerbegebiet Osterrönfeld
BAB 7 BAB 210	Vom AK Rendsburg (A 7) über die A 210 nach Kiel
B 205	Von der AS Neumünster-Nord (A 7) über die B 205 südöstlich, Max-Johannsen-Brücke und Rendsburger Straße zur Güterstraße
B 205 L 319	Von der AS Neumünster-Süd (A 7) über die B 205, L 319, K 2 bis zum Industriegebiet Neumünster-Süd
K 72 K 69 B 5	Von der Fährstraße 49, Brunsbüttel über die K 72 entlang NOK auf die K 69 nordöstlich auf die B 5 und weiter zur A 23
B 431	Vom Nachtigallenweg über die Reuterstraße zur B 431
L 156 B 5	Von der Straße Rehm-Flede-Bargen über die L 156 und B 5 südlich zur A 23, AS Heide West
B 75	Von der AS Bad Oldesloe Süd (A 21) nordwestlich auf die B 75 zum Industriegebiet West
B 207	Vom Fährhafen Puttgarden, künftig feste Fehmarnbeltquerung A 1
K 13 K 5 K 15	Von der AS Lübeck-Moisling (A 1) über die K 13(Kieler Straße, Padelügger Weg) und weiter über die K 5 (Steinrader Damm) ins Gewerbegebiet Roggenhorst und weiter über die K 13 und K 15 ins Gewerbegebiet Geniner Straße
K 26 K 25 L 309	Von der AS Lübeck-Zentrum (A 1) über die K 26, K 5 und L 309 in das Gewerbegebiet bei der Lohmühle und weiter zum Nordlandkei
B 75	Von der AS Lübeck-Siems (A 226) über die B 75 in die Gewerbegebiete Seelandstraße und Herrenwyk
B 75 B 104	Von der AS Lübeck-Schlutup (A ?) über die B 75 – Mecklenburger Straße - Lübeck-Schlutup Gewerbegebiet Fabrikstraße
B 75 K 20	Von der A 226 über die B 75, K 20 Lübeck-Travemünde bis zum Skandinavienkai Nord und Süd

B 76 B 404	Von der A 215 (AS Kiel-Mitte) über die B 76 Olaf-Palme-Damm, B 404, Edinsonstraße bis zum Gewerbegebiet Wellsee
B 447 B 432 B 4	Von der AS HH-Schnelsen (A 7) auf die B 447 (Schleswiger Damm), die B 432 (Oldesloer Straße) bis zur B 4 Kieler Straße 141
B 4 K 6	Von der B 4 Kieler Straße 141 über die K 6 Pinneberger Straße bis zur K 6 (Dorfstraße 45) in Tangstedt
B 76	Von der AS Kiel-Mitte (A 215) über die B 76 (Theodor-Heuss-Ring) bis zur Straße Tonberg 5
B 76	Von der Straße Tonberg 5 über die Ratzeburger-Straße, B 76 (Theodor-Heuss-Ring) bis zur AS Kiel-Mitte (A 215)
B 76	Von der AS Kiel-Mitte (A 215) auf die B 76 Olaf-Palme-Damm über die B 502 Ostring, die K 34 Heinkendorfer Weg, über die Rampe, Grenzstraße bis zum Ostuferhafen
K 1 L 105	Von der AS Pinneberg-Süd (A 23) auf die K 1 (Rellinger Straße), den Thesdorfer Weg, die L 105 (Wedeler Weg) bis zur Pinneberger Straße 238
L 105 K 1	Von der Pinneberger Straße 238 über die L 105 (Wedeler Weg), den Thesdorfer Weg, die K 1 (Rellinger Straße) bis zur AS Pinneberg-Süd (A 23)
K 24 K 113 L 284	Von der AS Quickborn (A 7) auf die K 24 Frierichsgarber Straße, über die K 113 Kotha-Järve-Straße, L 284 Schleswig-Holsteiner-Straße bis zur Oststraße 3
L 284	Von der AS Horner Kreisel (A 24) nach Hamburg auf die L 284 Schleswig-Holsteiner-Straße über Harckesheyde bis zur Oststraße 3
L 284	Von der Oststraße 3 (Harckesheyde) über die L 284 Schleswig-Holsteiner-Straße über Hamburg, den Horner Kreisel auf die A 24
L 284 K 113 K 24	Von der Oststraße 3 über die L 284 (Schleswig-Holsteiner-Straße), die K 113 (Kotha-Järve-Straße), K 24 (Frierichsgarber Straße) bis zur AS Quickborn (A 7)
<b>Nachgeordnetes Netz Thüringen:</b>	
B 92 B 175 B 2 B 281	Von der B 92 (Weida) über die B 175, B 2, B 281 auf die A 9 (AS Triptis)
B 7 L 1056	Von der A 4/AS Erfurt-Vieselbach über die L 1056, B 7 zum Güterverkehrszentrum Erfurt
Gemeindestraße B 281	Gewerbegebiet Triptis-Nord, Oberpöllnitzer Straße 8 bis B 281

