Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr 14. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Lang-Lkw-Ausnahmeverordnung)

Berlin, den 28. Juli 2026

ver.di • Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bundesfachgruppe Luftverkehr und Maritime Wirtschaft
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

Inhalt

1. Management Summary ... 3
2. Vorbemerkung ... 4
ver.di – Die Perspektive der Beschäftigten im Güterverkehr ... 5
3. Bewertungsmaßstab der Stellungnahme ... 6
4. Resiliente Lieferketten als Leitbild einer modernen Güterverkehrspolitik ... 7
4.1 Neue Rahmenbedingungen für den Güterverkehr ... 7
4.2 Resilienz entsteht durch Vielfalt ... 8
4.3 Der Kombinierte Verkehr als strategischer Erfolgsfaktor ... 8
4.4 Strategische Autonomie und wirtschaftliche Resilienz ... 9
4.5 Bewertung des Referentenentwurfs ... 9
4.6 Schlussfolgerung ... 10
5. Auswirkungen auf Beschäftigung und Gute Arbeit ... 10

5.1 Verkehrspolitik ist Beschäftigungspolitik 10
5.2 Beschäftigung entsteht entlang der gesamten Lieferkette 11
5.3 Wettbewerbsbedingungen wirken sich auf Beschäftigung aus 11
5.4 Gute Arbeit als Standortfaktor 12
5.5 Transformation sozial gestalten 13
5.6 Folgenabschätzungen um soziale Kriterien erweitern 13
5.7 Schlussfolgerung 14
6. Auswirkungen auf Infrastruktur, Klima und volkswirtschaftliche Effizienz 14
6.1 Verkehrsinfrastruktur als öffentliches Zukunftsinvestment 14
6.2 Öffentliche Investitionen müssen systematisch berücksichtigt werden 14
6.3 Infrastrukturfolgekosten bleiben unberücksichtigt 15
6.4 Klimaziele und integrierte Verkehrsplanung 16
6.5 Volkswirtschaftliche Effizienz geht über Transportkosten hinaus 16
6.6 Schlussfolgerung 17
7. Rechtliche Bewertung des Referentenentwurfs und Anforderungen an eine umfassende Folgenabschätzung 17
7.1 Gute Rechtsetzung setzt eine umfassende Folgenabschätzung voraus 17
7.2 Schwerpunkt des Referentenentwurfs 17
7.3 Fehlende Betrachtung mittel- und langfristiger Wirkungen 18
7.4 Beschäftigungspolitische Auswirkungen bleiben unberücksichtigt 18
7.5 Fehlende Einordnung in übergeordnete politische Zielsetzungen 19
7.6 Anforderungen an zukünftige Gesetzesfolgenabschätzungen 19
7.7 Schlussfolgerung 19
8. Forderungen von ver.di 20
8.1 Integrierte Bewertung aller Verkehrsträger sicherstellen 20
8.2 Umfassende wissenschaftliche Evaluation vor einer weiteren Ausweitung 20
8.3 Folgenabschätzungen weiterentwickeln 21
8.4 Öffentliche Investitionen konsequent berücksichtigen 21
8.5 Gute Arbeit als Ziel moderner Verkehrspolitik verankern 21
8.6 Resilienz als Leitprinzip der Güterverkehrspolitik etablieren 21
8.7 Dialog mit den Sozialpartnern stärken 22
Schlussbemerkung zu den Forderungen 22
9. Fazit 22

1. Management Summary

Mit dem vorliegenden Referentenentwurf verfolgt das Bundesministerium für Verkehr das Ziel, die Einsatzmöglichkeiten von Lang-Lkw durch die Erweiterung der Positivliste geeigneter Strecken, die vollständige Freigabe des Berliner nachgeordneten Straßennetzes für Lang-Lkw des Typs 1 sowie die Verlängerung der befristeten Zulassung dieses Fahrzeugtyps bis zum Jahr 2033 weiter auszubauen.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) erkennt an, dass der Straßengüterverkehr auch künftig eine unverzichtbare Säule des deutschen Güterverkehrssystems bleiben wird. Effiziente Logistik, leistungsfähige Infrastruktur und wirtschaftliche Transportprozesse sind wesentliche Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

Aus Sicht von ver.di greift der Referentenentwurf jedoch deutlich zu kurz. Er beschränkt sich weitgehend auf eine technische und verwaltungsrechtliche Bewertung der vorgesehenen Änderungen. Die gesamtwirtschaftlichen, beschäftigungspolitischen und verkehrsstrategischen Auswirkungen bleiben hingegen weitgehend unberücksichtigt.

Deutschland steht vor der Aufgabe, seine Liefer- und Wertschöpfungsketten widerstandsfähiger gegenüber geopolitischen Krisen, klimabedingten Störungen und wirtschaftlichen Unsicherheiten zu gestalten. Resiliente Lieferketten entstehen jedoch nicht durch die Optimierung eines einzelnen Verkehrsträgers. Sie beruhen auf einem leistungsfähigen und ausgewogenen Zusammenwirken von Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen. Verkehrspolitische Entscheidungen müssen diesem integrierten Ansatz Rechnung tragen.

Vor diesem Hintergrund sieht ver.di die Gefahr, dass die weitere Ausweitung der Einsatzmöglichkeiten von Lang-Lkw bestehende politische Zielsetzungen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs und des Kombinierten Verkehrs beeinträchtigen kann. Gleichzeitig investiert der Bund erhebliche Mittel in Schieneninfrastruktur, Hafenhinterlandanbindungen sowie intermodale Logistiksysteme. Der Referentenentwurf enthält jedoch keine belastbare Bewertung möglicher Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern und setzt sich nicht mit den Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung eines integrierten Güterverkehrssystems auseinander.

Ebenso unberücksichtigt bleiben die Auswirkungen auf Beschäftigung und Gute Arbeit. Verkehrspolitik ist zugleich Beschäftigungspolitik. Veränderungen der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern beeinflussen Investitionsentscheidungen, Standortentwicklungen und Beschäftigungsperspektiven entlang der gesamten Lieferkette. Die Folgen für tarifgebundene Beschäftigung, Fachkräftesicherung und Qualifizierungsbedarfe werden im Referentenentwurf nicht untersucht.

Darüber hinaus weist der Entwurf Defizite bei der Folgenabschätzung auf. Während die administrativen Auswirkungen ausführlich dargestellt werden, fehlen belastbare Aussagen zu den langfristigen Auswirkungen auf den Modal Split, die Resilienz der Lieferketten, Infrastrukturkosten, Beschäftigung sowie die volkswirtschaftlichen Folgewirkungen.

ver.di bewertet den Referentenentwurf daher nicht ausschließlich unter straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten. Maßgeblich ist vielmehr die Frage, ob die vorgesehenen Änderungen einen Beitrag zu einem leistungsfähigen, resilienten, nachhaltigen und sozial ausgewogenen Güterverkehrssystem leisten.

Vor diesem Hintergrund lehnt ver.di die vorgesehene Ausweitung der Lang-Lkw-Regelungen in ihrer jetzigen Form ab. Vor einer weiteren Ausdehnung der Einsatzmöglichkeiten ist aus Sicht von ver.di eine umfassende wissenschaftliche Evaluation der Auswirkungen auf Beschäftigung, Verkehrsverlagerung, Infrastruktur, Verkehrssicherheit sowie die Resilienz der deutschen Liefer- und Wertschöpfungsketten erforderlich.

2. Vorbemerkung

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) bedankt sich für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf einer 14. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge, Stellung zu nehmen.

