

Allianz pro Schiene-Stellungnahme

zur Achten 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 12. Oktober 2017 (Aktenzeichen LA 22/7332.3/1-7) ausgewählten Verbänden die „Achte 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 27. Oktober 2017 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:

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 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. 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.

Deshalb schadet der Verordnungsgeber mit seiner weitreichenden Erlaubnis von Fahrten für übergroße Lkw dem Ziel, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wir fordern das BMVI daher auf, die Zulassung zurückzunehmen. Allenfalls Fahrten ausschließlich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs, mit der Schiene im Hauptlauf, würden die Verlagerungsabsichten nicht konterkarieren.

Anstelle einer Ausweitung der Riesen-Lkw-Zulassung sollte das BMVI für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern sorgen. Die Anteile des Schienengüterverkehrs in Nachbarländern wie Österreich (30 Prozent) und der Schweiz (40 Prozent) zeigen, dass in Deutschland (18 Prozent) noch ein großes Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene besteht.

Dauerhafte Zulassung

Mit der 7. Änderungsverordnung hatte der Verordnungsgeber Fahrten mit bestimmten Typen überlanger Lkw ohne zeitliche Begrenzung erlaubt. Die dauerhafte Zulassung und grenzüberschreitende Fahrten sind den EU-Mitgliedsstaaten allerdings 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 Verordnungsgeber 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.

Gegen die Zulassung haben die Allianz pro Schiene, der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) vor dem Verwaltungsgericht Berlin Klage (VG 11 K 216.17) eingereicht.

Ausweitung des Streckennetzes

Mit Sorge nehmen wir zur Kenntnis, dass auch der gegenwärtige Änderungsvorschlag eine Ausweitung des Streckennetzes vorsieht. Bereits mit den vorhergehenden Änderungsverordnungen wurden zahlreiche Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen freigegeben. Zusätzlich sollen nun weitere Strecken zur Bundesgrenze nach Belgien, Frankreich, Luxemburg und zu den Niederlanden aufgenommen werden. Wir fordern den Verordnungsgeber erneut auf, Straßenabschnitte, die zur Bundesgrenze führen, aus der Streckenliste zu entfernen und keine weiteren aufzunehmen.

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 Dänemark, Belgien und den Niederlanden, wo Lkw mit einem Gewicht von 60 Tonnen eingesetzt werden. Die Infrastruktur in Deutschland wäre solchen

Belastungen bei dem hiesigen hohen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen.

Fahrzeuanforderungen und Kombiniertes Verkehr

Der Verordnungsgeber will mit der 8. Änderungsverordnung den Lang-Lkw Typ 2 nun ebenfalls unbegrenzt zulassen und verweist in seiner Begründung auf eine weitere Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mit Befremden haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Bericht dem BMVI zwar bereits seit Sommer 2017 vorliegt, dieser aber nicht veröffentlicht oder den Verbänden zur Verfügung gestellt wurde. Für eine angemessene Bewertung der Folgen der angestrebten Zulassung halten wir das Vorgehen nicht für sachgerecht.

Mit der vorliegenden Änderungsverordnung will das BMVI auch die flächendeckende Zulassung von verlängerten Sattelanhängern (Typ 1) in weiteren Bundesländern 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 in den vergangenen Jahren vorangetriebene Standardisierung im Kombinierten Verkehr. In eine Vielzahl von Eisenbahn-Taschenwagen sind die Fahrzeuge gar nicht verladbar. Den Sachverhalt haben wir gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Interessengemeinschaft der Bahn-Spediteure (IBS) in einem Positionspapier festgehalten¹.

