



## Rundschreiben 15/2025

Magdeburg, 02. Juni 2025

### Verbändeplattform Landtechnik und Verkehr

(Quelle: Treffen Verbändeplattform Landtechnik und Verkehr, April 2025, DBV)

Der DBV hat für die diesjährige Verbändeplattform Landtechnik und Verkehr in Berlin unter der Leitung von Johann Meierhöfer ein vielfältiges Themenprogramm mit Partnern der teilnehmenden Verbände/ Institutionen (Landtechnikhändler, Bundesverband der Maschinenringe, VDMA, Raiffeisenverband, Lohnunternehmerverband, SVLFG, LWK Niedersachsen u.a.) zusammengestellt. Aus dieser Verbändeplattform heraus bilden sich je nach Handlungserfordernis kleinere Arbeitsgruppen, die wichtige Stellungnahmen gegenüber der Politik vorbereiten.

#### Aktuelles zur Maut ab 3,5 t tzGm der Zugfahrzeuge

Seit Juli 2024 gilt für technisch zulässige Gesamtmassen (tzGm) von über 3,5 t im Straßenverkehr eine Mautpflicht auf Bundesfernstraßen. **Grundsätzlich sind für lof-Zwecke eingesetzte Fahrzeuge von dieser Pflicht befreit.** Wir berichteten bereits in 2024 ausführlich dazu in einem Rundschreiben.

In der Praxis ergaben sich Fragen dazu, denn bei einer Kontrolle oder einem Anschreiben von Toll Collect sollte man reagieren können.

Sollte ein Landwirt, der Lkw betreibt und diese für lof-Zwecke einsetzt, zu einer vornehmlichen Mautpflicht angeschrieben, dazu ein durchschnittlicher Satz von monatlichen Fahrkilometern angesetzt und ein Beitrag an Toll Collect in Rechnung gestellt werden, wird diesem empfohlen, mit Lieferscheinen sofort zu reagieren und auf den ausschließlichen Einsatz für lof-Zwecke hinzuweisen, um die Befreiung zu erwirken. Für alle Transporte, die lof-Zwecken dienen, sollte hilfsweise auf den Zugmaschinen das bereits im Wochenbrief Nummer 18/2025 verlinkte Merkblatt zur Güterbeförderung in der Land- und Forstwirtschaft (verfasst von der LWK Niedersachsen) mitgeführt werden, um es bei regionalen Kontrollen vorlegen zu können.

Nach wie vor ist es nicht möglich, auf der Plattform von Toll Collect eine allgemeine Befreiung für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu beantragen. Dies müsste nachträglich in die Software

---

#### Hauptgeschäftsstelle:

Maxim-Gorki-Str. 13 | 39108 Magdeburg  
Tel. 0391 73969-0 | Fax 0391 73969-33

info@bauernverband-st.de  
www.bauernverband-st.de

#### Geschäftsführender Vorstand:

Olaf Feuerbom (Präsident)  
Sven Borchert (1. Vizepräsident)  
Katrin Beberhold (Vizepräsidentin)  
Susann Thielecke (Vizepräsidentin)

Hauptgeschäftsführer: Marcus Rothbart

#### Bankverbindung:

IBAN DE81 8109 3274 0107 0058 49  
BIC GENODEF1MD1

St.-Nr. 102/141/05085  
USt-IdNr. DE199246805  
VR-Nr. 10787

integriert werden. Ob und wann dies passiert, ist offen. Der Gesetzgeber wurde bereits über diesen Mangel informiert und es wurde um eine eindeutige Lösung gebeten, die in der Folge unnötige behördliche Kontrollen obsolet werden lassen.

### **Data Act - eine neue Bürokratie ohne klaren Kostenüberblick**

Der sogenannte „Data Act“ wurde auf EU-Ebene verabschiedet und am 22.11.2023 im EU - Amtsblatt veröffentlicht. Eine Übergangsfrist endet am 11.09.2025. Bei nachgewiesenen Verstößen gegen den „Data-Act“ werden dann laut den gesetzlichen Vorgaben Bußgelder verhängt, die sich durchaus im 5-stelligen Bereich bewegen können. Ähnliches kennt man bereits durch die DSGVO. Aktuell wird durch die zuständigen Ministerien eine nationale Anwendungsverordnung erarbeitet.