Der vorliegende Verordnungsentwurf verfolgt das Ziel, die Einsatzmöglichkeiten von Lang-Lkw durch die Erweiterung der Positivliste geeigneter Strecken, die vollständige Freigabe des Berliner nachgeordneten Straßennetzes für Lang-Lkw des Typs 1 sowie die Verlängerung der befristeten Zulassung dieses Fahrzeugtyps bis zum 31. Dezember 2033 beziehungsweise bis zum Inkrafttreten einer unionsrechtlichen Nachfolgeregelung weiter auszubauen.

Aus Sicht von ver.di greift die dem Referentenentwurf zugrunde liegende Betrachtung jedoch nicht weit genug. Die vorgesehenen Änderungen werden im Wesentlichen unter verkehrstechnischen und verwaltungsrechtlichen Gesichtspunkten bewertet. Die Auswirkungen auf Beschäftigung, Wertschöpfungsketten, Infrastruktur, Verkehrssicherheit sowie die strategische Ausrichtung des deutschen Güterverkehrssystems bleiben dagegen weitgehend unberücksichtigt.

Diese Betrachtungsweise wird den heutigen Anforderungen an eine moderne Verkehrspolitik nicht mehr gerecht.

Deutschland steht vor tiefgreifenden wirtschaftlichen und geopolitischen Herausforderungen. Internationale Lieferketten geraten durch geopolitische Konflikte, zunehmende Extremwetterereignisse, Störungen globaler Handelsrouten sowie wachsende wirtschaftliche Unsicherheiten zunehmend unter Druck. Gleichzeitig verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland zu stärken, die Transformation hin zu einer klimaverträglichen Mobilität voranzutreiben und die Resilienz kritischer Liefer- und Wertschöpfungsketten nachhaltig zu erhöhen.

Diese Entwicklung spiegelt sich zunehmend auch in den strategischen Leitlinien der Bundesregierung und der Europäischen Union wider. Mit der Nationalen Hafenstrategie, den laufenden Arbeiten an einer integrierten Bundesverkehrsplanung sowie industrie- und wirtschaftspolitischen Strategien zur Stärkung resilienter Lieferketten rückt die Fähigkeit des Verkehrssektors, Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Krisenfestigkeit gleichermaßen zu gewährleisten, stärker in den Mittelpunkt staatlichen Handelns.

Verkehrspolitische Einzelmaßnahmen sollten deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr sind sie daran zu messen, ob sie die langfristigen strategischen Ziele einer leistungsfähigen, klimaverträglichen und widerstandsfähigen Verkehrsinfrastruktur unterstützen oder ob sie unbeabsichtigt Anreize setzen, die diesen Zielen entgegenstehen.

Gerade als Export- und Industriestandort ist Deutschland auf leistungsfähige und resiliente Logistiksysteme angewiesen. Verkehrspolitische Entscheidungen wirken deshalb weit über den Verkehrssektor hinaus. Sie beeinflussen Investitionsentscheidungen von Unternehmen ebenso wie die Zukunft von Industrie- und Logistikstandorten, die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen sowie die Beschäftigung hunderttausender Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer entlang der gesamten Lieferkette.

Vor diesem Hintergrund bewertet ver.di den Referentenentwurf nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Erweiterung einzelner Lang-Lkw-Strecken. Maßstab der Bewertung ist vielmehr die Frage, welchen Beitrag die vorgesehenen Änderungen zu einem leistungs- und widerstandsfähigen, sozial gerechten und nachhaltigen Güterverkehrssystem leisten.

Aus Sicht von ver.di bleibt der Referentenentwurf hinter diesem Anspruch zurück. Er enthält keine ausreichende Gesamtbetrachtung der wirtschaftlichen, sozialen und verkehrspolitischen Folgen der vorgesehenen Änderungen und wird damit der Komplexität einer integrierten Verkehrs-, Industrie- und Beschäftigungspolitik nicht gerecht.

Resiliente Lieferketten entstehen nicht durch die Optimierung eines einzelnen Verkehrsträgers. Sie entstehen durch das leistungsfähige Zusammenspiel von Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen. Aufgabe moderner Verkehrspolitik ist es, dieses Gesamtsystem zu stärken.

ver.di – Die Perspektive der Beschäftigten im Güterverkehr

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) ist mit rund 1,9 Millionen Mitgliedern die größte Dienstleistungsgewerkschaft Deutschlands und vertritt die Interessen von Beschäftigten in zahlreichen Bereichen der Transport-, Logistik- und Verkehrswirtschaft.

Im Bereich des Güterverkehrs organisiert ver.di Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer entlang der gesamten logistischen Wertschöpfungskette. Hierzu gehören insbesondere Beschäftigte in den See- und Binnenhäfen, im Schienengüterverkehr, in der Hafenlogistik, in Speditionen und Logistikunternehmen, im Straßengüterverkehr sowie in zahlreichen weiteren Bereichen der Transport- und Distributionswirtschaft.

Die von ver.di vertretenen Beschäftigten sorgen täglich dafür, dass Produktionsprozesse funktionieren, Lieferketten stabil bleiben und Unternehmen sowie Bevölkerung zuverlässig versorgt werden. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands und zur Sicherung des Industriestandortes.

Vor diesem Hintergrund begleitet ver.di die Weiterentwicklung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit besonderer Aufmerksamkeit. Verkehrspolitische Entscheidungen wirken sich nicht allein auf Verkehrsströme oder Infrastruktur aus. Sie beeinflussen Investitionen, Wertschöpfung, Wettbewerbsbedingungen und die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen vieler hunderttausend Menschen.

Als Sozialpartner beteiligt sich ver.di regelmäßig an Gesetzgebungsverfahren und bringt dabei die Erfahrungen der Beschäftigten sowie die praktischen Auswirkungen gesetzlicher Regelungen auf die Arbeitswelt in den politischen Entscheidungsprozess ein. Ziel ist es, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, soziale Verantwortung und nachhaltige Mobilität miteinander in Einklang zu bringen.

Die vorliegende Stellungnahme bewertet den Referentenentwurf daher nicht ausschließlich unter straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten. Sie nimmt vielmehr die Auswirkungen auf das gesamte Güterverkehrssystem in den Blick und berücksichtigt dabei insbesondere die Aspekte Resilienz, Beschäftigung, Infrastruktur, Klimaverträglichkeit und volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

Diese Perspektive entspricht dem Selbstverständnis von ver.di als Interessenvertretung der Beschäftigten und als konstruktiver Sozialpartner, der sich für eine zukunftsfähige und integrierte Güterverkehrspolitik einsetzt.

3. Bewertungsmaßstab der Stellungnahme

Die verkehrspolitischen Herausforderungen der kommenden Jahre gehen weit über die Frage hinaus, welche Fahrzeugkombinationen auf einzelnen Straßen verkehren dürfen. Güterverkehrspolitik ist heute Bestandteil einer integrierten Wirtschafts-, Industrie-, Klima- und Infrastrukturpolitik. Entscheidungen über die Weiterentwicklung einzelner Verkehrsträger entfalten deshalb regelmäßig Auswirkungen auf das gesamte Logistiksystem sowie auf Beschäftigung, Wertschöpfung und die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten.

Vor diesem Hintergrund bewertet ver.di den vorliegenden Referentenentwurf nicht ausschließlich unter straßenverkehrsrechtlichen oder technischen Gesichtspunkten. Maßgeblich ist vielmehr die Frage, ob die vorgesehenen Änderungen geeignet sind, einen Beitrag zu einem leistungsfähigen, resilienten und nachhaltigen Güterverkehrssystem zu leisten.