Weiterhin verhindern die Formulierungen unter § 4 und 6 der Verordnung den vom Verordnungsgeber angestrebten Einsatz im Kombinierten Verkehr. Mehrfach haben wir bereits Änderungsvorschläge unterbreitet, um die Kompatibilität sicherzustellen – u.a. in einem Schreiben vom 27.02.2017 an die Hausleitung des BMVI und die zuständige Fachabteilung. Im Folgenden finden Sie diese notwendigen Änderungen erneut:

LKWÜberStVAusV vom 19.12.2011	Änderungsvorschläge
§ 4 Abmessungen	<u>(5) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1 dürfen eine Innenraumhöhe von 2,70 m nicht überschreiten.</u>
§ 6 Kombinierter Verkehr	
(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie im Kombinierten Verkehr einsetzbar sind.	(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie im Kombinierten Verkehr einsetzbar <u>und sämtliche Ladeeinheiten kranbar</u> sind.
(2) Kombiniertes Verkehr im Sinne des Absatzes 1 ist der Transport von Gütern in einer Ladeeinheit (Container, Wechselbrücke, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine,	(2) Kombiniertes Verkehr im Sinne des Absatzes 1 ist der Transport von Gütern in <u>einer Ladeeinheiten</u> (Container, Wechselbrücken, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine,

¹ <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2017/06/150313-ApS-IBS-VDV-Position-verl%C3%A4ngerte-Sattelaufleger.pdf>

<p>Lastkraftwagen, Anhänger), die mit Geräten umgeschlagen wird, ohne das Transportgut selbst umzuschlagen, wenn der Transport auf einem Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen-, Küsten- oder Seeschiff und auf dem anderen Teil mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt wird.</p>	<p>Lastkraftwagen, Anhänger), die mit Geräten umgeschlagen <u>wird werden</u>, ohne das Transportgut selbst umzuschlagen, wenn der Transport auf einem Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen-, Küsten- oder Seeschiff und auf dem anderen Teil mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt wird.</p> <p><u>(3) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1 müssen in die gängigen Eisenbahn-Taschenwagen passen und mit einem klappbaren Unterfahrerschutz ausgerüstet sein.</u></p>
--	---

Sicherheits- und Infrastrukturanforderungen

Trotz der Ergebnisse des Abschlussberichts der Bundesanstalt für Straßenwesen hat es der Verordnungsgeber versäumt, ausreichende Regelungen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur zu treffen. So wurden schon in der Begründung zur 7. Änderungsverordnung unter anderem Sicherheitsprobleme durch zu kurze Nothaltebuchten in Tunneln, eine erhöhte Brandlast und die Mitbenutzung benachbarter Fahrstreifen genannt. In der 8. Änderungsverordnung sind allerdings keine Maßnahmen ersichtlich, die diese sicherheitsrelevanten Folgen der Zulassung adressieren würden.

Der Feldversuch hatte auch gezeigt, dass einige teilnehmende Unternehmen die Zahl der Achsen in der Praxis begrenzen. Dazu stellte der Verordnungsgeber in der Begründung zur 7. Änderungsverordnung im November 2016 fest:

„Deshalb drängt sich die Festlegung einer Mindestanzahl an Achsen auf, damit der Lang-Lkw (...) keine erhöhte Belastung der Straßeninfrastruktur darstellt. Eine umfassende und sorgfältige Ausarbeitung entsprechender Regelungen, die die aufgrund der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung angezeigten Änderungen vollumfänglich berücksichtigen, lässt sich jedoch in der Kürze der verbleibenden Versuchszeit nicht mit der erforderlichen Gründlichkeit bewerkstelligen. Aus diesem Grund wird die Überarbeitung der betreffenden Vorschriften durch eine weitere Änderungsverordnung erfolgen.“

Im Entwurf der nun vorliegenden 8. Änderungsverordnung findet sich jedoch weiterhin keine Festlegung der Mindestachsanzahl. Diese sollte vom Verordnungsgeber in die finale Fassung aufgenommen werden, um Schäden von der Infrastruktur abzuwenden. Konkret sollten für Lkw ab 24 Metern immer mindestens acht Achsen vorgeschrieben werden. Darüber hinaus sollte die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Gewichtssensoren und dem europäischen Notfallsystem eCall verpflichtend werden.

Für unzutreffend halten wir die Einschätzung des BMVI, dass weder dem Bund, noch den Ländern und Kommunen Aufwendungen entstehen. In seiner Begründung zur 7. Änderungsverordnung 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 26. Oktober 2017

Kontakt:

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

Tel. +49 30 246 259 9-31
E-Mail martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de