

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12189 –

Lang-Lkws im internationalen Güterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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-daimler-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-Fernverkehr-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 Regelwerke 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.

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?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die Federführung und beteiligt die betroffenen Ressorts, darunter das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV).

2. Durch welches Ressort wird die Bundesregierung in welcher Ratsarbeitsgruppe und in welchen weiteren Gremien in Brüssel vertreten?

Für die Änderung der Richtlinie 96/53/EG wird die Bundesregierung in Brüssel in der Ratsarbeitsgruppe Landverkehr durch das BMDV 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?

Grundsätze für die Zusammenarbeit der Bundesministerien sind der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zu entnehmen.

4. Welche Arbeitseinheiten in den zuständigen Ressorts sind mit der Bearbeitung dieses Themas befasst?

BMDV: Fachreferate „Gewerblicher Straßengüterverkehr“, „Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)“, „Fahrzeugtechnik (Fahrzeugsicherheit und innovative Technologien)“, „Güterverkehr und Logistik“, „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“, „Transeuropäische Verkehrsnetze“),

BMUV: Fachreferat „Umwelt und Verkehr, Mobilitätswende“,

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK): Fachreferat „Mobilitätskonzepte, Verkehrspolitik“

5. Befinden sich die zuständigen Referate beider Ressorts hierüber im Austausch, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Ja. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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?

Lang-Lkw Typen 2 bis 5 kommen auch europaweit mehr und mehr zum Einsatz und können dabei im Vergleich zu konventionellen Lkw einen Beitrag zur Senkung von CO₂-Emissionen leisten, solange der Einsatz der Lang-Lkw nicht zu einer Verlagerung des Gütertransports auf die Straße führt. Den weitaus größten Beitrag zur Senkung von CO₂-Emissionen und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens kann der Transport von Gütern mit besonders klimafreundlichen Verkehrsträgern wie Zügen und Schiffen leisten. Daher muss eine ausreichende Wettbewerbsfähigkeit des Transports über Schiene und Wasserstraße gewahrt bleiben.

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?

Mit der Zwölften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge vom 22. November 2023 wurde Planungssicherheit für Unternehmen geschaffen, indem die befristete Zulassung des Lang-Lkw Typ 1 um drei weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2026 verlängert wurde.

Der Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 ist erneut für einen Versuchszeitraum befristet, um auch die künftige Entwicklung wissenschaftlich begleiten zu können.

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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Zahlen vor, welche belegen, dass Lang-Lkw zu den sichersten Nutzfahrzeugen zählen. Aufgrund der Länge der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombination ist die Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung.

Seit 1. Juli 2022 ist daher z. B. die Ausstattung mit einem Abbiegeassistenten und mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten für alle Lang-Lkw, d. h. auch für Bestandsfahrzeuge, auf deutschen Straßen verpflichtend. Der verpflichtende Abbiegeassistent dient insbesondere dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Radfahrenden und Fußgängern. Die mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten können die anderen Verkehrsteilnehmer über mögliche Gefahrensituationen frühzeitig informieren.

Die Fahrer der Lang-Lkw Typen 2 bis 5 müssen zudem mindestens fünf Jahre ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis CE sein. Zudem benötigen sie fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Straßengüter- oder Werkverkehr.

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?

Die Bundesregierung kann dem Vorschlag der EU-Kommission nicht zustimmen.

Insbesondere können die höheren Achslasten mit bis zu 12,5 Tonnen und ein um 4 Tonnen höheres Gesamtgewicht für emissionsfreie Fahrzeuge aus infrastrukturellen Gründen nicht mitgetragen werden. Mit der Ausweitung der Gewichte würde massiv in das Sicherheitsniveau der Brücken mit schwerwiegenden Auswirkungen eingegriffen werden. Einer Anhebung der Fahrzeughöhe von 4,00 m auf 4,30 m kann ebenfalls nicht zugestimmt werden, da weder Tunnel inklusive technischer Einrichtungen, wie z. B. Lüfter, noch Brückendurchfahrten für derartige Fahrzeughöhen ausgelegt sind. Dies betrifft sowohl das Bundesfernstraßennetz als auch im besonderen Maße das nachgeordnete Straßennetz.