Aus Sicht von ver.di sind hierfür insbesondere fünf Bewertungskriterien maßgeblich:

Resilienz der Liefer- und Wertschöpfungsketten

Verkehrspolitische Maßnahmen müssen die Widerstandsfähigkeit des gesamten Güterverkehrssystems stärken und die Intermodalität zwischen Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen fördern.

Beschäftigung und Gute Arbeit

Verkehrspolitik ist zugleich Beschäftigungs- und Strukturpolitik. Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Tarifbindung, Qualifizierung, Fachkräftesicherung und Gute Arbeit sind integraler Bestandteil einer nachhaltigen Bewertung.

Volkswirtschaftliche Effizienz

Neben betriebswirtschaftlichen Vorteilen einzelner Unternehmen sind langfristige Auswirkungen auf Infrastruktur, Investitionen, Wettbewerbsfähigkeit und öffentliche Folgekosten zu berücksichtigen.

Klimavertrâglichkeit und integrierte Verkehrspolitik

Verkehrspolitische Maßnahmen müssen sich in die langfristigen Ziele einer integrierten Verkehrspolitik einfügen und das Zusammenwirken aller Verkehrsträger stärken.

Infrastruktur und Verkehrssicherheit

Die langfristigen Auswirkungen auf Infrastruktur, Verkehrsabläufe und Verkehrssicherheit sind ebenso Bestandteil einer verantwortungsvollen Folgenabschätzung wie die technische Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen.

Diese Bewertungsmaßstäbe bilden die Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme. Sie orientieren sich an dem Verständnis, dass Güterverkehrspolitik heute nicht isoliert für einzelne Verkehrsträger gestaltet werden kann, sondern Bestandteil einer integrierten Wirtschafts-, Industrie-, Klima- und Beschäftigungspolitik ist.

4. Resiliente Lieferketten als Leitbild einer modernen Güterverkehrspolitik

4.1 Neue Rahmenbedingungen für den Güterverkehr

Die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs haben sich in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Globale Liefer- und Wertschöpfungsketten, die über Jahrzehnte vor allem unter Effizienz- und Kostengesichtspunkten entwickelt wurden, stehen heute zunehmend unter dem Einfluss geopolitischer, wirtschaftlicher und klimatischer Risiken.

Die COVID-19-Pandemie, der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, Störungen internationaler Handelsrouten im Roten Meer, zunehmende Extremwetterereignisse sowie wiederkehrende Einschränkungen der Schiffbarkeit wichtiger Binnenwasserstraßen haben die Verwundbarkeit globaler Logistiksysteme deutlich vor Augen geführt. Gleichzeitig führen geopolitische Spannungen, Handelskonflikte und wachsende Unsicherheiten auf den internationalen Rohstoff- und Energiemärkten zu neuen Anforderungen an die Stabilität logistischer Netzwerke.

Diese Entwicklungen verdeutlichen, dass die Leistungsfähigkeit des deutschen Güterverkehrssystems heute nicht mehr ausschließlich an seiner Effizienz gemessen werden kann. Zunehmend rückt seine Fähigkeit in den Vordergrund, auch unter Krisenbedingungen Versorgungssicherheit, industrielle Produktion und wirtschaftliche Wertschöpfung aufrechtzuerhalten.

Vor diesem Hintergrund gewinnt der Begriff der Resilienz eine zentrale Bedeutung für die zukünftige Ausrichtung der deutschen Verkehrspolitik.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den strategischen Leitlinien der Bundesregierung und der Europäischen Union wider. Mit der Nationalen Hafenstrategie, der Weiterentwicklung der Bundesverkehrsplanung sowie industrie- und wirtschaftspolitischen Strategien zur Stärkung widerstandsfähiger Lieferketten wird zunehmend anerkannt, dass leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche Stabilität, Versorgungssicherheit und internationale Wettbewerbsfähigkeit darstellen.

Verkehrspolitische Maßnahmen sollten sich deshalb nicht ausschließlich an kurzfristigen Effizienzgewinnen orientieren. Entscheidend ist vielmehr, welchen Beitrag sie zur langfristigen Stabilität und Anpassungsfähigkeit des gesamten Güterverkehrssystems leisten.

4.2 Resilienz entsteht durch Vielfalt

Resiliente Lieferketten entstehen nicht durch die größtmögliche Optimierung eines einzelnen Verkehrsträgers. Sie entstehen durch ein leistungsfähiges und ausgewogenes Zusammenwirken aller Verkehrsträger.

Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen übernehmen unterschiedliche Funktionen innerhalb moderner Logistiksysteme. Gerade diese funktionale Arbeitsteilung erhöht die Anpassungsfähigkeit des Gesamtsystems und ermöglicht es, auf außergewöhnliche Ereignisse flexibel zu reagieren.

Ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem zeichnet sich deshalb nicht dadurch aus, dass möglichst viele Transporte über denselben Verkehrsträger abgewickelt werden. Seine Stärke liegt vielmehr darin, dass unterschiedliche Transportoptionen dauerhaft leistungsfähig vorgehalten werden und Transporte bei Bedarf zwischen ihnen verlagert werden können.

Diese Redundanz ist kein Ausdruck mangelnder Effizienz, sondern Voraussetzung wirtschaftlicher Resilienz.

Sie reduziert Abhängigkeiten, erhöht die Versorgungssicherheit und stärkt die Krisenfestigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

Die Fähigkeit Deutschlands und Europas, kritische Liefer- und Wertschöpfungsketten auch unter außergewöhnlichen Rahmenbedingungen aufrechtzuerhalten, entwickelt sich zunehmend zu einem wesentlichen Bestandteil wirtschaftlicher und infrastruktureller Vorsorge.

Verkehrspolitik wird damit zugleich Bestandteil einer modernen Industrie- und Resilienzpolitik.

4.3 Der Kombinierte Verkehr als strategischer Erfolgsfaktor

Vor diesem Hintergrund kommt dem Kombinierten Verkehr eine besondere strategische Bedeutung zu.

Der Kombinierte Verkehr verbindet die jeweiligen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger. Während die Straße insbesondere den Vor- und Nachlauf übernimmt, erfolgen längere Transportdistanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße. Die Seehäfen übernehmen als internationale Logistikdrehscheiben die Verbindung zwischen globalen Warenströmen und dem europäischen Hinterland.

Dieses arbeitsteilige System trägt dazu bei,

- Transportkapazitäten effizient zu nutzen,
- unterschiedliche Verkehrsträger flexibel miteinander zu verknüpfen,
- Infrastrukturen zu entlasten,
- Versorgungssicherheit zu erhöhen,
- Energie effizient einzusetzen und
- die Resilienz logistischer Netzwerke nachhaltig zu stärken.

Gerade in Krisensituationen zeigt sich die Stärke eines solchen Systems. Fällt ein Verkehrsträger zeitweise aus oder ist nur eingeschränkt leistungsfähig, können Transporte zumindest teilweise auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Diese Fähigkeit zur Umsteuerung ist ein wesentlicher Bestandteil resilienter Lieferketten.

Die Nationale Hafenstrategie unterstreicht in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Bedeutung leistungsfähiger Hafenhinterlandanbindungen sowie eines engen Zusammenspiels aller Verkehrsträger. Investitionen in Schienenanbindungen, Umschlagterminals, Binnenhäfen und den Kombinierten Verkehr verfolgen deshalb nicht allein klima- oder verkehrspolitische Ziele. Sie stärken zugleich die wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit, die Versorgungssicherheit und die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands.

Vor diesem Hintergrund sollten Maßnahmen, die die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern verändern, stets im Kontext einer integrierten Gesamtstrategie bewertet werden.

