Stellungnahme

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

Lobbyregister-Nr.:
R000866
Kontakt
[redacted]
Leiter Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - [redacted]
[redacted]@
allianz-pro-schiene.de

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat mit Mail vom 14. Juli 2026 ausgewählten Verbänden den „Entwurf einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 31. Juli 2026 eingeladen.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMV folgende Stellungnahme.

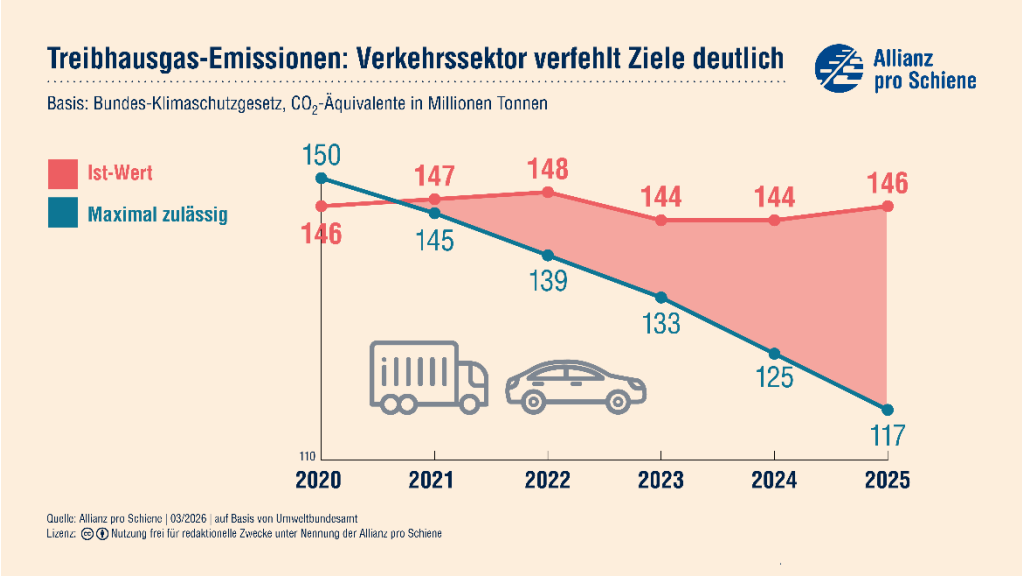
Allianz pro Schiene-Stellungnahme

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 erneut auf deutlich mehr Straßen als bislang zulässig. Außerdem soll die eigentlich bis Jahresende 2026 befristete Zulassung für des Lang-Lkw Typ 1 („verlängerter Sattelauflieger“) um mehrere Jahre verlängert werden. **Die Allianz pro Schiene spricht sich entschieden gegen diese 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 begünstigt, 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, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die in der Verordnungsbegründung geäußerte Hoffnung, durch den Einsatz überlanger Lkw ließe sich „die Anzahl der gefahrenen Lkw-Kilometer und folglich auch der Ausstoß klimaschädlicher Gase deutlich verringern“, ist reines Wunschdenken. Im Sektor Verkehr ist in Deutschland nach wie vor keine Reduktion der Treibhausgasemissionen zu verzeichnen. Die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind in den vergangenen Jahren anhaltend verfehlt worden (vgl. nachfolgende Grafik).



Eine zunehmende Verlagerung des Verkehrs auf die Straße verursacht darüber hinaus **erhebliche Mehrkosten** für den Erhalt der Straßeninfrastruktur. Ein 40-Tonner bean-

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de
T 030. 246 25 99 - 0
F 030. 246 25 99 - 29
E info@allianz-pro-schiene.de
@Schienenallianz

sprucht 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.

Hinzu kommt, dass durch fortlaufende Erweiterung der sogenannten „Positivliste" immer mehr Streckenabschnitte im nachgeordneten Straßennetz von Lang-Lkw genutzt werden, auf denen keine Mautplicht besteht. Aus unserer Sicht sind Lang-Lkw adäquat an der Finanzierung der von ihnen genutzten Infrastruktur zu beteiligen. Daher sollten kurzfristig alle Strecken der Positivliste für Lang-Lkw vollständig in die Mautplicht einbezogen werden. Unabhängig davon halten wir generell eine Ausweitung der Mautpflicht auf das gesamte Straßennetz für geboten.

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.

Angesichts der gravierenden negativen Effekte von Lang-Lkw ist es unverständlich, dass nach dem Verordnungsentwurf der Einsatz von Lang-Lkw ausgeweitet bzw. verlängert werden soll. Dies gilt auch für die beabsichtigte Verlängerung der Zulassung des Lang-Lkw Typ 1 („verlängerter Sattelauflieger") bis Ende 2033, die derzeit nach § 13 Absatz 1 bis zum 31. Dezember 2026 befristet ist. Es ist nicht nachvollziehbar, warum einer möglichen, noch in der Diskussion befindlichen europäischen Regelung vorgegriffen werden soll.

Wir blicken 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.

Dies gilt umso mehr, als derzeit auf europäischer Ebene eine Überarbeitung der europäischen Richtlinie zur Erhöhung der Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr diskutiert wird. Hierbei zeichnet sich ab, dass Mitgliedstaaten, die selbst Lang-Lkw zulassen, es künftig akzeptieren müssen, wenn solche Fahrzeuge auch aus anderen EU-Mitgliedstaaten ein- bzw. durchfahren. Deutschland würde damit zum **Haupttransitland** für Lang-Lkw, was die negativen Folgen noch einmal deutlich vergrößern würde.

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 0
F 030. 246 25 99 - 29
E info@allianz-pro-schiene.de
@Schienenallianz

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, 24.07.2026

_____

Kontakt
[redacted]

Leiter Verkehrspolitik
[redacted]
[redacted]@allianz-pro-schiene.de