

Stellungnahme

Kontakt

zur zehnten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit dem Schreiben vom 22. Juni 2020 (Aktenzeichen StV 12/7332.3/1-9) ausgewählten Verbänden die „Zehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusV)“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 9. Juli 2020 aufgefordert.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), kommt der Bitte gerne nach und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme:

Grundsätzliche Einordnung

Die Allianz pro Schiene lehnt die „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ insgesamt ab – daran ändert auch der vorgelegte Entwurf einer Änderungsverordnung nichts. Zu den Folgen der Erhöhung von Lkw-Maßen und ggf. auch Gewichten liegen bereits ausreichende Erkenntnisse vor, die eindeutig gegen die Ausweitung der Fahrten sprechen:

- Übergroße Lkw können deutlich mehr Ladung als herkömmliche Lastwagen bei nur geringfügig höheren Betriebskosten befördern, dadurch wird der Transport auf der Straße um circa 30 Prozent verbilligt. Diese Preisreduktion führt dazu, dass Unternehmen Verkehre von der umweltfreundlichen und sicheren Schiene zurück auf den Lkw verlagern.

Verkehrsverlagerung
durch Verbilligung des
Lkw-Verkehrs

So prognostiziert das Fraunhofer Institut einen Verlust von 35 Prozent der Verkehrsleistung im Einzelwagenverkehr und mehr als 12 Prozent im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene. Einbußen in solchen Größenordnungen setzen im Schienengüterverkehr eine Abwärtsspirale in Gang, denn bei sinkender Auslastung verbleiben hohe Fixkosten. Weitere Verlagerungen sind die Folge. Die TU Berlin und die TH Wildau haben in ihrer Studie eine Zunahme um täglich 7.000 Lkw-Fahrten durch die Zulassung von Riesen-Lkw in Deutschland ermittelt.

- Praxiserfahrungen in Schweden bestätigen diese Prognosen. Nachdem übergroße Lastwagen Anfang der 1990er Jahre zugelassen worden waren, entwickelten sich die Marktanteile von Lkw und Eisenbahn gegenläufig. Während der Straßengüterverkehr zwischen 1990 und 1999 6,5 Prozent hinzugewann, verlor die Schiene im selben Zeitraum fast 4 Prozent Marktanteil. Für den Schienengüterverkehr bedeuteten diese Marktanteilsverluste einen historischen Tiefststand, während der Straßengüterverkehr einen neuen Höchststand erreichte.
- Eine solche Entwicklung wäre in Deutschland zum einen mit dem Verlust vieler Arbeitsplätze im Schienengüterverkehr verbunden – die TU Berlin und die TH Wildau prognostizieren circa 1.000 gefährdete Stellen. Zum anderen würde die Zulassung übergroßer Lkw auch zu steigenden Emissionen und hohen Zusatzkosten für die Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur führen.

Langzeiterfahrungen zeigen Marktanteilsverluste für die Schiene

Die weitreichende Erlaubnis von Fahrten mit übergroßen Lkw ist verkehrs- und klimapolitisch kontraproduktiv und widerspricht dem Verlagerungsziel aus dem Masterplan Schienenverkehr. Dort strebt das BMVI einen Marktanteil der Güterbahnen von mindestens 25 Prozent bis zum Jahr 2030 an. Wir fordern das BMVI daher auf, die Zulassung übergroßer Lkw zurückzunehmen. Allenfalls Fahrten ausschließlich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs, mit der Schiene im Hauptlauf, würden die Verlagerungsabsichten nicht konterkarieren.

Zulassung zurücknehmen oder Beschränkung auf Kombinierten Verkehr

Ausweitung des Streckennetzes

Mit Sorge nehmen wir zur Kenntnis, dass auch der gegenwärtige Änderungsvorschlag eine massive Ausweitung des Streckennetzes vorsieht. Bereits mit den vorhergehenden Änderungsverordnungen wurden zahlreiche Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen aufgenommen. Mit der 6. Änderungsverordnung hatte das BMVI eine Gesamtstreckenlänge von rund 11.600 km angegeben. Aufgrund der umfassenden Erweiterungen dürfte der Gesamtumfang deutlich gewachsen sein. Auf Nachfrage der Allianz pro Schiene gab das BMVI an, dass keine Informationen über den Umfang des Streckennetzes und die Erweiterungen vorliegen.

