



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Entwurf einer 14. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

I. Einleitung

Mit der E-Mail vom 14. Juli 2026 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) ausgewählten Organisationen den Entwurf einer 14. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge zugesandt und um Stellungnahme bis zum 31. Juli 2026 gebeten. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) dankt dem BMV für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Verordnungsentwurf.

II. Bewertung

Der Verordnungsgeber beabsichtigt, 112 weitere Straßenabschnitte für Fahrten mit übergroßen Lastkraftwagen, sogenannten Lang- oder Riesen-Lkw, freizugeben. Darüber hinaus soll das gesamte Straßennetz von Berlin für Lkw mit überlangen Sattelanhängern (Lang-Lkw Typ 1) befahrbar werden.



Außerdem ist vorgesehen, die Zulassung der Fahrzeuge bis 2033 zu verlängern.

Mit dieser Ausweitung und Fortführung der Genehmigung würde der Bund seine Ziele zur Verkehrsverlagerung, zum Klimaschutz und zur Verkehrssicherheit weiter gefährden und fatale Signale in den Transportsektor senden:

- Riesen-Lkw verbilligen Transporte und sorgen für weitere **Wettbewerbsnachteile** zulasten der Bahnen. In der Folge werden Güter von der Schiene zurück auf die Straße verlagert. Diese **Verkehrsleistungsverluste** führen zu wirtschaftlichen Einbußen und gefährden **Arbeitsplätze** bei den Güterbahnen. Insbesondere der für die Industrie in Deutschland existenziell wichtige Einzelwagenverkehr wird so zusätzlich belastet.
- Zuwächse im Lkw-Fernverkehr würden obendrein die Verbreitung der dort vorherrschenden äußerst prekären **Arbeits- und Sozialbedingungen** fördern.
- Riesen-Lkw strapazieren außerdem die **Infrastruktur**. Viele Kreisverkehre, Kreuzungen, Nothaltebuchten und Parkplätze sind lediglich für normallange Lkw ausgelegt. Die notwendigen Anpassungen für die überdimensionierten Fahrzeuge würden die Steuerzahlenden Milliarden kosten.
- Übergroße Lkw stellen darüber hinaus eine erhebliches **Risiko für andere Verkehrsteilnehmer** dar. Insbesondere in Ortschaften gefährden sie durch den "toten Winkel" Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Beim Abbiegen schwenken Lang-Lkw weit aus, sodass es zu Kollisionen mit Ampeln, Straßenschildern oder anderen Fahrzeugen kommen kann. An Kreuzungen benötigen sie eine längere Räumzeit und blockieren oft mehrere Spuren oder Einmündungen. Darüber hinaus sind Autofahrende durch **längere Überholvorgänge** gefährdet und Tunnel nicht für die höheren **Brandlasten** der großvolumigen Lkw ausgelegt.
- Riesen-Lkw stellen auch eine Gefahr an den deutschlandweit rund 15.000 **Bahnübergängen** dar. Eine Studie der TU Dresden warnt, dass deshalb eine Überprüfung aller Bahnübergänge aus Sicherheitsgründen erforderlich ist:

„So kann ein längeres Straßenfahrzeug eine gefährliche Situation hervorrufen, wenn es hinter dem BÜ (Bahnübergang) wartepflichtig ist, jedoch aufgrund der nach bisherigen Fahrzeuglängen bemessenen Abstände eine zu geringe Aufstelllänge hat und deshalb teilweise im



Gefahrenbereich des BÜ steht. (...) Im Ergebnis der vorliegenden Erkenntnisse ist zu empfehlen, vor einer flächendeckenden Zulassung der Lang-Lkw eine Überprüfung sämtlicher BÜ im Bestand vorzunehmen (...).“¹

- Auch **Investitionen** der Wagenhalter werden entwertet, denn Eisenbahn-Taschenwagen können überlange Sattelanhänger des Lang-Lkw Typ 1 nicht im Kombinierten Verkehr (KV) transportieren.

Die Ausnahmeverordnung erlaubt außerdem Fahrten auf Straßen, die direkt zu den Bundesgrenzen führen. Einige Nachbarländer, wie Dänemark und die Niederlande erlauben übergroße Lkw mit bis zu 60 Tonnen, die die hierzulande erlaubten 40 bzw. 44 Tonnen erheblich überschreiten. Mit diesen Streckengenehmigungen und bilateralen Abkommen ermöglicht der Bund grenzüberschreitende Fahrten mit Riesen-Lkw und schadet dem internationalen Schienengüterverkehr.

Darüber hinaus wird die Kranbarkeit sämtlicher Lang-Lkw-Ladeeinheiten weiterhin leider nicht verbindlich vorgeschrieben, was den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene schwächt. Die geltende Ausnahmeverordnung sieht lediglich vor, dass Lang-Lkw am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, „wenn sie mindestens eine Ladeeinheit befördern, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist.“ Insbesondere die Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 befördern aber in der Regel mehrere Ladeeinheiten.