4.4 Strategische Autonomie und wirtschaftliche Resilienz

Die Europäische Union verfolgt das Ziel, ihre wirtschaftliche Resilienz zu stärken und kritische Abhängigkeiten in zentralen Liefer- und Wertschöpfungsketten zu reduzieren. Auch die Bundesregierung betont zunehmend die Bedeutung robuster Infrastruktur, leistungsfähiger Industrie- und Logistikstandorte sowie widerstandsfähiger Versorgungssysteme.

Verkehrsinfrastruktur nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein.

Sie verbindet Produktionsstandorte mit internationalen Märkten, gewährleistet die Versorgung von Industrie und Bevölkerung und bildet die Grundlage funktionierender Wertschöpfungsketten.

Damit wird Verkehrspolitik zunehmend zu einem Bestandteil der wirtschaftlichen Sicherheitsvorsorge.

Ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem ist deshalb nicht nur unter Wettbewerbs- oder Klimagesichtspunkten zu betrachten. Es ist zugleich Voraussetzung für die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit Deutschlands und Europas.

Strategische Autonomie bedeutet in diesem Zusammenhang nicht wirtschaftliche Abschottung. Sie bedeutet vielmehr die Fähigkeit, auch unter veränderten geopolitischen Rahmenbedingungen handlungsfähig zu bleiben und kritische Lieferketten aufrechterhalten zu können.

Dieses Ziel setzt voraus, dass sämtliche Verkehrsträger dauerhaft leistungsfähig bleiben und ihre jeweiligen Stärken innerhalb integrierter Logistiksysteme entfalten können.

4.5 Bewertung des Referentenentwurfs

Vor diesem Hintergrund begegnet der vorliegende Referentenentwurf grundlegenden Bedenken.

Der Entwurf betrachtet die Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten von Lang-Lkw nahezu ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der technischen Befahrbarkeit zusätzlicher Strecken sowie der administrativen Umsetzung. Eine Einordnung in die langfristigen Ziele einer integrierten Verkehrs-, Industrie- und Resilienzpolitik erfolgt hingegen nicht.

Insbesondere bleibt offen,

- welche Auswirkungen die vorgesehenen Änderungen auf die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs haben,
- ob mittel- oder langfristig Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern zu erwarten sind,
- welche Folgen sich für Investitionen in Schienen- und Hafeninfrastrukturen ergeben,
- welche Auswirkungen auf die Resilienz nationaler Lieferketten eintreten können,
- in welchem Verhältnis die vorgesehenen Änderungen zu den strategischen Zielsetzungen der Bundesregierung für widerstandsfähige Lieferketten und leistungsfähige Hafenhinterlandverkehre stehen.

Der Referentenentwurf beschränkt sich damit auf eine Betrachtung, welche sich auf einzelne Maßnahmen der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen bezieht, ohne die langfristigen Auswirkungen auf das Gesamtsystem des Güterverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Aus Sicht von ver.di wird der Entwurf damit den Anforderungen einer modernen, integrierten Güterverkehrspolitik nicht gerecht.

4.6 Schlussfolgerung

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger sichern und deren Zusammenwirken kontinuierlich weiterentwickeln.

Resiliente Lieferketten entstehen nicht durch die Optimierung eines einzelnen Verkehrsträgers. Sie entstehen durch die intelligente Vernetzung von Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen.

Vor diesem Hintergrund sollte jede Weiterentwicklung einzelner Fahrzeugkonzepte in eine übergeordnete Strategie für die zukünftige Entwicklung des deutschen Güterverkehrssystems eingebettet werden.

Aus Sicht von ver.di fehlt eine solche strategische Einordnung im vorliegenden Referentenentwurf.

5. Auswirkungen auf Beschäftigung und Gute Arbeit

5.1 Verkehrspolitik ist Beschäftigungspolitik

Verkehrspolitische Entscheidungen beeinflussen nicht allein Transportwege oder Infrastruktur. Sie wirken unmittelbar auf Investitionen, Standortentwicklungen, Wertschöpfungsketten und die Beschäftigungsperspektiven hunderttausender Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Güterverkehrspolitik ist deshalb stets auch Beschäftigungs-, Industrie- und Strukturpolitik.

Die verschiedenen Verkehrsträger bilden gemeinsam ein arbeitsteiliges Gesamtsystem. Veränderungen ihrer wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirken sich nicht isoliert auf einzelne Unternehmen aus, sondern entfalten mittel- und langfristige Auswirkungen auf die gesamte Logistikkette.

Vor diesem Hintergrund bedauert ver.di, dass der Referentenentwurf die Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen nicht untersucht. Die Betrachtung beschränkt sich im Wesentlichen auf straßenverkehrsrechtliche Fragestellungen

sowie den administrativen Vollzugsaufwand. Die sozialen und arbeitsmarktpolitischen Folgen bleiben dagegen unberücksichtigt.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, ökologische Zielsetzungen und soziale Verantwortung gleichermaßen berücksichtigen. Gute Arbeit ist kein nachgelagerter Effekt verkehrspolitischer Entscheidungen, sondern eine zentrale Voraussetzung für dauerhaft leistungsfähige und resiliente Logistiksysteme.

5.2 Beschäftigung entsteht entlang der gesamten Lieferkette

Der Güterverkehr ist durch ein enges Zusammenspiel unterschiedlichster Branchen und Berufsgruppen geprägt. Die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung beruht auf arbeitsteiligen Lieferketten, in denen sämtliche Verkehrsträger ineinandergreifen.

Entlang dieser Lieferketten leisten Beschäftigte täglich einen unverzichtbaren Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands. Hierzu gehören insbesondere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

- in den See- und Binnenhäfen,
- im Schienengüterverkehr,
- in Umschlag- und Kombiverkehrsterminals,
- in Speditionen und Logistikunternehmen,
- im Straßengüterverkehr,
- in Lager- und Distributionszentren,
- in Werkstätten, Service- und Instandhaltungsbetrieben sowie
- in zahlreichen administrativen und logistischen Dienstleistungen.

Diese Beschäftigten bilden gemeinsam das Rückgrat des deutschen Güterverkehrssystems. Sie sichern die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung und gewährleisten die Funktionsfähigkeit internationaler Liefer- und Wertschöpfungsketten.

Verkehrspolitische Entscheidungen beeinflussen daher stets die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen entlang dieser gesamten Kette. Eine isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsträger wird dieser gesamtwirtschaftlichen Verantwortung nicht gerecht.

5.3 Wettbewerbsbedingungen wirken sich auf Beschäftigung aus

Die verschiedenen Verkehrsträger erfüllen unterschiedliche Aufgaben innerhalb integrierter Logistiksysteme. Gleichzeitig stehen sie in einem wirtschaftlichen Wettbewerbsverhältnis zueinander.

Verändern staatliche Maßnahmen die Wettbewerbsbedingungen eines Verkehrsträgers, können sich daraus mittel- und langfristig Veränderungen von Verkehrsströmen, Investitionsentscheidungen und Beschäftigungsentwicklungen ergeben.

Vor diesem Hintergrund erscheint es aus Sicht von ver.di erforderlich, mögliche Verlagerungseffekte zwischen Straße, Schiene und Kombiniertem Verkehr bereits im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung systematisch zu untersuchen.

Bereits geringe Veränderungen der Transportkosten oder der wirtschaftlichen Attraktivität einzelner Verkehrsträger können langfristig Auswirkungen auf

- die Auslastung von Schienengüterverkehrsunternehmen,
- Umschlagterminals,
- Hafenhinterlandverkehre,
- Logistikstandorte sowie
- Investitionen in intermodale Infrastruktur

entfalten.

