



## Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

📅 28.05.2014

LANG-LKW

# Minister Hermann zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Normenkontrollverfahren Lang-LKW

Die Länder Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein hatten Ende August 2012 beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe die Einleitung eines abstrakten Normenkontrollverfahrens beantragt. Sie wehrten sich damit gegen die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die es so genannten Lang-LKW (auch Gigaliner genannt) ermöglicht, ausgewählte Strecken der Bundesländer, auch ohne deren Zustimmung, probeweise zu befahren. Das Bundesverfassungsgericht hat im Normenkontrollverfahren am 28.05.2014 entschieden, dass befristete Rechtsverordnung zur Erprobung von „Gigalinern“ mit dem Grundgesetz vereinbar sei. Die Rechtsverordnung des Bundes sei von den Ermächtigungsgrundlagen des Straßenverkehrsgesetzes gedeckt, habe ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können und genüge den Anforderungen des Zitiergebots und des Parlamentsvorbehalts.

„Ungeachtet der nun entschiedenen Rechtsfrage sind wir aus ökologischen Gründen aber weiterhin gegen den Einsatz von Lang-Lkw, weil nachhaltige Mobilität darauf ausgerichtet sein muss, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu stärken und deren Wettbewerbsbedingungen zu verbessern“, so Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur, zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts die Normenkontrollanträge der Länder Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein zum Feldversuch Lang-LKW abzuweisen.

Die Entscheidung ist für das Landesverkehrsministerium überraschend. Zumal das Gericht im schriftlichen Verfahren die Frage nach einer möglichen Teil- oder Gesamtnichtigkeit explizit aufgeworfen und die Verfahrensbeteiligten hierzu um Stellungnahme gebeten hatte. In dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts spielt diese Frage dann aber keine Rolle. Die europarechtlichen Fragestellungen hat das Bundesverfassungsgericht im Normenkontrollverfahren nur am Rande thematisiert. Die europarechtliche Diskussion ist daher mit der heutigen Entscheidung noch nicht beendet.

Minister Hermann: „Wir haben uns zum Ziel gesetzt, mehr Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern und insbesondere den Schienengüterverkehr zu stärken, der gegenüber dem Lkw-Transport deutliche ökologische Vorteile aufweist. Daher wurde schon im Koalitionsvertrag

vereinbart, dass sich Baden-Württemberg an dem Modellversuch der Bundesregierung für Lang-LKW nicht beteiligt“, so Hermann. Es sei ein Märchen, dass die Langlaster aus ökologischen Gründen eingesetzt werden. Es gehe allein darum, die Transportkosten zu senken. Zudem sei bereits heute die Infrastruktur überlastet. Große und schwere LKWs belasten schon heute gerade die Brücken enorm und verursachen immensen Sanierungsbedarf. Dieser würde bei noch größeren und schwereren Fahrzeugen weiter steigen. „Lange Züge gehören auf die Schiene“, fasst Hermann zusammen.

### **Hintergrund:**

Die „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ (LKWÜberlStVAusV) des BMVBS trat am 1. Januar 2012 in Kraft. Diese erlaubt Lang-LKW beispielsweise auch in Baden-Württemberg, das Befahren von einigen Streckenabschnitten der Bundesautobahnen, beispielsweise der A7. Nach der in Kraft getretenen dritten Änderungs-Verordnung hat das Positivnetz nun insgesamt eine Länge von bundesweit rund 9.300 Kilometern. Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein hatten die Verordnung und ihre Erweiterungen als verfassungswidrig angesehen, da eine solche Ausnahmereverordnung grundsätzlich der Zustimmung des Bundesrates bedürfe. Das Bundesverfassungsgericht hat nun eine gegenteilige Rechtsauffassung vertreten.

Die Länder Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein hatten Ende August 2012 beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe die Einleitung eines abstrakten Normenkontrollverfahrens beantragt. Sie wehrten sich damit gegen die Verordnung. Die grün-rote Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, sich an dem Modellversuch für Lang-LKW der Bundesregierung nicht zu beteiligen. Hintergrund ist, dass die sogenannten Gigaliner nach Auffassung des Landes noch mehr Waren auf die Straßen bringen. Ziel des Landes ist aber eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Erhebliche Bedenken gibt es auch bezüglich der Verkehrssicherheit, beispielsweise beim Überholen.

Grundlage des Normenkontrollantrags war ein Gutachten des Justizministeriums sowie die Antragsschrift von Prof. Dr. Martin Nettesheim von der juristischen Fakultät der Universität Tübingen. Prof. Dr. Nettesheim hat die Länder Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein im Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht vertreten.