

Stellungnahme

zur Siebten 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 28. November 2016 (Aktenzeichen LA 22/7332.3/1-6) ausgewählten Verbänden die „Siebte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV)“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 5. Dezember 2016 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:

Allianz pro Schiene-Stellungnahme

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 eine Zulassung und weitere Tests sprechen:

- Repräsentative Umfragen zeigen, dass die große Mehrheit der Deutschen die Zulassung von Riesen-Lkw ablehnt. Zuletzt hatte das Meinungsforschungsinstitut forsa im Juli 2016 eine Befragung im Auftrag der Allianz pro Schiene, des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchgeführt. Dabei sprachen sich 72 Prozent der Bürger gegen die Zulassung aus.
- 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. 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 von 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 spiegelverkehrt. 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

Schienen Güterverkehr 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.

Deshalb schadet der Ordnungsgeber mit der Erlaubnis von Fahrten für übergroße Lkw dem in der Koalitionsvereinbarung verankerten Ziel, den Verkehrsträger Schiene zu stärken und Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wir fordern das BMVI daher auf, von der geplanten Zulassung von Riesen-Lkw Abstand zu nehmen und den laufenden Test Ende 2016 zu beenden. Stattdessen sollte das BMVI endlich für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen. Die Anteile des Schienen Güterverkehrs in Nachbarländern wie Österreich (30 Prozent) und der Schweiz (40 Prozent) zeigen, dass in Deutschland noch ein großes Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene besteht.

Zulassung und grenzüberschreitende Fahrten

Die dauerhafte Zulassung von überlangen Lkw und grenzüberschreitende Fahrten sind den EU-Mitgliedsstaaten nicht gestattet. Die EU-Richtlinien 96/53 und 2015/719 erlauben national und grenzüberschreitend eine maximale Lkw-Länge von 18,75 Metern. Abweichend ist lediglich die Erprobung von Fahrzeugen erlaubt, die „während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden.“ Hier ist bereits zweifelhaft, ob die Erlaubnis von Fahrten auf mehr als 11.000 Kilometern in Deutschland noch eine örtliche Begrenzung darstellt.

Dennoch führt der Ordnungsgeber aus, dass die zeitlich unbegrenzte Zulassung von Riesen-Lkw mit dem EU-Recht in Einklang gebracht werden könnte, wenn die Fahrzeuge nur für bestimmte Zwecke eingesetzt würden. Die EU-Richtlinie lässt hier allerdings keinen Spielraum und stellt unmissverständlich klar, dass Ausnahmen nur für spezielle Transporte erlaubt sind, die „normalerweise nicht von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, z. B. Tätigkeiten in der Holzgewinnung und Forstwirtschaft.“

Die vom BMVI angeführten Punkt-zu-Punkt-Verkehre und Transportumläufe sind dagegen übliche Verkehrszwecke, die diesen engen Rahmen sprengen und gegen den Geist der Richtlinie verstoßen. Das EU-Recht definiert aus gutem Grund einheitliche Lkw-Maße in Europa und gewährt nur die oben genannten Ausnahmefälle.

In der Frage von grenzüberschreitenden Fahrten stellen wir fest, dass das BMVI bei seiner Auslegung des EU-Rechts sehr flexibel ist und sich mit der neuen Sichtweise selbst widerspricht. Bis vor Kurzem wurde vom BMVI betont:

„Die Zulassung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Lang-Lkw durch die Ausnahme-Verordnung verstößt gegen EU-Recht (Richtlinie 96/53/EG). Dies gilt auch dann, wenn in einem Nachbarland der Einsatz von Lang-Lkw gestattet ist.“¹

Sollte der Ordnungsgeber Riesen-Lkw dennoch zulassen und grenzüberschreitende Fahrten dulden, würde er in der Tat gegen geltendes EU-Recht verstoßen. Damit riskiert Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren und würde darüber hinaus Begehrllichkeiten für ein höheres Lkw-Gewicht aus den Nachbarstaaten wecken. In Dänemark, Belgien und den Niederlanden werden Lkw mit einem Gewicht von 60 Tonnen eingesetzt. Die Infrastruktur in Deutschland wäre solchen Belastungen bei dem hiesigen hohen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen.