Der Referentenentwurf enthält hierzu keine belastbare Bewertung.

Insbesondere bleibt offen,

- ob die vorgesehenen Änderungen mittel- oder langfristig Verkehrsverlagerungen begünstigen,
- welche Auswirkungen sich daraus auf Beschäftigung und Wertschöpfung ergeben können,
- welche Folgen für bestehende öffentliche Investitionen in Schienen- und Hafeninfrastruktur entstehen,
- und ob hierdurch langfristige Strukturveränderungen innerhalb des deutschen Güterverkehrssystems ausgelöst werden.

Gerade vor dem Hintergrund erheblicher öffentlicher Investitionen in den Ausbau des Schienengüterverkehrs sowie leistungsfähiger Hafenhinterlandverbindungen erscheint diese fehlende Gesamtbetrachtung nicht ausreichend.

5.4 Gute Arbeit als Standortfaktor

Die Leistungsfähigkeit logistischer Systeme hängt entscheidend von den Menschen ab, die sie täglich betreiben.

Bereits heute stehen zahlreiche Bereiche des Güterverkehrs vor erheblichen Herausforderungen. Der demografische Wandel, der zunehmende Fachkräftemangel sowie steigende Qualifikationsanforderungen erschweren vielerorts die Gewinnung und Bindung qualifizierter Beschäftigter.

Hinzu kommen hohe körperliche und psychische Belastungen, Schichtarbeit sowie steigende Anforderungen infolge der Digitalisierung und Automatisierung logistischer Prozesse.

Angesichts dessen gewinnt die Qualität der Arbeitsbedingungen zunehmend an Bedeutung.

Eine moderne Güterverkehrspolitik sollte deshalb nicht ausschließlich die technische oder wirtschaftliche Effizienz logistischer Prozesse in den Mittelpunkt stellen. Ebenso entscheidend sind

- attraktive Arbeitsbedingungen,
- tarifgebundene Beschäftigung,
- Qualifizierung und Weiterbildung,
- Gesundheits- und Arbeitsschutz,
- Fachkräftesicherung sowie
- langfristige berufliche Entwicklungsperspektiven.

Diese Faktoren entscheiden maßgeblich darüber, ob der Güterverkehr auch künftig über ausreichend qualifiziertes Personal verfügen wird.

Der Referentenentwurf setzt sich mit diesen Fragestellungen nicht auseinander.

5.5 Transformation sozial gestalten

Der deutsche Güterverkehr befindet sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Digitalisierung, Automatisierung, Dekarbonisierung sowie geopolitische Veränderungen werden die Arbeitswelt in den kommenden Jahren nachhaltig verändern.

Diese Transformation eröffnet erhebliche Chancen für Innovation und Effizienz. Gleichzeitig stellt sie Beschäftigte und Unternehmen vor große Herausforderungen.

Aus Sicht von ver.di kann dieser Wandel dauerhaft nur erfolgreich sein, wenn er sozial gestaltet wird.

Verkehrspolitische Entscheidungen sollten deshalb nicht ausschließlich auf kurzfristige betriebswirtschaftliche Effizienzsteigerungen einzelner Transportprozesse ausgerichtet sein. Ebenso wichtig ist die Frage, welchen Beitrag sie zur Sicherung hochwertiger Beschäftigung, zur Qualifizierung der Beschäftigten sowie zur langfristigen Stabilität des Wirtschaftsstandortes leisten.

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Transformation von Wirtschaft und Verkehr. Dieses Ziel umfasst aus Sicht von ver.di ausdrücklich auch die soziale Dimension des Wandels.

Eine zukunftsfähige Güterverkehrspolitik muss deshalb ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit gleichermaßen berücksichtigen.

5.6 Folgenabschätzungen um soziale Kriterien erweitern

Die Gesetzesfolgenabschätzung bildet einen wesentlichen Bestandteil guter Rechtsetzung. Sie dient dazu, die Auswirkungen staatlichen Handelns umfassend zu bewerten und mögliche Zielkonflikte frühzeitig sichtbar zu machen.

Aus Sicht von ver.di sollte dieser Ansatz künftig stärker um beschäftigungs- und strukturpolitische Kriterien ergänzt werden.

Insbesondere bei verkehrspolitischen Regelungen mit potenziellen Auswirkungen auf Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern sollten künftig systematisch auf

- Auswirkungen auf Beschäftigung,
- Auswirkungen auf Tarifbindung,
- Auswirkungen auf Fachkräftesicherung,
- Auswirkungen auf Qualifizierungsbedarfe,
- Auswirkungen auf regionale Wirtschaftsstrukturen sowie
- Auswirkungen auf die Entwicklung integrierter Liefer- und Wertschöpfungsketten

untersucht werden.

Eine solche Gesamtbetrachtung würde die Qualität zukünftiger Gesetzgebungsverfahren verbessern und dazu beitragen, wirtschaftliche, ökologische und soziale Zielsetzungen frühzeitig miteinander in Einklang zu bringen.

5.7 Schlussfolgerung

Die Auswirkungen verkehrspolitischer Entscheidungen auf Beschäftigung und Gute Arbeit stellen keinen nachrangigen Aspekt staatlichen Handelns dar. Sie sind vielmehr ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrs-, Wirtschafts- und Industriepolitik.

Vor diesem Hintergrund bedauert ver.di, dass der Referentenentwurf keine systematische Bewertung der beschäftigungspolitischen Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen enthält.

Aus Sicht von ver.di sollten zukünftige Gesetzesfolgenabschätzungen die Auswirkungen auf Beschäftigung, Tarifbindung, Qualifizierung, Fachkräftesicherung sowie die langfristige Entwicklung integrierter Liefer- und Wertschöpfungsketten ausdrücklich berücksichtigen.

Eine zukunftsfähige Güterverkehrspolitik wird nicht allein an Transportkosten oder Transportzeiten gemessen. Sie muss sich ebenso daran messen lassen, ob sie hochwertige Beschäftigung sichert, Tarifbindung stärkt und den Wirtschaftsstandort Deutschland widerstandsfähiger gegenüber zukünftigen Krisen macht.

6. Auswirkungen auf Infrastruktur, Klima und volkswirtschaftliche Effizienz

6.1 Verkehrsinfrastruktur als öffentliches Zukunftsinvestment

Die Leistungsfähigkeit des deutschen Güterverkehrssystems beruht auf einer leistungsfähigen und modernen Verkehrsinfrastruktur. Bund, Länder und Kommunen investieren seit Jahren erhebliche finanzielle Mittel in den Erhalt und Ausbau von Bundesfernstraßen, Schienenwegen, Binnenwasserstraßen, Hafenhinterlandanbindungen sowie intermodalen Umschlaganlagen.

Diese Investitionen verfolgen nicht ausschließlich verkehrspolitische Ziele. Sie dienen zugleich der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland, der Stärkung resilienter Lieferketten sowie der Transformation des Verkehrssektors hin zu einem nachhaltigen und leistungsfähigen Gesamtsystem.

Verkehrspolitische Einzelmaßnahmen sollten deshalb stets im Zusammenhang mit diesen langfristigen öffentlichen Investitionen bewertet werden.

Aus Sicht von ver.di bleibt der Referentenentwurf hinter diesem Anspruch zurück. Zwar werden die straßenverkehrsrechtlichen Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen ausführlich dargestellt. Eine Einordnung in die langfristigen Investitionsstrategien des Bundes erfolgt jedoch nicht.

