

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Lang-Lkws im internationalen Güterverkehr

Bereits vor dem vollständigen Umstieg auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge leisten Lang-Lkws einen aus Sicht der Fragesteller wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen, zur Verringerung der Verkehrsbelastung und zur Bewältigung des Fahrermangels (vgl. www.dekra.net/de/lang-lkw-studie-daime-r-baden-wuerttemberg/). Seit 2017 fahren Lang-Lkws in Deutschland und könnten im Fernverkehr den Treibstoffverbrauch pro Flotte um bis zu 25 Prozent senken sowie die Zahl der Fahrten um bis zu einem Drittel verringern. Der CO₂-Ausstoß pro Frachteinheit könnte um bis zu 11 Prozent gesenkt werden. Dieser Effekt ist aus Sicht der Fragesteller insbesondere darauf zurückzuführen, dass Lang-Lkws nicht mit der Bahn und der Binnenschifffahrt konkurrieren, sondern insbesondere den herkömmlichen 40-Tonnen-Fernverkehrs-Lkw ersetzen und damit die Zahl der Fahrten bei konstant bleibender Transportmenge verringern (vgl. www.vda.de/de/themen/automobilindustrie/nutzfahrzeuge/lang-lkw/).

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission einen Entwurf zur Änderung der EU-Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte für schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt mit dem Ziel, die bisher nicht genutzten Effizienzreserven des internationalen Straßengüterverkehrs zu heben und dessen Bürokratiebelastung durch einen Flickenteppich national unterschiedlicher Regelungswerke abzubauen (vgl. trans.info/de/brussel-wird-44-tonner-in-der-gesamten-europaischen-union-zulassen-326098). Insbesondere soll es den EU-Mitgliedstaaten erlaubt werden, überlange Fahrzeugkombinationen – in der EU-Richtlinie als European Modular Systems (EMS) definiert – im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zuzulassen.

Derzeit erproben elf EU-Mitgliedstaaten den Einsatz von EMS. In Deutschland dürfen sie bis zu 25,25 m lang und bis zu 40 t schwer sein und ein definiertes Streckennetz befahren. Von der Sonderform des Lang-Lkws Typ 1, der eine verlängerte Standard-Sattelzugkombination mit 17,88 m Gesamtlänge darstellt, wurden nach Kenntnis der Fragesteller bereits ca. 4 000 in Deutschland zugelassen, obwohl die längeren Sattelzüge nur noch bis Ende des Jahres 2026 in Deutschland versuchsweise fahren, und keine kennzeichnungspflichtigen Mengen gefährlicher Güter transportieren dürfen (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lang-lkw-aenderungsverordnung.html).

Der Richtlinien-Vorschlag der EU-Kommission wurde am 12. März 2024 vom Europäischen Parlament mit leichten Änderungen angenommen und soll nach den Europawahlen am 18. Juni 2024 vom Europäischen Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie verabschiedet werden. Der vom EU-Parlament gebilligte Entwurf sieht vor, dass der verlängerte Sattelaufleger in Zukunft nur noch im intermodalen Verkehr eingesetzt werden darf. Dies würde aus Sicht der Fragesteller das Aus für diese Fahrzeugart bedeuten, weil die Lang-Lkws in der

Praxis auf Strecken in Deutschland eingesetzt werden, wo kombinierte Verkehre unwirtschaftlich sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) oder das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) für die Änderung der Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen zuständig?
2. Durch welches Ressort wird die Bundesregierung in welcher Ratsarbeitsgruppe und in welchen weiteren Gremien in Brüssel vertreten?
3. Wie stimmt sich das BMUV mit dem BMDV im Hinblick auf eine Richtlinie ab, die in erster Linie die Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen betrifft?
4. Welche Arbeitseinheiten in den zuständigen Ressorts sind mit der Bearbeitung dieses Themas befasst?
5. Befinden sich die zuständigen Referate beider Ressorts hierüber im Austausch, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage der EU-Kommission, dass der grenzüberschreitende Einsatz von EMS bzw. Lang-Lkws einen leicht zu erzielenden Beitrag zur Senkung von CO₂-Emissionen und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens leisten kann?
7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass in Deutschland der verlängerte Sattelaufleger aufgrund seiner einfacheren Einsetzbarkeit die beliebteste Form des Lang-Lkws darstellt, und dass es bisher durch seinen Einsatz zu keiner Rückverlagerung von Bahntransporten auf den Verkehrsträger Straße gekommen ist?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass Lang-Lkws aufgrund der vorgeschriebenen Ausrüstung sowie der Anforderungen an das Fahrpersonal nach Kenntnis der Fragesteller zu den sichersten Nutzfahrzeugen zählen, wenn ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, und wenn nein, warum nicht?
9. Wird die Bundesregierung dem Kommissionsvorschlag zur Änderung der EU-Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte schwerer Nutzfahrzeuge zustimmen, und wenn nein, in welchen Punkten stimmt die Bundesregierung mit dem Entwurf der EU-Kommission nicht überein?
10. Besteht die Möglichkeit, Lang-Lkws Typ 1 national und grenzüberschreitend ohne Anbindung an den intermodalen Verkehr verkehren zu lassen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
11. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der möglichen Beschränkung des grenzüberschreitenden Einsatzes von Lang-Lkw-Kombinationen auf emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge und solche im intermodalen Verkehr, angesichts der Tatsache, dass jede Lang-Lkw-Fahrt, unabhängig von Antriebsart und Transportmodus, bereits zusätzliche Fahrten einspart und somit einen Beitrag zur Effizienzsteigerung und Reduktion der CO₂-Emissionen leistet?

12. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich einer Ausweitung der höchstzulässigen Gesamtlänge von EMS-Kombinationen von derzeit 25,25 Meter auf 32 Meter, um beispielsweise Duo-Trailer, wie sie bereits in Finnland und Spanien im Einsatz sind, auch grenzüberschreitend verkehren zu lassen, sofern sich die Länder dem European Modular System angeschlossen haben?

Berlin, den 25. Juni 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