In der Liste der freigegebenen Strecken sind auch 17 Autobahn- und Bundesstraßenabschnitte enthalten, die direkt zur Bundesgrenze führen. Wir fordern den Ordnungsgeber erneut auf, Straßenabschnitte, die zur Bundesgrenze führen, aus der Streckenliste zu entfernen. Erst im Jahr 2015 haben das Europäische Parlament und der EU-Ministerrat entschieden, auch weiterhin keine grenzüberschreitenden Fahrten von übergroßen Lkw zu erlauben. Daher gibt es keinen Grund, Strecken, die zur Bundesgrenze führen, im Streckennetz zu belassen. Mit der Freigabe weckt das BMVI vielmehr Begehrlichkeiten aus Nachbarstaaten wie Belgien, Dänemark und den Niederlanden, wo Riesen-Lkw mit einem Gewicht von 60 Tonnen eingesetzt werden. Die Infrastruktur in Deutschland wäre solchen Belastungen bei dem hiesigen hohen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen.

Vorbereitung grenzüberschreitender Fahrten unterlassen



Keine Kompatibilität zum Schienenverkehr

Im Kombinierten Verkehr werden Ladeeinheiten wie Container oder Sattelanhänger auf der Straße zum Umschlagbahnhof transportiert und dort per Kran auf die Schiene verladen. Die Langstrecke bewältigen die Güter anschließend besonders klimafreundlich und sicher mit dem Zug. Nur für die letzten Kilometer kommt wieder der Lkw zum Einsatz und bringt die Ladung ans Ziel.

Durch den effizienten Einsatz der Verkehrsträger Schiene und Straße ist der Kombinierte Verkehr um ein Vielfaches umwelt- und klimaschonender als der Lkw-Fernverkehr. Er ist auch deutlich sicherer, vermeidet Staus und schont die Straßeninfrastruktur. Deshalb will die Bundesregierung den Kombinierten Verkehr stärken und mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.

Mehrfach haben wir mit unseren vorhergehenden Stellungnahmen darauf hingewiesen, eindeutig klarzustellen, dass sämtliche Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr mit der Schiene kranbar sein müssen. Darüber hinaus haben wir in dem Schreiben vom 27.02.2017 – an die Hausleitung des BMVI und die zuständige Fachabteilung – konkrete rechtssichere Formulierungen übermittelt.

Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverständlich, dass die Ausnahmereordnung weiterhin nur eine kranbare Ladeeinheit vorschreibt. Insbesondere die Lang-Lkw-Typen 2-5 befördern in der Regel mindestens zwei Ladeeinheiten. Damit die Kranbarkeit sämtlicher Lang-Lkw-Ladeeinheiten gewährleistet ist, sollte das BMVI die Verordnung anpassen und folgende Änderungen vornehmen:

Vollständige KV-
Kompatibilität herstellen

Neunte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge vom 19.09.2019	Änderungen und Ergänzungen zur Gewährleistung der Kranbarkeit aller Ladeeinheiten
<p>§ 6 Kombiniertes Verkehr</p> <p>(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie mindestens eine Ladeeinheit befördern, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist. Satz 1 gilt nicht für Leerfahrten von oder zu Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs. Abweichend von Satz 1 reicht es aus, wenn</p> <p>1. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 1 der Sattelanhänger dauerhaft eine Ladeeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist, oder</p>	<p>(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn <u>alle beförderten Ladeeinheiten</u> im kombinierten Verkehr einsetzbar <u>sind</u>. Satz 1 gilt nicht für Leerfahrten von oder zu Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs. Abweichend von Satz 1 reicht es aus, wenn</p> <p>1. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 1 der Sattelanhänger dauerhaft eine Ladeeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist, oder</p>



2. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 2 bis 5 mindestens ein Teil der Fahrzeugkombination dauerhaft eine Ladeeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist.