6.2 Öffentliche Investitionen müssen systematisch berücksichtigt werden

Der Bund investiert derzeit erhebliche finanzielle Mittel in

- den Ausbau des Schienengüterverkehrs,
- leistungsfähige Hafenhinterlandanbindungen,
- den Kombinierten Verkehr,
- den Erhalt und die Modernisierung der Bundesfernstraßen,

- die Sanierung von Brücken sowie
- die Digitalisierung des Verkehrssektors.

Diese Maßnahmen verfolgen das gemeinsame Ziel, die Leistungsfähigkeit des gesamten Güterverkehrssystems dauerhaft zu sichern.

Vor diesem Hintergrund erscheint es aus Sicht von ver.di erforderlich, auch solche Regelungsvorhaben daraufhin zu untersuchen, welche Auswirkungen sie auf die Wirksamkeit dieser öffentlichen Investitionen entfalten können.

Der Referentenentwurf enthält hierzu keine belastbare Bewertung.

Insbesondere bleibt offen,

- ob zusätzliche wirtschaftliche Anreize zugunsten des Straßengüterverkehrs bestehende Investitionen in andere Verkehrsträger beeinflussen können,
- welche Auswirkungen auf die langfristige Auslastung öffentlicher Infrastruktur zu erwarten sind,
- und ob hierdurch mittel- oder langfristig Anpassungsbedarfe weiterer Infrastruktur entstehen.

Eine integrierte Betrachtung dieser Zusammenhänge wäre aus Sicht von ver.di sachgerecht gewesen.

6.3 Infrastrukturfolgekosten bleiben unberücksichtigt

Die Diskussion über Lang-Lkw konzentriert sich regelmäßig auf betriebswirtschaftliche Effizienzgewinne einzelner Transporte.

Demgegenüber treten langfristige Infrastrukturwirkungen häufig in den Hintergrund.

Aus Sicht von ver.di sollten jedoch sämtliche Folgekosten einer Maßnahme berücksichtigt werden.

Hierzu zählen insbesondere

- langfristige Anforderungen an Brückenbauwerke,
- Rastanlagen,
- Anschlussstellen,
- Knotenpunkte,
- Gewerbe- und Logistikgebiete,
- Umschlaganlagen sowie
- kommunale Verkehrsflächen.

Auch wenn einzelne Maßnahmen für sich genommen nur begrenzte Auswirkungen entfalten mögen, können sich durch die schrittweise Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten langfristig erhebliche infrastrukturelle Anpassungsbedarfe ergeben.

Der Referentenentwurf enthält hierzu keine weitergehende Betrachtung.

6.4 Klimaziele und integrierte Verkehrsplanung

Deutschland verfolgt das Ziel, den Verkehrssektor schrittweise klimaverträglich weiterzuentwickeln.

Hierzu zählen unter anderem

- die Stärkung des Schienengüterverkehrs,
- der Ausbau des Kombinierten Verkehrs,
- Investitionen in Hafenhinterlandverbindungen,
- die Förderung klimafreundlicher Logistikprozesse sowie
- die Verbesserung der Energieeffizienz des gesamten Verkehrssystems.

Diese Zielsetzungen schließen einen leistungsfähigen Straßengüterverkehr ausdrücklich ein.

Sie beruhen jedoch zugleich auf dem Grundsatz, dass sämtliche Verkehrsträger entsprechend ihrer jeweiligen Stärken zusammenwirken.

Vor diesem Hintergrund erscheint es aus Sicht von ver.di erforderlich, bei zukünftigen Regelungsvorhaben systematisch zu untersuchen,

- welche Auswirkungen auf den Modal Split entstehen,
- ob Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern auftreten können,
- und wie sich die jeweiligen Maßnahmen in die langfristigen Zielsetzungen einer integrierten Verkehrsplanung einfügen.

Eine entsprechende Bewertung enthält der Referentenentwurf nicht.

6.5 Volkswirtschaftliche Effizienz geht über Transportkosten hinaus

Die Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen sollte sich nicht ausschließlich auf kurzfristige betriebswirtschaftliche Effizienzgewinne einzelner Transporte beschränken.

Vielmehr sind sämtliche volkswirtschaftlichen Wirkungen zu berücksichtigen.

Hierzu gehören insbesondere

- die langfristige Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur,
- die Wirkung öffentlicher Investitionen,
- die Entwicklung integrierter Lieferketten,
- die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Verkehrsträger,
- die Versorgungssicherheit,
- die Resilienz des Wirtschaftsstandortes sowie
- Beschäftigung und Wertschöpfung.

Eine isolierte Betrachtung einzelner Transportkosten wird der Komplexität moderner Güterverkehrssysteme nicht gerecht.

Gerade für eine exportorientierte Volkswirtschaft wie Deutschland kommt dem langfristigen Zusammenwirken sämtlicher Verkehrsträger eine herausragende Bedeutung zu.

6.6 Schlussfolgerung

Aus Sicht von ver.di bleibt der Referentenentwurf deutlich hinter den Anforderungen einer integrierten Infrastruktur- und Verkehrspolitik zurück.

Er bewertet die vorgesehenen Änderungen im Wesentlichen unter straßenverkehrsrechtlichen und administrativen Gesichtspunkten.

Eine umfassende Betrachtung der Auswirkungen auf öffentliche Infrastrukturinvestitionen, langfristige Infrastrukturfolgekosten, den Modal Split sowie die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit des deutschen Güterverkehrssystems erfolgt hingegen nicht.

Vor dem Hintergrund der erheblichen öffentlichen Investitionen in die Modernisierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur sollte eine solche Gesamtbetrachtung künftig integraler Bestandteil vergleichbarer Regelungsvorhaben sein.

7. Rechtliche Bewertung des Referentenentwurfs und Anforderungen an eine umfassende Folgenabschätzung

7.1 Gute Rechtsetzung setzt eine umfassende Folgenabschätzung voraus

Gesetzes- und Verordnungsvorhaben sollten auf einer nachvollziehbaren und umfassenden Bewertung ihrer zu erwartenden Auswirkungen beruhen. Die Gesetzesfolgenabschätzung dient dabei nicht allein der Ermittlung administrativer Belastungen, sondern soll politische Entscheidungen transparent machen, Zielkonflikte aufzeigen und die Auswirkungen staatlichen Handelns auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt nachvollziehbar darstellen.

Gerade im Verkehrsbereich entfalten regulatorische Maßnahmen regelmäßig Wirkungen, die weit über ihren unmittelbaren Anwendungsbereich hinausreichen. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen können Wettbewerbsverhältnisse zwischen Verkehrsträgern beeinflussen, Investitionsentscheidungen verändern und mittel- bis langfristige Auswirkungen auf Infrastruktur, Beschäftigung und Wertschöpfung entfalten.

Angesichts dessen sollte eine Folgenabschätzung den gesamten Wirkungszusammenhang einer Regelung in den Blick nehmen und sich nicht ausschließlich auf ihre unmittelbaren verwaltungsrechtlichen Auswirkungen beschränken.

7.2 Schwerpunkt des Referentenentwurfs

Der Referentenentwurf legt den Schwerpunkt seiner Begründung auf die straßenverkehrsrechtliche Umsetzung der vorgesehenen Änderungen. Im Mittelpunkt stehen insbesondere

- die Erweiterung der Positivliste geeigneter Strecken,
- die vollständige Einbeziehung des Berliner nachgeordneten Straßennetzes für Lang-Lkw des Typs 1,
- die Verlängerung der bisherigen Befristung dieses Fahrzeugtyps sowie
- die Darstellung des entstehenden Verwaltungsaufwandes und der rechtstechnischen Umsetzung.