Abschlussbericht zum Feldversuch

Mit Befremden haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Abschlussbericht der Begleituntersuchung dem

¹ Vgl. BMVI: Fragen und Antworten zum Feldversuch Lang-Lkw, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/FAQs/Lang-Lkw/lang-lkw-faq.html?nn=35602> (01.03.2016).

BMVI bereits vorliegt, aber nicht veröffentlicht oder den Verbänden zur Verfügung gestellt wurde. Für eine angemessene Bewertung der Folgen der angestrebten Riesen-Lkw-Zulassung, halten wir dieses Vorgehen nicht für sachgerecht.

Schon die einzelnen in der Verordnungsbegründung zitierten Ergebnisse legen den Schluss nahe, dass die Untersuchung Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines dauerhaften Betriebs weckt.

So sind in der Verordnungsbegründung unter anderem Sicherheitsprobleme durch zu kurze Nothaltebuchten in Tunneln, eine erhöhte Brandlast und die Mitbenutzung benachbarter Fahrstreifen erwähnt. Diese sicherheitsrelevanten Folgen einer Riesen-Lkw-Zulassung sollte der Ordnungsgeber nicht leichtfertig mit dem Verweis auf die noch geringe Anzahl von Fahrzeugen beiseite wischen.

Der Feldversuch hat offenbar auch gezeigt, dass einige teilnehmende Unternehmen die Zahl der Achsen begrenzt haben. Der Ordnungsgeber stellt dazu fest: „Deshalb drängt sich die Festlegung einer Mindestanzahl an Achsen auf, damit der Lang-Lkw (...) keine erhöhte Belastung der Straßeninfrastruktur darstellt.“ Diese Festlegung der Mindestachsanzahl sollte auf jeden Fall erfolgen, falls der Ordnungsgeber an einem Einsatz dieser Fahrzeuge festhalten will. Konkret sollten für Lkw ab 24 Metern immer mindestens acht Achsen vorgeschrieben werden. Darüber hinaus sollte auch die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Gewichtssensoren und dem europäischen Notfallsystem eCall verpflichtend werden.

Ausgaben und Erfüllungsaufwand

Für unzutreffend halten wir die Einschätzung des BMVI, dass weder dem Bund, noch den Ländern und Kommunen Aufwendungen entstehen. In seiner Begründung verweist das BMVI selbst auf nötige „kompensatorische Maßnahmen in den Einmündungsbereichen, wie zum Beispiel Rasengittersteine oder Pflasterbefestigungen auf den Banketten“. Diese Kosten der Riesen-Lkw-Zulassung durch den Bund werden bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern anfallen.

Wie das BMVI selbst bestätigt, sind auch die Lkw-Parkplätze nicht ausreichend: „Lang-Lkw der Typen 2 – 5 passen aufgrund ihrer Länge nicht in die im Allgemeinen auf Rastanlagen für den allgemeinen Lkw-Verkehr angeordneten Schrägparkstände und benötigen deshalb entsprechend angepasste Parkmöglichkeiten.“ Diese sind nicht ohne zusätzliche Ausgaben herzustellen.

Darüber hinaus ist mit weiteren erheblichen Kosten zu rechnen, u.a. für die bauliche und technische Anpassung von Bahnübergängen, die Ertüchtigung der Sicherheitsausstattung von Tunneln und den Ausbau der Nothaltebuchten.

Berlin, den 5. Dezember 2016

Kontakt:

Martin Roggermann
Referent für Verkehrspolitik
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

Tel. +49 30 2462599-31
Fax +49 30 2462599-29
E-Mail martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de