**Fahrtstrecken zu Autohöfen neben Autobahnen (Thüringen):**

<b>Autohofname</b>	<b>Name der AS</b>	<b>Knotenbezeichnung</b>
Autohof Hermsdorf-Ost		A 4 / L 1070
Autohof Stadtroda		A 4 / L 2315
Autohof Apolda		A 4 / B 87
Autohof Neudietendorf		A 4 / L 1044
Autohof Neudietendorf		A 4 / L 1044N
Autohof Wandersleben		A 4 / L 2163
Autohof Gotha		A 4 / B 247 / L 1026
Autohof Waltershausen		A 4 / L 1025

**Fahrtstrecken zu Autohöfen neben Autobahnen (Niedersachsen):**

<b>Autohofname</b>	<b>Name der AS</b>	<b>Knotenbezeichnung</b>
Autohof Sittensen	AS Sittensen	A 1 / L 130
Autohof Bockel	AS Bockel	A 1 / B 71
Autohof Groß Mackenstedt	AS Delmenhorst-Ost	A 1 / B 322
Autohof Oldenburger Münsterland	AS Vechta	A 1 / L 838
Motorpark Lohne	AS Lohne	A 1 / L 845
Autohof Holdorf	AS Holdorf	A 1 / B 214
Autohof Osnabrück	AS Osnabrück-Hafen	A 1 / L 88
Aral-Autohof	AS Neunkirchen-Vörden	A 1 / L 76
Autohof Lauenau	AS Lauenau	A 2 / B 442
Total Autohof	AS Bad Nenndorf	A 2 / B 65
Total Autoservice im GVZ	AS Lehrte	A 2 / B 443
Autohof Peine	AS Peine – Ost	A 2 / B 444
Autorastpark Lehre Wendhausen	AS Braunschweig – Ost	A 2 / B 248
Autohof Soltau	AS Soltau Ost	A 7 / B 71
Truckstop Schwarmstedt	AS Schwarmstedt	A 7 / B 214
Autohof Mellendorf	AS Mellendorf	A 7 / L 310
Autohof Bockenem	Bockenem	A 7 / B 243
maxi-Autohof Rhüden	Rhüden	A 7 / B 82
24-total Autohof Lutterberg	Lutterberg	A 7 / B 496
Autohof Northeim	AS Northeim-Nord	A 7 / B 3
Autohof Apen-Remels	As Apen / Remels	A 28 / K 11
Autohof WST Moorburg	AS Westerstede-West	A 28 / L 24
Autohof Salzbergen		A 30 / B 70
Autohof Westerlind	AS Westerlinde	A 39 / K 57
Aral Autohof	AS Winsen-Ost	A 250 / K 84

In Schleswig-Holstein sind sämtliche Autohöfe neben Autobahnen anfahrbar.

