

## Stellungnahme des VCD

### 10. Änderungsverordnung für Lang-Lkw des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, 06.07.2020

Der VCD bleibt bei seiner Position, dass Lang-Lkw aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht nicht sinnvoll sind. Mit der 10. Änderungsverordnung Lang-Lkw des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur werden die Strecken ausgeweitet, die Lang-Lkw in Deutschland nutzen dürfen. 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 wird wegen der sich verringernenden 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. Die Erfahrungen aus Schweden zeigen, dass die Schiene Marktanteile verlor, nachdem dort Lang-Lkw in den 1990er Jahren zugelassen wurden.

Das Bundesverkehrsministerium steht vor der Aufgabe, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf 95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente in 2030 zu reduzieren. Dieses Ziel wird bei derzeitigem Trend deutlich verfehlt werden. Es bleibt in Sachen Klimaschutz eine Lücke von deutlich mehr als 50 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten bestehen.<sup>1</sup> Zu einer ähnlichen Bewertung kommen auch zwei Gutachten im Auftrag der Bundesregierung zum Klimaschutzprogramm 2030<sup>2</sup>. Wie das BMVI mit zusätzlichen Lang-Lkw-Strecken das Ziel erreichen will, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird uns aus dem Entwurf nicht ersichtlich.

Der umweltfreundlichere Schienengüterverkehr sollte gestärkt werden, indem die zahlreichen Engpässe im Bahnnetz beseitigt werden, die Strecken für 740 Meter lange Güterzüge ertüchtigt werden, die Schienenmaut für Güterzüge dauerhaft halbiert bleibt und die CO<sub>2</sub>-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 10. Änderungsverordnung für Lang-Lkw ab.

---

<sup>1</sup> s. Klimaschutz im Verkehr, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-im-verkehr>, 9.1.2020

<sup>2</sup> <https://www.prognos.com/publikationen/alle-publikationen/860/show/98bee82419fce8224be299d15f089be6/>;  
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgasminderungswirkung-klimaschutzprogramm-2030>