Problemstellung ist, dass trotz versprochener Bemühungen der Politik bislang keine breit anwendbaren Vertragsmuster vorliegen, um Käufer und Verkäufer von Maschinen ausreichend vor Bußgeldern zu schützen. Essenziell hierbei ist die Frage, welche Rohdaten mit den Maschinen mitgegeben werden. Überall, wo ein Sensor verbaut wird, werden Daten erfasst. Der Hersteller benötigt Daten der Sensoren, um seine Forschung weiter zu betreiben. Händler, Landwirte und Lohnunternehmer benötigen verschiedene Daten für eigene Auswertungen. Kein Laie kann unterscheiden, wann die Datensammlungen die DSGVO und wann den „Data Act“ berühren. Die dahingehenden Interpretationen unterscheiden sich in juristischer und technischer Hinsicht, was ein akzeptables Vertragsmuster bislang verhinderte. In Kaufverträgen muss ein Hersteller oder Händler dem Käufer Informationen zur Verwendung der gesammelten Sensordaten geben. Besonders brisant wird es beim Handel von Maschinen zwischen den Landwirten, wenn beide nicht wissen, welche Art von Daten sie dabei mitliefern und/ oder sie nicht wissen, wie man sie löschen kann.

Sowohl der VDMA als auch der DBV haben hierzu bereits vor längerer Zeit eine gute Stellungnahme verfasst. Schwer verständlich ist die mit dieser Problematik verbundene Bürokratie, die ja eigentlich abgebaut werden soll. Auch wenn Verbraucherschutz wichtig ist, beschloss die Verbändeplattform, auf die Politik zuzugehen und eine „Atempause“ von 2 Jahren bis zum Vorliegen einer rechtssicheren Vertragsmusterlösung einzufordern. Der VDMA erarbeitet derzeit einen Leitfaden zum Umgang mit der Thematik.

### **Rechtliche Einordnung Demofahrten und Lichterfahrten**

Die aktuelle Broschüre „Landwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßenverkehr“ liegt allen interessierten Mitgliedern mit dem Wochenbrief 18/2025 bereits vor.

Die bislang in Abständen veröffentlichte Broschüre „Sicher transportieren“ läuft aus und die darin verarbeiteten Themen werden künftig in die erstgenannte Broschüre mit eingearbeitet.

Aufgrund vieler Fragestellungen nach den Demonstrationen zu Beginn des Jahres 2024 hat sich die LWK Niedersachsen dazu entschieden, über die Verbändeplattform auf verschiedene rechtliche Aspekte von Demonstrations-, Lichter- und Brauchtumsfahrten hinzuweisen.

Ein zentraler Punkt von Demofahrten ist die Fokussierung auf das Grüne Kennzeichen. Hier stellt sich die Frage, ob eine solche Fahrt einem Iof-Zweck dient. Nach rechtlicher Auslegung wird diese Frage bejaht. Die Nutzung eines Schleppers ist in diesem Kontext auch für Schlepperaufmärsche mit landwirtschaftlichem Bezug möglich. Ungeklärt sind nach wie vor die Lohnunternehmen!

Zu beachten ist darüber hinaus, dass das zuvor Gesagte nur gilt, wenn die Demo beim Landkreis ordnungsgemäß angemeldet wurde!

Zweiter zentraler Punkt sind die Fahrzeugklassen T und L. Diese dienen lediglich Iof-Zwecken. Nach den vorjährigen bundesweiten Demonstrationen kam die Forderung auf, dass die zweckbestimmte Bindung der Traktorenklassen an die Iof-Zwecke aus den gesetzlichen Bestimmungen genommen werden sollte. Dies würde nach Prüfung die Gefahr beinhalten, die Klasse „C“ zu provozieren. Die „L“ wiederum wird für Saisonkräfte dringend benötigt, denn diese können sie derzeit ungehindert nutzen, was dann auch nicht mehr der Fall wäre.

Wichtig: Die Mitgliedsbetriebe sollten stets darauf achten, dass Verkehrsrecht Ländersache ist!

Für die Lichterfahrten war daher in 2024 beabsichtigt, eine bundesweite, einvernehmliche Lösung zu erwirken. Dazu ist es nicht gekommen, weil die Länder zu kontroverse Diskussionen führten.

