Mobilität für Menschen.

Stellungnahme

14. Änderungsverordnung Lang-Lkw

Berlin, 30.07.2026

Der VCD bleibt bei seiner Position, dass Lang-Lkw aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht nicht sinnvoll sind. Mit der 14. Änderungsverordnung Lang-Lkw des Bundesministeriums für Verkehr werden die Strecken ausgeweitet, die Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 in Deutschland nutzen dürfen. Gleichzeitig soll der bis Ende 2026 befristete Probebetrieb für Lang-Lkw des Typs 1 um weitere sieben Jahre verlängert werden. Mit der erfolgten Freigabe des Landes Berlin wäre der Einsatz dann im gesamten deutschen Straßennetz zulässig.

Nach wie vor teilt der VCD nicht das Argument: zwei Lang-Lkw ersetzen drei herkömmliche Lkw und damit würde der Umwelt geholfen. Denn der Güterverkehr auf der Straße ist um ein Vielfaches klimaschädlicher als der Transport auf der Schiene. Mit der Ausweitung des Einsatzgebietes für Lang-Lkw und der weiteren Verlängerung des Probebetriebs wird wegen der sich verringernden Stückkosten des Transports im Vergleich mit herkömmlichen Lkw ein zusätzlicher Anreiz gesetzt, Verkehre über die Straße abzuwickeln. Im Ergebnis ist zu erwarten, dass es mehr Lkw-Fahrten und damit eine größere Umweltbelastung gibt.

Das Bundesverkehrsministerium steht vor der Aufgabe, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf 85 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente in 2030 zu reduzieren. Dieses Ziel wird bei derzeitigem Trend deutlich verfehlt werden. Es bleibt in Sachen Klimaschutz eine kumulierte Lücke von 187 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalenten bestehen[1]. Der Straßengüterverkehr mit Lkw verursacht rund ein Drittel der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen.

Auch in punkto Verkehrssicherheit sind Lang-Lkw trotz verpflichtender technischer Ausrüstung ein Risiko. Ihre Länge kann das Unfallrisiko in komplexen Verkehrssituationen erhöhen, insbesondere in städtischen Gebieten oder auf engen Landstraßen. Dies betrifft insbesondere folgende Situationen:

- Sicherheit an Kreuzungen und Bahnübergängen
- Radverkehr ohne parallelen Radweg direkt auf der Fahrbahn im Lang-Lkw-Netz, z.B. bei touristischen Radrouten, aber auch innerorts
- Schulen, Kindergärten, Seniorenheime entlang der Routen

Nicht zuletzt spielt die Geschwindigkeit eine Rolle. Zwar dürfen Lkw über 7,5 t abseits von Autobahnen außerorts nicht schneller als 60 km/h fahren, dennoch sind die meisten Lkw deutlich schneller unterwegs. Die Geschwindigkeitsgrenze muss konsequent überwacht werden.

[1] https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-07/Projektionsbericht_2026_V2.pdf

Mobilität für Menschen.

Selbst die vorige Bundesregierung betont in einer Antwort auf eine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion vom Juli 2024, dass die Verkehrssicherheit aufgrund der Größe dieser Fahrzeuge von besonderer Bedeutung ist. Zudem gibt die Bundesregierung darin auch zu bedenken, dass der Einsatz von Lang-Lkw zu einer Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene und der Binnenschifffahrt auf die Straße führen könnte[2]. Wie das BMV mit zusätzlichen Lang-Lkw-Strecken verhindern will, Güterverkehr auf die Straße zu verlagern, ist nicht ersichtlich.

Besonders deutlich werden die Folgen durch den steigenden Lkw-Verkehr bei unserer Infrastruktur. So belastet ein 40-Tonnen-Lkw Straßen und Brücken so stark wie 60.000 Pkw. Dies führt zu höherem Verschleiß. In immer dichteren Takten müssen wichtige Autobahnbrücken aufgrund massiver Bauwerksschäden gesperrt, teilweise abgerissen und neugebaut werden – mit hohem Investitionsaufwand für die öffentliche Hand und damit letztlich von den Steuerzahlern. Nach der Rahmedetalbrücke bei Lüdenscheid, der Rheinbrücke bei Leverkusen, der Berliner Ringbahn- und Westendbrücke oder der Talbrücke Römershag in Unterfranken ist aktuell die Bonner Nordbrücke das nächste Opfer einer Verkehrspolitik, die nach wie vor auf die Straße setzt. Die Folgen für Betroffene sind immens: Staus, Lärm, Unfälle und höhere Luftverschmutzung führen zu einer Verringerung der Lebensqualität für Anwohnende, aber auch zu hohem Stress für Autofahrende sowie zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft durch Zeitverlust und Umwegfahrten. Und viele weitere Brücken sind mittlerweile in solch einem schlechten Zustand, dass weitere Brückensperrungen vorprogrammiert sind.

Durch die fortlaufende Erweiterung der sogenannten „Positivliste“ werden immer mehr Streckenabschnitte im nachgeordneten Straßennetz von Lang-Lkw genutzt, auf denen keine Mautplicht besteht. Da hier offensichtlich eine überregionale Nutzung stattfindet, sind Lang-Lkw adäquat an der Finanzierung der von ihnen genutzten Infrastruktur zu beteiligen. Die Länder würden finanziell in die Lage versetzt, den erhöhten Unterhaltungsaufwand allgemein durch den LKW-Verkehr für diese Straßen zu tragen.

Statt den Straßengüterverkehr attraktiver zu machen – mit all seinen negativen Folgen für Klima, Verkehrssicherheit und Infrastrukturverschleiß – sollte die Bundesregierung den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr stärken. Dafür müssen konsequent die zahlreichen Engpässe im Bahnnetz beseitigt, mehr Strecken für 740 Meter lange Güterzüge ertüchtigt, die Schienenmaut insgesamt vom Voll- auf das Grenzkostenprinzip umgestellt werden, um Zugtransporte attraktiver zu gestalten, und die CO_2-Emissionen des Verkehrs stärker internalisiert werden. In diesem Zusammenhang ist eine Förderung des Straßengüterverkehrs nur im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs sinnvoll. Die geplante Änderungsverordnung bewirkt jedoch das Gegenteil und wird die Konkurrenz zum Transport auf der Schiene weiter verschärfen.

Daher lehnt der VCD die 14. Änderungsverordnung für Lang-Lkw ab, insbesondere die Verlängerung des Probebetriebs mit Lang-Lkw des Typs 1.

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 I 10179 Berlin
www.vcd.org

Der VCD ist unter der Registernummer R001837 im Transparenzregister des Deutschen Bundestags eingetragen.

[2] https://dserver.bundestag.de/btd/20/123/2012319.pdf