Aufgrund der negativen Folgen für die Infrastruktur, die Verkehrssicherheit und die Beschäftigten lehnen wir übergroße Lkw ab und fordern den Verordnungsgeber auf, die Genehmigung für Fahrten von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge zurückzunehmen.

Anstatt die Verkehrswende mit der Zulassung immer größerer Lkw auf immer mehr Strecken zu hintertreiben, sollte das BMV die Güterbahnen und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene aktiv fördern.

¹ Günther, Schemmel, Schöne (2016): Zulassung überlanger Straßenfahrzeuge: Auswirkungen auf Bahnübergänge, in: Der Eisenbahningenieur November 2016, https://www.bue-experte.de/wp-content/uploads/Lang-Lkw_EI_2016.pdf (abgerufen am 21.07.2026).



III. Maßnahmen für mehr Güterverkehr auf der Schiene

Rund 37.000 Menschen sind in Deutschland im Schienengüterverkehr beschäftigt. Sie sorgen dafür, dass die Industrie mit Rohstoffen versorgt wird, und gewährleisten funktionierende Lieferketten für Rohstoffe, Halb- und Fertigprodukte. Der Güterverkehr auf der Schiene entlastet auch die Straßen, denn ein Zug ersetzt 52 Lastwagen. So spart allein der Einzelwagenverkehr, also Transporte mit einzelnen Wagen oder Wagengruppen, täglich 40.000 Lkw-Fahrten ein. Zudem sind die Güterbahnen 8-mal klimaschonender, 12-mal schadstoffärmer und 42-mal sicherer als der Lkw-Verkehr.

Der Bund hat im Koalitionsvertrag vereinbart, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die bislang ergriffenen Maßnahmen reichen allerdings nicht aus, um dieses Ziel zu erreichen. Mit Regelungen wie der vorliegenden Streckenausweitung für übergroße Lkw konterkariert das BMV dieses eigene Vorhaben sogar. Deshalb fordert die EVG die Umsetzung folgender verkehrspolitischer Weichenstellungen, die die Verkehrsverlagerung auf die Schiene tatsächlich vorantreiben:

1. Zukunft des Schienengüterverkehrs sichern

- Einzelwagenverkehr mit 350 Millionen Euro jährlich unterstützen
- Trassenpreise mit 350 Millionen Euro jährlich fördern und anschließend grundlegend reformieren
- Güterwagen-Umrüstung auf die Digitale Automatische Kupplung auskömmlich finanzieren
- Schieneninfrastruktur bis 2040 auf das europäische Zugleitsystem umrüsten und die Fahrzeugausrüstung unterstützen

2. Wettbewerb zwischen Schiene und Straße fair gestalten

- Bahnen von der EU-weit höchsten Stromsteuer befreien
- Klima- und umweltschädliche Subventionen abbauen – z. B. Steuervergünstigungen auf Diesel
- Lkw-Maut erhöhen, auf alle Straßen ausweiten und versteckte Folgekosten für Gesundheit, Umwelt und Klima verursachergerecht anlasten
- Riesen-Lkw verbieten: Übergroße Lkw verbilligen den Straßengüterverkehr, verlagern Transporte von der Schiene auf die Straße, gefährden Verkehrsteilnehmer und verursachen



Milliardenkosten bei der Infrastruktur

- Ausrüstung von Lkw-Sattelanhängern für den Transport im Kombinierten Verkehr mit der Schiene fördern und verpflichtende KV-Fähigkeit aller neuen Lkw-Sattelanhänger auf EU-Ebene schaffen

3. Verkehrsträger verknüpfen

- Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte bei der Flächen- und Verkehrsplanung vorschreiben
- Ausbau von Umschlagbahnhöfen und Gleisanschlüssen unbürokratisch finanzieren
- Railcoaches als “Kümmerer” und Lotsen für den Schienengüterverkehr in den Bundesländern einstellen und finanzieren, damit Unternehmen bei der Verkehrsverlagerung Unterstützung erhalten
- Ladeinfrastruktur für E-Lkw an KV-Terminals aufbauen

4. Schieneninfrastruktur ausbauen und Investitionen hochfahren

- Modernisierungsstau von 120 Mrd. Euro bei der Schieneninfrastruktur auflösen
- Staatliche Investitionen in die Schiene gegenüber der Straße priorisieren und zusätzliche Maut-Einnahmen für die Schieneninfrastruktur verwenden
- Überjährig finanzierten Eisenbahninfrastrukturfonds schaffen
- Kapazitäten im Schienennetz verdoppeln und dafür Bahnknoten, Hinterland-Anbindungen und Güterverkehrskorridore ausbauen, Engpässe beseitigen, Ausweichstrecken ertüchtigen und Überholgleise verlängern
- Alle Eisenbahn-Grenzübergänge und 80 % des Schienennetzes bis 2035 elektrifizieren