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?

Ausnahmen zu den grundsätzlichen Massen, Abmessungen und Kurvenlaufeigenschaften von Güterkraftfahrzeugen sind nur unter den Voraussetzungen des Europarechts denkbar. Die maßgebliche Richtlinie 96/53/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten, bei der innerstaatlichen Güterbeförderung von den in der Richtlinie festgelegten Abmessungen und Massen abzuweichen. Deutschland hat davon Gebrauch gemacht, um Ausnahmeregelungen für Lang-Lkw zu schaffen. Rechtliche Grundlage ist die Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV). Die Ausnahme-Verordnung stellt an den Einsatz von Lang-Lkw Bedingungen und Auflagen zur Ermöglichung eines sicheren, reibungslosen, verträglichen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer mit dem Lang-Lkw.

Für den Lang-Lkw Typ 1 (Sattelkraftfahrzeuge mit einer Länge bis zu 17,88 m) bestehen zwei Besonderheiten: Er darf aktuell befristet für weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2026 getestet werden und national neben dem Positivnetz flächendeckend auf allen Strecken in den in § 2 der Ausnahme-Verordnung genannten Bundesländern eingesetzt werden.

Eine zwingende Anbindung an den intermodalen Verkehr ist nicht erforderlich. Soweit der Lang-Lkw Typ 1 tatsächlich im kombinierten Verkehr eingesetzt wird, darf er 44 Tonnen (statt 40 Tonnen) Gewicht haben.

Der grenzüberschreitende Verkehr von Lang-Lkw ist zum aktuellen Zeitpunkt immer nur auf Grundlage einer bilateralen Vereinbarung zwischen den jeweiligen Nachbarstaaten möglich. Dies gilt sowohl hinsichtlich des Lang-Lkw Typ 1 als auch hinsichtlich der Lang-Lkw Typen 2 bis 5.

Die weitere Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Überarbeitung der Richtlinie 96/53 EG bleibt hier abzuwarten.

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?

Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt grundsätzlich das Bestreben der EU-Kommission, den Straßenverkehr von Güterkraftfahrzeugen und Bussen energieeffizienter und emissionsfreier zu gestalten. Die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen steht zudem im Einklang mit anderen Gesetzgebungsinitiativen, die auf die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen, die Verbesserung der Energie- und Betriebseffizienz des grenzüberschreitenden Betriebs und die Förderung der intermodalen Zusammenarbeit abzielen. Die weitere Entwicklung der Verhandlungen zu der Richtlinie 96/53 EG bleibt abzuwarten.

Alle Lang-Lkw eignen sich im Übrigen für innovative Systeme wie emissionsarme alternative Antriebstechnologien und aerodynamische Anbauten zur Verbesserung der Energieeffizienz.

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?

Aufgrund der Länge der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombination ist die Verkehrssicherheit bei Lang-Lkw von besonderer Bedeutung. Es muss daher stets sichergestellt sein, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen die aktuell geltenden hohen Standards und Anforderungen erfüllen können.

Darüber hinaus muss das für Lang-Lkw freigegebene Positivnetz nutzbar bleiben. Dies wäre bei einer Ausweitung der höchstzulässigen Gesamtlänge fraglich. Fragestellungen, die im Zusammenhang mit einer größeren Länge von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von Relevanz sind, wurden insbesondere im umfangreichen Untersuchungsprogramm zum Feldversuch mit Lang-Lkw von der Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht. Sofern maßgeblich größere Abmessungen in Betracht gezogen werden, wären diese Fragestellungen in vergleichbarer Art und Weise wie seinerzeit beim Feldversuch mit Lang-Lkw auch für die neuen Abmessungen zu überprüfen.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.