



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Entwurf einer zwölften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

I. Einleitung

Mit dem Schreiben vom 12. Oktober 2023 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ausgewählten Organisationen den Entwurf einer zwölften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge zugesandt und um Stellungnahme bis zum 26. Oktober 2023 gebeten. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) dankt dem BMDV für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Verordnungsentwurf.

II. Bewertung

Mit dem Verordnungsentwurf soll die Zulassung des sogenannten Lang-Lkw vom Typ 1 um weitere drei Jahre bis zum 31.12.2026 verlängert werden.



Solche übergroßen Lkw bestehen aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelanhänger. Die Sattelanhänger des Lang-Lkw vom Typ 1 überragen mit 14,98 m übliche Sattelanhänger (13,60 m) um 1,38 m.

Standard-Sattelaufleger sind dagegen etablierte Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr (KV) mit der Schiene. Dabei werden die Fahrzeuge per Kran in Eisenbahnwagen verladen und legen die Langstrecke klimaschonend auf einem Güterzug zurück. Lediglich die ersten und letzten Kilometer fahren sie auf der Straße. KV-kompatible Sattelanhänger dürfen eine Länge von 13,60 m nicht überschreiten, damit sie per Kran umgeladen werden können und in die gängigen Eisenbahn-Taschenwagen passen.

Überlange Sattelanhänger des Lang-Lkw vom Typ 1 sind in viele moderne Eisenbahn-Taschenwagen nicht umschlagbar. Sie können darüber hinaus ausschließlich in Deutschland verwendet werden, da sie die europaweit geltende Standard-Länge überschreiten. Es handelt sich demnach um einen deutschen Sonderweg und eine Insellösung innerhalb Europas.

Aufgrund des größeren Transportvolumens von zusätzlichen vier Paletten-Stellplätzen ermöglicht der Lang-Lkw vom Typ 1 verringerte Transportkosten pro Palette. In der Folge wird der Straßengüterverkehr gegenüber der Schiene wettbewerbsfähiger und Transporte werden zurück auf die Straße verlagert. Die dringend notwendige Verkehrswende wird somit konterkariert.

Transportunternehmen, die den klimaschonenden Kombinierten Verkehr mit der Schiene nutzen, sind auf Sattelanhänger in EU-Standardlänge (13,60 m) angewiesen und gegenüber ihren Konkurrenten mit überlangen Lkw vom Typ 1 im Nachteil. So bevorzugt der Ordnungsgeber einseitig den Straßengüterverkehr und benachteiligt Unternehmen, die bewusst in Fahrzeuge investieren, die mit dem Kombinierten Verkehr kompatibel sind.

Die negativen Auswirkungen des Lang-Lkw vom Typ 1 sind auch deshalb so weitreichend, weil diese Fahrzeuge im gesamten Straßennetz von 15 Bundesländern erlaubt sind. Damit sind die Fahrzeuge auch eine Gefahr an den deutschlandweit über 15.000 Bahnübergängen. Eine Studie der TU Dresden kommt zu dem Ergebnis, dass deshalb eine Überprüfung aller Bahnübergänge aus Sicherheitsgründen vor einer Zulassung erforderlich ist:



„So kann ein längeres Straßenfahrzeug eine gefährliche Situation hervorrufen, wenn es hinter dem BÜ (Bahnübergang) wartepflichtig ist, jedoch aufgrund der nach bisherigen Fahrzeuglängen bemessenen Abstände eine zu geringe Aufstelllänge hat und deshalb teilweise im Gefahrenbereich des BÜ steht. (...) Im Ergebnis der vorliegenden Erkenntnisse ist zu empfehlen, vor einer flächendeckenden Zulassung der Lang-Lkw eine Überprüfung sämtlicher BÜ im Bestand vorzunehmen, wobei sowohl die Zeitabläufe als auch die Räumbarkeit zu beachten sind.“¹

Mit der Verlängerung der Ausnahmegenehmigung würde die Bundesregierung ihre Ziele zur Verkehrsverlagerung, zum Klimaschutz und zur Verkehrssicherheit gefährden und fatale Signale in den Transportsektor senden:

- Die Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Schiene und der Klimaschutz im Verkehr würden konterkariert.
- Verlässliche Industrie-Standards für Ladeeinheiten würden aufgeweicht.
- Die Investitionen von Wagenhaltern im Schienengüterverkehr würden entwertet, denn Taschenwagen zum Transport von Lkw-Sattelaufliegern müssen jahrzehntelang im Einsatz sein, um sich zu amortisieren.
- Die zusätzliche Bevorteilung des Lkw im intermodalen Wettbewerb würde zu wirtschaftlichen Einbußen im Schienengüterverkehr führen und Arbeitsplätze von Beschäftigten bei den Güterbahnen gefährden.
- Mit der Maßnahme würde der Bund außerdem weitere Anreize für die Güterbeförderung im Lkw-Fernverkehr mit den dort vorherrschenden äußerst prekären Arbeits- und Sozialbedingungen schaffen.
- Längere Lkw stellen außerdem eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar und können insbesondere an Bahnübergängen lebensgefährliche Situationen hervorrufen.

¹ Günther, Schemmel, Schöne (2016): Zulassung überlanger Straßenfahrzeuge: Auswirkungen auf Bahnübergänge, in: Der Eisenbahningenieur November 2016, https://www.bue-experte.de/wp-content/uploads/Lang-Lkw_EI_2016.pdf (abgerufen am 19.10.2023).



III. Änderungsbedarf

Aufgrund der negativen Folgen für die Verkehrsverlagerung, den Klimaschutz und die Beschäftigten fordern wir den Ordnungsgeber auf, die Genehmigung für den Lang-Lkw vom Typ 1 nicht über den 31.12.2023 hinaus zu verlängern. Auch aus Gründen der Gefahrenabwehr – insbesondere an Bahnübergängen – dürfen Fahrten mit solchen überlangen Lkw nicht länger erlaubt sein.

Das BMDV sollte die Änderungsverordnung vielmehr nutzen, um die Kranbarkeit sämtlicher Lang-Lkw-Ladeeinheiten verbindlich vorzuschreiben. Derzeit sieht die geltende Ausnahmereordnung lediglich vor, dass Lang-Lkw am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, „wenn sie mindestens eine Ladeeinheit befördern, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist.“ Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 befördern in der Regel mehrere Ladeeinheiten. Daher sollte der Wortlaut der Verordnung unmissverständlich klarstellen, dass alle beförderten Ladeeinheiten über Greifkanten verfügen müssen, damit sie per Kran auf die Schiene verladen werden können. So werden die Voraussetzungen für die Teilnahme am Kombinierten Verkehr geschaffen.

Die Ausnahmereordnung regelt auch, auf welchen Strecken die Lang-Lkw Typen 2 bis 5 eingesetzt werden dürfen. Straßen, die direkt zu den Bundesgrenzen führen, sind ebenfalls freigegeben. Einige Nachbarländer Deutschlands, wie Dänemark und die Niederlande erlauben Fahrten mit übergroßen Lkw, die mit einem Gewicht von 60 Tonnen die hierzulande erlaubten 40 bzw. 44 Tonnen erheblich überschreiten. Mit der Genehmigung von Strecken bis zur Bundesgrenze schafft das BMDV Anreize für grenzüberschreitende Fahrten mit solchen überschweren Riesen-Lkw. Da die Kontrolldichte in Deutschland äußerst gering ist, fordern wir, dass das BMDV Streckengenehmigungen bis zur Bundesgrenze zurücknimmt.

IV. Weitergehende Maßnahmen

Rund 37.000 Menschen sind in Deutschland im Schienengüterverkehr beschäftigt. Sie sorgen dafür,



dass unser Land am Laufen bleibt. Vor allem die Industrie ist für die Rohstoffversorgung und den Transport ihrer Produkte dringend auf die Güterbahnen angewiesen. Der Güterverkehr auf der Schiene hat darüber hinaus weitere Vorteile, er ist:

- 7-mal klimaschonender,
- 13-mal schadstoffärmer und
- 42-mal sicherer als der Lkw-Verkehr.