Diese Aspekte werden nachvollziehbar erläutert und bilden den unmittelbaren Gegenstand der vorgesehenen Änderungsverordnung.

Aus Sicht von ver.di erschöpft sich die Bewertung jedoch weitgehend in diesen straßenverkehrsrechtlichen Fragestellungen.

7.3 Fehlende Betrachtung mittel- und langfristiger Wirkungen

Der Referentenentwurf enthält keine vertiefte Bewertung möglicher mittel- und langfristiger Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen auf das Gesamtsystem des Güterverkehrs.

Insbesondere fehlen Aussagen zu möglichen Auswirkungen auf

- die Entwicklung des Modal Split,
- den Kombinierten Verkehr,
- den Schienengüterverkehr,
- Hafenhinterlandverkehre,
- die langfristige Entwicklung logistischer Wertschöpfungsketten,
- die Resilienz des Güterverkehrssystems sowie
- die Beschäftigungsentwicklung entlang der verschiedenen Verkehrsträger.

Gerade diese Fragestellungen gewinnen jedoch angesichts erheblicher öffentlicher Investitionen in Schieneninfrastruktur, Kombinierten Verkehr und Hafenhinterlandanbindungen zunehmend an Bedeutung.

Aus Sicht von ver.di wäre deshalb eine vertiefte Betrachtung dieser Zusammenhänge sachgerecht gewesen.

7.4 Beschäftigungspolitische Auswirkungen bleiben unberücksichtigt

Der Referentenentwurf enthält keine eigenständige Bewertung der Auswirkungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen.

Dabei können Veränderungen der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern mittel- und langfristig Einfluss auf Investitionsentscheidungen, Standortentwicklungen und Beschäftigungsstrukturen nehmen.

Eine Bewertung möglicher Auswirkungen auf

- tarifgebundene Beschäftigung,
- Fachkräftesicherung,
- Qualifizierungsbedarfe,
- regionale Beschäftigungsstrukturen sowie
- Gute Arbeit

findet im Referentenentwurf nicht statt.

Aus Sicht von ver.di stellt dies eine wesentliche Lücke der Folgenabschätzung dar, da Verkehrspolitik stets auch Auswirkungen auf Beschäftigung und wirtschaftliche Entwicklung entfaltet.

7.5 Fehlende Einordnung in übergeordnete politische Zielsetzungen

Die Bundesregierung verfolgt in verschiedenen Politikbereichen das Ziel, die Resilienz von Liefer- und Wertschöpfungsketten zu stärken, den Kombinierten Verkehr auszubauen und die verschiedenen Verkehrsträger im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung weiterzuentwickeln.

Der Referentenentwurf setzt sich jedoch nicht damit auseinander,

- in welchem Verhältnis die vorgesehenen Änderungen zu diesen strategischen Zielsetzungen stehen,
- ob Zielkonflikte entstehen können,
- oder welche Wechselwirkungen mit bereits beschlossenen Infrastruktur- und Investitionsprogrammen bestehen.

Aus Sicht von ver.di wäre eine solche Einordnung geeignet gewesen, die Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen nachvollziehbarer in den gesamtverkehrspolitischen Kontext einzuordnen.

7.6 Anforderungen an zukünftige Gesetzesfolgenabschätzungen

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Komplexität verkehrspolitischer Entscheidungen regt ver.di an, zukünftige Gesetzes- und Verordnungsfolgenabschätzungen stärker interdisziplinär auszurichten.

Neben den straßenverkehrsrechtlichen und administrativen Auswirkungen sollten insbesondere berücksichtigt werden:

- Auswirkungen auf integrierte Liefer- und Wertschöpfungsketten,
- Auswirkungen auf den Modal Split und die Entwicklung der Verkehrsträger,
- Auswirkungen auf öffentliche Infrastrukturinvestitionen,
- Auswirkungen auf Beschäftigung, Tarifbindung und Fachkräftesicherung,
- Auswirkungen auf die Resilienz kritischer Logistiksysteme,
- volkswirtschaftliche Folgewirkungen sowie
- Wechselwirkungen mit bestehenden verkehrs-, klima- und industriepolitischen Zielsetzungen.

Eine derart umfassende Betrachtung würde die Transparenz staatlicher Entscheidungen erhöhen und die Qualität zukünftiger Rechtsetzung nachhaltig stärken.

7.7 Schlussfolgerung

Der Referentenentwurf erfüllt die Anforderungen an die Darstellung der unmittelbar mit der Änderungsverordnung verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Auswirkungen.

Aus Sicht von ver.di bleibt die Folgenabschätzung jedoch hinsichtlich der mittel- und langfristigen wirtschaftlichen, beschäftigungspolitischen und verkehrsstrategischen Auswirkungen unvollständig.

Gerade weil die vorgesehenen Änderungen bis mindestens Ende des Jahres 2033 Wirkung entfalten sollen, erscheint eine umfassendere Betrachtung der langfristigen Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrssystem sachgerecht.

ver.di regt daher an, zukünftige Änderungen der Lang-Lkw-Ausnahmeverordnung auf Grundlage einer erweiterten und interdisziplinären Folgenabschätzung zu bewerten, welche neben technischen und administrativen Aspekten auch die Auswirkungen auf Beschäftigung, Infrastruktur, Wettbewerbsbedingungen, integrierte Lieferketten sowie die Resilienz des deutschen Güterverkehrssystems systematisch berücksichtigt.

8. Forderungen von ver.di

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich aus Sicht von ver.di die Notwendigkeit, den vorliegenden Referentenentwurf in wesentlichen Punkten weiterzuentwickeln. Ziel sollte eine integrierte Güterverkehrspolitik sein, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Versorgungssicherheit, Klimaschutz und Gute Arbeit gleichermaßen berücksichtigt.

Daher richtet ver.di folgende Forderungen an den Verordnungsgeber:

8.1 Integrierte Bewertung aller Verkehrsträger sicherstellen

Die Weiterentwicklung der Lang-Lkw-Ausnahmeverordnung sollte nicht isoliert unter straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten erfolgen.

Künftige Änderungen sollten in eine integrierte Güterverkehrsstrategie eingebettet werden, welche die Wechselwirkungen zwischen Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen systematisch berücksichtigt.

Verkehrspolitische Maßnahmen sollten stets darauf ausgerichtet sein, das Zusammenwirken der Verkehrsträger zu stärken und nicht unbeabsichtigt bestehende Zielkonflikte zu verschärfen.

8.2 Umfassende wissenschaftliche Evaluation vor einer weiteren Ausweitung

Vor einer weiteren Ausweitung der Einsatzmöglichkeiten von Lang-Lkw hält ver.di eine unabhängige wissenschaftliche Evaluation für erforderlich.

Diese sollte insbesondere untersuchen:

- mögliche Auswirkungen auf den Modal Split,
- den Kombinierten Verkehr,
- den Schienengüterverkehr,
- Hafenhinterlandverkehre,
- öffentliche Infrastrukturinvestitionen,
- Infrastrukturfolgekosten,
- Beschäftigung und Wertschöpfung,
- Verkehrssicherheit,
- Klima- und Energieeffekte sowie
- die Resilienz nationaler Liefer- und Wertschöpfungsketten.

Nur auf Grundlage einer solchen Gesamtbewertung können langfristige Auswirkungen belastbar beurteilt werden.

8.3 Folgenabschätzungen weiterentwickeln

ver.di regt an, zukünftige Gesetzes- und Verordnungsfolgenabschätzungen im Verkehrsbereich breiter auszurichten.

