Stellungnahme

zum Referentenentwurf einer Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)

Kontakt
[redacted]
Referent für Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - [redacted]
[redacted]@allianz-pro-schiene.de

Lobbyregister-Nr.: R000866

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mit Schreiben vom 25. Oktober 2024 ausgewählten Verbänden den Entwurf einer Dreizehnten Änderungsverordnung zur Änderung der LKWÜberlStVAusnV zugeleitet und eingeladen, diesen Entwurf bis zum 15.November 2024 zu kommentieren. Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs, nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMDV folgende Stellungnahme.

Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Der vorliegende Entwurf sieht vor, die sogenannte „Positivliste“ um weitere Streckenabschnitte auf Bundesautobahnen, Bundesstraßen und dem nachgeordneten Streckennetz zu erweitern. Damit wäre der Verkehr mit Lang-Lkw auf deutlich mehr Straßen als bislang zulässig. **Die Allianz pro Schiene spricht sich entschieden gegen dieses Vorhaben aus.**

Anstatt die Positivliste auszuweiten und auf diese Weise immer mehr Straßen und Rastplätze mit Lang-Lkw zu belasten, gehört die „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ **insgesamt auf den Prüfstand**. Wie wir bereits in früheren Stellungnahmen mehrfach betont haben, leisten überlange Lkw nachweislich keinen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Lösung der Verkehrsprobleme. Das Gegenteil ist der Fall: Lang-Lkw sind **klimaschädlich**, **gefährlich** und **teuer** für die öffentliche Hand.

Lang-Lkw können mehr Ladung als herkömmliche Lastwagen bei nur geringfügig höheren Betriebskosten befördern. Dadurch wird der Transport auf der Straße **verbilligt**, was wiederum dazu führt, dass Unternehmen Transporte von der umwelt- und klimafreundlichen Schiene **zurück auf die Straße verlagern**. Damit steht der Einsatz von übergroßen Lkw im direkten **Widerspruch** zu dem verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen (aktuell: 19,8 Prozent).

Die zunehmende Verlagerung des Verkehrs auf die Straße verursacht darüber hinaus **erhebliche Mehrkosten** für den Erhalt der Straßeninfrastruktur. Ein 40-Tonner beansprucht die Straßen etwa so stark wie 60.000 Pkw. Ein steigender Lkw-Verkehr verstärkt daher den **Verschleiß** der ohnehin dringend sanierungsbedürftigen Fahrbahnen und Brücken. Dies führt zu einem erhöhten **Investitionsaufwand** für die öffentliche Hand, der letztlich von den Steuerzahlern getragen wird.

Lang-Lkw bringen zudem erhebliche **Sicherheitsrisiken** auf die Straße. Ihre übergroße Länge führt zu deutlich längeren Überholvorgängen und erhöht somit die Gefahr von Unfällen. In Verkehrssituationen wie beim Abbiegen, an Kreuzungen, in Kreisverkehren und an Autobahnanschlüssen stellen sie durch ihren größeren Wendekreis eine besonders **hohe Gefährdung** für andere Verkehrsteilnehmende dar. Auch an Bahnübergängen kann ihre Länge die Räumzeit verlängern, was das Risiko für Zusammenstöße mit Zügen steigert.

Deshalb blicken wir mit Sorge auf die geplante massive Ausweitung des für Lang-Lkw zulässigen Streckennetzes, die die **negativen Folgen** für Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Infrastruktur noch einmal **verschärfen** würde.

Unsere grundsätzliche Kritik wird außerdem durch den Eindruck verstärkt, dass die Positivliste offenbar **keiner sorgfältigen und sachgerechten Prüfung** unterzogen wurde. Es ist zum Beispiel völlig unverständlich, weshalb die A 45 vom Autobahnkreuz Dortmund-West bis Seligstädter Dreieck weiterhin für Lang-Lkw befahrbar sein soll. Aufgrund der gesperrten Talbrücke Rahmede wird der Verkehr auf dieser Strecke **seit Dezember 2021** über Umleitungen durch das Stadtgebiet von Lüdenscheid geführt. Überlange Lkw haben auf einer solchen **innerstädtischen** Umleiterstrecke im Sinne der Verkehrssicherheit allerdings nichts zu suchen. Zudem hat die Stadt Lüdenscheid **im Juni 2023 ein Lkw-Durchfahrtsverbots für den reinen Transitverkehr** eingeführt, um die Anwohner zu entlasten. Dies sollte dem Land Nordrhein-Westfalen, der Autobahn GmbH und dem BMDV bekannt sein. Die A 45 hätte daher eigentlich schon ab Dezember 2021, spätestens aber seit Juni 2023 von der Positivliste gestrichen werden müssen.

Aus den genannten Gründen fordert die Allianz pro Schiene die Bundesregierung auf, das **Experiment** mit überlangen Lkw zu **beenden** und die „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ vollständig **abzuschaffen**.

Berlin, den 11. November 2024

Kontakt
[redacted]

Referent Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - [redacted]
[redacted]@allianz-pro-schiene.de