Güterzüge entlasten zudem die Straßeninfrastruktur, denn ein Zug ersetzt 52 Lastwagen. So spart allein der Einzelwagenverkehr täglich 40.000 Lkw-Fahrten ein.

Die Bundesregierung hat sich mit ihrem Koalitionsvertrag ambitionierte Ziele für die Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Schiene gesetzt:

- Bis 2030 soll ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland auf der Schiene unterwegs sein,
- der klimaschonende Eisenbahn-Einzelwagenverkehr soll gestärkt werden,
- die Nutzung der Schiene soll günstiger und wettbewerbsfähiger werden
- und die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) soll beschleunigt werden.

Die bislang ergriffenen Maßnahmen reichen allerdings nicht aus, um diese Ziele zu erreichen. Mit Regelungen wie der vorliegenden Genehmigungsverlängerung für übergroße Lkw konterkariert das BMDV die Ziele der Koalition sogar. Deshalb fordert die EVG von der Bundesregierung die Umsetzung der folgenden verkehrspolitischen Weichenstellungen, die die Verkehrsverlagerung auf die Schiene tatsächlich vorantreiben:

1. Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr schaffen

- Einzelwagenverkehr sichern und mit 350 Millionen Euro jährlich unterstützen
- Trassenpreise mit 400 Millionen Euro und Anlagenpreise mit 100 Millionen Euro jährlich fördern
- Güterwagen-Umrüstung auf die Digitale Automatische Kupplung europaweit koordinieren und Einführung mit 375 Millionen Euro jährlich bis 2031 finanzieren
- Schieneninfrastruktur bis 2040 auf das europäische Zugleitsystem ERTMS umrüsten und ETCS-Fahrzeugausrüstung unterstützen – 65 Millionen Euro jährlich im Schienengüterverkehr



- Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr über 2024 hinaus verlängern

2. Intermodalen Wettbewerb fair gestalten

- Bahnen von der EU-weit höchsten Stromsteuer befreien
- Klima- und umweltschädliche Subventionen abbauen – z. B. Steuervergünstigungen auf Diesel
- Lkw-Maut erhöhen und auf alle Straßen ausweiten
- Maut- und Steuerermäßigungen für Gas-Lkw beenden
- Versteckte Folgekosten des Verkehrs für Gesundheit, Umwelt und Klima verursachergerecht bei der Lkw-Maut anlasten
- Riesen-Lkw verbieten und EU-weite Zulassung verhindern: Übergroße Lkw verbilligen den Straßengüterverkehr und verlagern Transporte von der Schiene zurück auf die Straße; sie gefährden andere Verkehrsteilnehmer und verursachen Milliardenkosten bei der Infrastruktur
- KV-Ausrüstung von Lkw-Sattelanhängern für den Transport auf der Schiene fördern und verpflichtende KV-Fähigkeit aller neuen Lkw-Sattelanhänger auf EU-Ebene schaffen

3. Verkehrsträger verknüpfen

- Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte zum verbindlichen Standard der Flächen- und Verkehrsplanung machen
- Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) und von Gleisanschlüssen unbürokratisch mit jeweils 100 Millionen Euro jährlich finanzieren
- Railcoaches als Kümmerer und Lotsen für den Schienengüterverkehr in Bundesländern und Kommunen finanzieren, damit Unternehmen bei der Verkehrsverlagerung Unterstützung erhalten
- Tank- und Ladeinfrastruktur für Wasserstoff- und E-Lkw an KV-Terminals aufbauen

4. Schieneninfrastruktur ausbauen und Investitionen hochfahren

- Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur gegenüber der Straße priorisieren und Maut-Einnahmen auch für die Schieneninfrastruktur verwenden
- Modernisierungstau von 90 Mrd. Euro auflösen und zusätzlich 45 Mrd. Euro bis 2027 in Erhalt,



Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur investieren

- Überjährige, vereinfachte und transparente Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur schaffen
- Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 verdoppeln und dafür Bahnknoten, Hinterland-Anbindungen und Güterverkehrskorridore ausbauen, Engpässe beseitigen, Ausweichstrecken ertüchtigen und Überholgleise verlängern
- Alle Eisenbahn-Grenzübergänge und 75 % des Schienennetzes bis 2030 elektrifizieren