Neben den unmittelbaren administrativen Auswirkungen sollten künftig regelmäßig untersucht werden:

- wirtschaftliche Auswirkungen,
- beschäftigungspolitische Auswirkungen,
- Auswirkungen auf Tarifbindung und Fachkräftesicherung,
- infrastrukturelle Folgekosten,
- Auswirkungen auf die Entwicklung integrierter Logistiksysteme,
- Auswirkungen auf die Resilienz kritischer Lieferketten sowie
- Wechselwirkungen mit bestehenden klima-, industrie- und verkehrspolitischen Strategien.

Dies würde die Qualität staatlicher Entscheidungsprozesse nachhaltig verbessern.

8.4 Öffentliche Investitionen konsequent berücksichtigen

Der Bund investiert erhebliche Mittel in den Ausbau des Schienengüterverkehrs, der Hafenhinterlandanbindungen, des Kombinierten Verkehrs sowie in die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur.

Aus Sicht von ver.di sollten zukünftige Regelungsvorhaben systematisch daraufhin überprüft werden, welche Auswirkungen sie auf diese öffentlichen Investitionen und deren langfristige Wirksamkeit entfalten können.

Eine integrierte Infrastrukturpolitik setzt voraus, dass Einzelmaßnahmen nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit den strategischen Gesamtzielen der Verkehrspolitik bewertet werden.

8.5 Gute Arbeit als Ziel moderner Verkehrspolitik verankern

Beschäftigte sind der entscheidende Erfolgsfaktor eines leistungsfähigen Güterverkehrssystems.

Deshalb sollten Auswirkungen auf Beschäftigung, Qualifizierung, Fachkräftesicherung, Tarifbindung sowie Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit künftig ausdrücklich Bestandteil verkehrspolitischer Gesetzesfolgenabschätzungen werden.

Transformation und Modernisierung des Güterverkehrs können dauerhaft nur erfolgreich sein, wenn sie gemeinsam mit den Beschäftigten gestaltet werden.

8.6 Resilienz als Leitprinzip der Güterverkehrspolitik etablieren

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass widerstandsfähige Lieferketten zu den zentralen Voraussetzungen wirtschaftlicher Stabilität gehören.

ver.di regt daher an, Resilienz künftig ausdrücklich als Leitprinzip der deutschen Güterverkehrspolitik zu verankern.

Hierzu gehört insbesondere,

- die dauerhafte Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger zu sichern,
- den Kombinierten Verkehr weiter auszubauen,
- leistungsfähige Hafenhinterlandverbindungen zu stärken,
- intermodale Logistiksysteme weiterzuentwickeln und
- die Zusammenarbeit der Verkehrsträger kontinuierlich zu verbessern.

Resilienz bedeutet nicht die Bevorzugung eines einzelnen Verkehrsträgers, sondern die Stärkung des gesamten Güterverkehrssystems.

8.7 Dialog mit den Sozialpartnern stärken

Die Transformation des Verkehrssektors wird nur dann dauerhaft erfolgreich sein, wenn die Erfahrungen der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen frühzeitig in politische Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

ver.di regt daher an, die Sozialpartner künftig bereits in frühen Phasen verkehrspolitischer Regelungsvorhaben stärker einzubinden und insbesondere Fragen der Beschäftigung, Qualifizierung und Strukturentwicklung systematisch zu berücksichtigen.

Die Akzeptanz und Qualität verkehrspolitischer Entscheidungen können dadurch nachhaltig verbessert werden.

Schlussbemerkung zu den Forderungen

Die vorstehenden Forderungen verfolgen nicht das Ziel, die Weiterentwicklung des Straßengüterverkehrs grundsätzlich in Frage zu stellen.

Vielmehr sollen sie dazu beitragen, dass zukünftige Entscheidungen auf einer umfassenden Betrachtung der wirtschaftlichen, sozialen, infrastrukturellen und verkehrspolitischen Auswirkungen beruhen.

Eine integrierte Güterverkehrspolitik sollte die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger stärken und damit zugleich einen Beitrag zu Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit, Klimaverträglichkeit und Guten Arbeitsbedingungen leisten.

9. Fazit

Der Straßengüterverkehr ist und bleibt ein unverzichtbarer Bestandteil eines leistungsfähigen Güterverkehrssystems. Die wirtschaftliche Stärkung Deutschlands, die Versorgung von Industrie und Bevölkerung sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Exportstandortes sind ohne einen leistungsfähigen Straßengüterverkehr nicht denkbar.

Ebenso gilt jedoch, dass die zukünftigen Herausforderungen des Güterverkehrs nicht durch die isolierte Stärkung eines einzelnen Verkehrsträgers bewältigt werden können. Die vergangenen Jahre haben eindrucksvoll gezeigt, dass widerstandsfähige Liefer- und Wertschöpfungsketten auf der Leistungsfähigkeit und dem Zusammenwirken aller Verkehrsträger beruhen.

Vor diesem Hintergrund bewertet ver.di den vorliegenden Referentenentwurf kritisch. Zwar verfolgt die vorgesehene Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten von Lang-Lkw nachvollziehbare

Ziele im Hinblick auf die Organisation des Straßengüterverkehrs. Der Entwurf bleibt jedoch hinter den Anforderungen einer modernen, integrierten Güterverkehrspolitik zurück.

Insbesondere fehlen eine systematische Bewertung der Auswirkungen auf das Gesamtsystem des Güterverkehrs, auf Beschäftigung und Gute Arbeit, auf öffentliche Infrastrukturinvestitionen sowie auf die langfristige Entwicklung resilienter Liefer- und Wertschöpfungsketten. Ebenso vermisst ver.di eine vertiefte Auseinandersetzung mit möglichen Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern sowie den strategischen Zielsetzungen der Bundesregierung im Bereich der Verkehrs-, Industrie- und Infrastrukturpolitik.

Aus Sicht von ver.di sollte die Weiterentwicklung der Lang-Lkw-Ausnahmeverordnung daher in eine umfassende verkehrspolitische Gesamtstrategie eingebettet werden. Hierzu gehört insbesondere eine wissenschaftlich fundierte Bewertung der mittel- und langfristigen Auswirkungen auf den Modal Split, den Kombinierten Verkehr, die Schienen- und Hafeninfrastruktur, die Beschäftigung sowie die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit des deutschen Güterverkehrssystems.

Verkehrspolitik muss heute mehr leisten als die Optimierung einzelner Transportprozesse. Sie trägt Verantwortung für wirtschaftliche Stabilität, Versorgungssicherheit, den Erhalt leistungsfähiger Infrastruktur, den Schutz guter Arbeitsbedingungen und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Gute Verkehrspolitik ist deshalb immer auch Wirtschafts-, Industrie-, Klima- und Beschäftigungspolitik.

ver.di wird sich auch künftig für eine Verkehrspolitik einsetzen, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, ökologische Verantwortung und soziale Nachhaltigkeit miteinander verbindet. Dabei geht es nicht um die Bevorzugung einzelner Verkehrsträger, sondern um die Stärkung eines leistungsfähigen, integrierten und krisenfesten Güterverkehrssystems, das den Anforderungen einer modernen Industrie- und Exportnation gerecht wird.

Resiliente Lieferketten entstehen nicht durch die Optimierung eines einzelnen Verkehrsträgers. Sie entstehen durch das intelligente Zusammenspiel von Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Seehäfen. Aufgabe einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik ist es, dieses Gesamtsystem zu stärken – im Interesse der Beschäftigten, der Wirtschaft und der Gesellschaft.