(2) Im kombinierten Verkehr einsetzbare Ladeeinheiten im Sinne des Absatzes 1 sind solche Container, Wechselbrücken, Sattelanhänger ohne Zugmaschine und sonstigen Anhänger, die mit Umschlaggeräten oder mit Umschlagtechniken für nicht kranbare Sattelanhänger auf die Eisenbahn oder das Binnen-, Küsten- oder Seeschiff umgeschlagen werden können. Umschlaggeräte im Sinne des Satzes 1 sind Kräne und Flurförderzeuge.

~~2. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 2 bis 5 mindestens ein Teil der Fahrzeugkombination dauerhaft eine Ladeeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist.~~

~~(2) Im kombinierten Verkehr einsetzbare Ladeeinheiten im Sinne des Absatzes 1 sind solche Container, Wechselbrücken, Sattelanhänger ohne Zugmaschine und sonstigen Anhänger, die mit Umschlaggeräten oder mit Umschlagtechniken für nicht kranbare Sattelanhänger auf die Eisenbahn oder das Binnen-, Küsten- oder Seeschiff umgeschlagen werden können. Umschlaggeräte im Sinne des Satzes 1 sind Kräne und Flurförderzeuge.~~

Verlängerte Sattelanhänger häufig nicht per Bahn transportierbar

Mit der vorliegenden Änderungsverordnung will das BMVI auch die flächendeckende Zulassung von Lkw mit verlängerten Sattelanhängern (Typ 1) in Brandenburg erlauben.

Die Allianz pro Schiene und weitere Verbände des Bahnsektors warnen bereits seit Langem vor der Zulassung dieser Fahrzeuge. Verlängerte Sattelanhänger überschreiten die EU-weit einheitlichen Lademaße und konterkarieren die für den Kombinierten Verkehr notwendige Standardisierung. In eine Vielzahl von Eisenbahn-Taschenwagen sind die Fahrzeuge gar nicht verladbar.

Verlängerte
Sattelaufleger
konterkarieren
Standardisierung

Den Sachverhalt haben wir gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Interessengemeinschaft der Bahn-Spediteure (IBS) in einem Positionspapier¹ festgehalten und dem BMVI übermittelt.

Vor dem Hintergrund, dass mehr als 90 Prozent der Transportleistung im Kombinierten Verkehr mit Sattelanhängern durch grenzüberschreitende Transporte erbracht wird, sollte die Bundesregierung nur Sattelanhänger erlauben, die zu allen gängigen Eisenbahn-Taschenwagen kompatibel sind. Dazu sind in der Ausnahmereordnung folgende Anpassungen vorzunehmen:

¹ Allianz pro Schiene, IBS, VDV: Positionspapier Verlängerte Lkw-Sattelanhänger. Abgerufen am 03.07.20 von <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2017/06/150313-ApS-IBS-VDV-Position-verl%C3%A4ngerte-Sattelaufleger.pdf>



LKWÜberlStVAusnV vom 19.12.2011	Ergänzungen zur Gewährleistung der Kranbarkeit
§ 4 Abmessungen	<u>(5) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1 dürfen eine Innenraumhöhe von 2,70 m nicht überschreiten.</u>
§ 6 Kombiniertes Verkehr	<u>(3) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1 müssen in die gängigen Eisenbahn-Taschenwagen passen und mit einem klappbaren Unterfahrschutz ausgerüstet sein.</u>

Generell sollte der Bund keine Änderungen an den Maßen und Gewichten von Lkw und Ladeeinheiten vornehmen und so langfristige Planungssicherheit für die Unternehmen im Kombinierten Verkehr gewährleisten.

Berlin, den 8. Juli 2020