Beachten Sie bitte, dass bei solchen besonderen Fahrten die spezielle Beleuchtung ggf. zum Verlust der Betriebserlaubnis führen kann. Sie ist außerdem nur erlaubt auf zuvor „abgegrenzten“ Straßenabschnitten.

In Niedersachsen hat das Verkehrsministerium dazu eine pragmatische Lösung gefunden: man erfand das „Neue Brauchtum“. Damit ist eine Lichterfahrt im Korso in diesem Bundesland erlaubt. Auch hier wird vorausgesetzt, dass eine Erlaubnis nach § 29 StVO und eine Genehmigung durch den zuständigen Landkreis vorliegen und Ordner festgelegt bzw. als solche gekennzeichnet wurden. Ob sich diese Lösung genauso pragmatisch in anderen Bundesländern durchsetzen lässt, bleibt abzuwarten.

Wenige wissen, dass bei Brauchtumsveranstaltungen nur Fahrzeuge bis zu 25 km/h und ein Fahreralter von mind. 18 Jahren vorgeschrieben sind. Zum Brauchtum gehören übrigens weder Schlepperkino noch Schlepperdisco.

### **Zunehmende Probleme zwischen Landmaschinen und Rad- bzw. Autofahrern in der Flur**

Egal, ob ein Wirtschaftsweg gewidmet wurde (es steht an der Mündung ein Verkehrsschild) oder nicht gewidmet ist: öffentlicher Verkehr findet auf allen Arten von Wirtschaftswegen statt, was sich auf die Unfallfolgen auswirkt. Bitte beachten Sie, dass eine Widmung als Wirtschaftsweg nicht von der Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern – egal, ob berechtigt oder nicht berechtigt – entbindet.

In den südlichen Bundesländern wird von zunehmenden kritischen Begegnungen in der Flur berichtet. Auch unsere Mitglieder sammeln dazu Erfahrungen. Die Verbändeplattform plädiert für eine konzertierte Aktion (über den DBV gesteuert), um alle am Verkehr Beteiligten auf Wirtschaftswegen zu sensibilisieren. Dazu werden die Landesverbände involviert.

Besonders hervorgehoben werden auch Straßenverschmutzungen in Folge von Feldarbeiten und Transporten. Diese sind juristisch gesehen für Haftungsfragen relevant. Hier entstehen im Versicherungsfall hohe Schadenssummen. Daher sei noch einmal darauf hingewiesen, dass die Abschnitte der genutzten Straße zu kennzeichnen und zeitnah gründlich zu säubern sind. Unangenehmer Nebeneffekt: sich aus Unfällen ergebende Bußgeldbescheide sind mittlerweile auch für die Kreditvergabe der Banken nicht zu unterschätzende Kriterien.

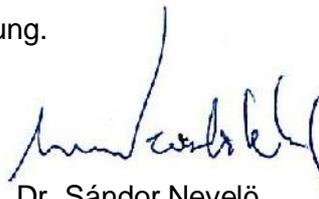
### **Ergebnis einer Unfallstatistik der SVLFG,**

vorgetragen von einem Mitglied des deutschen Verkehrssicherheitsrates, ist eine starke Zunahme von Unfällen von jungen Fahrern auf modernen großen Maschinen. Hierzu wird empfohlen, mit den Anbietern für Sicherheitsschulungen wie ADAC oder Landesverkehrswacht Trainings anzubieten. Diese sind bislang sehr kostenintensiv. Daher wurde der SVLFG mitgegeben, über eine Förderung nachzudenken, die den Zugang zu solchen Maßnahmen erleichtern sollen. Ebenso wurde an den Raiffeisenverband und an die Adresse der Landmaschinenhändler herangetragen, über solche Angebote nachzudenken, um die jungen Fahrer zu sensibilisieren. Hierbei setzte die Mehrheit der Teilnehmer der Plattform nicht auf junge Referenten, sondern auf die Wirkung eines Senioritätsfaktors durch erfahrene Ausbilder/ Werkstattleiter. Nicht verschweigen darf man den Umstand, dass die Unfallrate der älteren Fahrer – Ü60 – auf alten Schleppern mindestens genauso hoch ist. Man konzentriert sich hier in der Prävention allerdings auf die Jungen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.



Marcus Rothbart  
Hauptgeschäftsführer



Dr. Sándor Nevelö  
Verbandsjurist