

## Zentrale Maßnahmen zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs

Die Bundesregierung will den Treibhausgasausstoß senken und den klimafreundlichen Kombinierten Verkehr stärken. Im Folgenden gibt die Allianz pro Schiene konkrete Empfehlungen, wie der Bund den Kombinierten Verkehr schon kurzfristig unterstützen und mehr Güter auf die Schiene verlagern kann.

Kontakt  
**Martin  
Roggermann**

Referent für  
Verkehrspolitik  
030. 246 25 99 - 31  
martin.roggermann@  
allianz-pro-schiene.de

### Vorbemerkung

Im aktuellen Koalitionsvertrag verfolgt die Bundesregierung das Ziel, den Kombinierten Verkehr (KV) zu stärken. Zugleich sieht der Klimaschutzplan ein ambitioniertes Ziel zur Reduktion der Treibhausgase im Verkehr vor – bis zum Jahr 2030 will der Bund ein Minus von 42 Prozent gegenüber 1990 erreichen. Damit ist klar, dass an der Verkehrsverlagerung auf die Schiene kein Weg vorbeiführt, denn schon heute sind die Güterbahnen fünfmal klimaschonender als der Lkw. Um die Ziele zu erreichen, empfehlen wir bedarfsgerechte Infrastrukturausbauten, faire Wettbewerbsbedingungen und einen verlässlichen verkehrspolitischen Rahmen für den Kombinierten Verkehr. Die folgenden Handlungsempfehlungen wurden im Netzwerk Kombiniertes Verkehr der Allianz pro Schiene erarbeitet.

### Inhalt

- 1. Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr ausbauen**
  - 1.1 Ersatzinvestitionen in KV-Umschlaganlagen unterstützen
  - 1.2 Neubau innovativer Hubs finanzieren
  - 1.3 Investitionen in KV-Umschlaganlagen im europäischen Ausland ermöglichen
  - 1.4 740-m-Netz finanzieren und Hauptkorridore für 1.500-m-Züge ertüchtigen
  - 1.5 Tunnel für den Transport aller Lkw-Sattelanhänger auf der Schiene ausbauen
  
- 2. Kombinierten Verkehr im Wettbewerb stärken**
  - 2.1 Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr auskömmlich finanzieren
  - 2.2 De-minimis-Förderung grundlegend neuausrichten
  - 2.3 Innovative KV-Umschlagsysteme fördern
  - 2.4 Lkw nur im Vor- und Nachlauf des KV von der Maut befreien
  
- 3. Verlässliche Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr schaffen**
  - 3.1 Härtefallausgleich zum Überbrücken von Auslastungseinbrüchen gewähren
  - 3.2 Kranbarkeit von Lang-Lkw gewährleisten
  - 3.3 Stabilität der Lkw-Maße und -Gewichte langfristig sicherstellen
  - 3.4 KV-Rahmenbedingungen auf der EU-Ebene harmonisieren

## **1. Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr ausbauen**

### **1.1 Ersatzinvestitionen in KV-Umschlaganlagen unterstützen**

Der Bund fördert bereits den Neubau von KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen. Im Rahmen dieses Förderprogramms konnte eine Vielzahl von Terminals errichtet und ein großer Umfang von Verkehren verlagert werden. Einige Umschlaganlagen haben allerdings inzwischen ein Alter erreicht, in dem Ersatzinvestitionen notwendig werden.

Daher sollte der Bund Ersatzinvestitionen als zuwendungsfähige Maßnahmen bei der anstehenden Überarbeitung seiner KV-Förderrichtlinie ergänzen. So können die bereitgestellten Mittel des Förderprogramms abgerufen und der Erhalt der bereits getätigten Investitionen sichergestellt werden.

### **1.2 Neubau innovativer Hubs finanzieren**

Der Schlüssel zum langfristigen Erfolg des KV-Produktionssystems ist ein leistungsfähiges Netz innovativer Hubs. Solche Umschlagzentren bündeln nicht ganzzugfähige Verkehrsströme von Mittelzentren und sind eine Voraussetzung für den Aufbau innovativer Zugsysteme wie Metronet. Ein erster Schritt dorthin wird der in Bau befindliche MegaHub in Lehrte sein. Darüber hinaus werden aber weitere, auf die Umschlagkapazität bezogen eher mittlere Standorte benötigt, die unterschiedliche Relationsbündel behandeln können. Diese sollten verkehrsgeographisch vorteilhaft zu potenziellen Quellen und Senken liegen und als Eisenbahnknoten eine günstige Lage im Schienennetz aufweisen, um ihre Funktion zu erfüllen. Je nach Standort könnten die Anlagen nicht nur auf KV-Leistungen, sondern auch auf Wagenladungsverkehre ausgelegt sein. Derartige Multi-Hub-Standorte könnten folgende Funktionen umfassen:

- ein „klassisches“ KV-Terminal für den Umschlag zwischen Zügen (vertikale Sortierung) und für regionale Mengen,
- Gleise für die Umstellung von Wagengruppen (horizontale Sortierung),
- ein Instandhaltungsgleis für einfache Wartungsarbeiten,
- Behandlung von Gleisanschlussverkehren und zusätzliche logistische Einrichtungen wie Containerdepots.

Der Bund sollte den Neubau solcher Multi-Hub-Standorte über den Bedarfsplan finanzieren und auch private Terminalbetreiber im Rahmen der KV-Förderrichtlinie beim Bau dieser innovativen Anlagen unterstützen. Gleichzeitig sollten bei der Planung neuer Terminalstandorte ausreichend dimensionierte Infrastrukturkapazitäten schienenseitig (z.B. für Vorladegruppen, Reservewagen) und straßenseitig (z.B. Abstellflächen für Lkw) berücksichtigt werden.

### **1.3 Investitionen in KV-Umschlaganlagen im europäischen Ausland ermöglichen**

Deutschland ist eines der EU-Länder, die am stärksten mit Transitverkehren belastet sind. Gleichzeitig finden staatliche Infrastrukturinvestitionen ausschließlich auf deutschem Hoheitsgebiet statt. Die Schweiz verfolgt dagegen eine andere Investitionsstrategie und unterstützt seit Jahren erfolgreich Investitionen in Umschlaganlagen und Schieneninfrastrukturprojekte im Ausland (u.a. in Deutschland).

Durch gezielte Investitionen des Bundes in KV-Terminals, deren Quell- oder Zielverkehre vornehmlich Deutschland betreffen, können zusätzliche Umschlagkapazitäten dort geschaffen werden, wo Verkehre ihren Ursprung haben. Im Ergebnis würden Transporte bereits im Ausland auf die Schiene verlagert und die Straßen hierzulande vom Lkw-Fernverkehr entlastet werden.

### **1.4 740-m-Netz finanzieren und Hauptkorridore für 1.500-m-Züge ertüchtigen**

Die EU-Standardlänge für Güterzüge beträgt 740 m und wird in Deutschland aufgrund von Infrastrukturengpässen deutlich unterschritten – nur jeder zehnte Zug ist länger als 700 m. Der Einsatz längerer Züge würde die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs erheblich steigern, setzt aber die Ertüchtigung des Schienennetzes voraus. Die dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen haben ein Gesamtvolumen von 680 Millionen Euro und wurden im Bundesverkehrswegeplan bereits mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet: Für jeden Euro Steuergeld entsteht der fünffache volkswirtschaftliche Nutzen. Im Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung vorgenommen, die prioritären Maßnahmen des 740 m-Netzes bis 2020 umzusetzen.

Damit dringend benötigte Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung geschaffen werden können, sollte der Bund das gesamte 740-m-Netz umgehend auskömmlich finanzieren. Hauptkorridore sollten mit dem Zielhorizont 2025 für die grenzüberschreitende Befahrbarkeit mit 1.500-m-Zügen ausgebaut werden.

### **1.5 Tunnel für den Transport aller Lkw-Sattelanhänger auf der Schiene ausbauen**

Lkw-Sattelanhänger mit vier Metern Höhe sind europaweit Standard, können in Deutschland aber noch immer nicht auf allen Strecken im Kombinierten Verkehr transportiert werden. Der begrenzende Faktor ist das zu kleine Profil einiger Eisenbahntunnel auf wichtigen Strecken (u.a. Au-Siegen, Hagen-Siegen-Gießen). Der Bund sollte daher Tunnel mit einem zu kleinen Profil auf das zukunftssichere GC-Profil erweitern, damit alle Lkw-Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr auf der Schiene befördert werden können.

Zur Finanzierung sollte ein Fonds für die Planung und den Ausbau von Tunneln geschaffen werden, der auch aus nicht abgerufenen Haushaltsmitteln der KV- und

Gleisanschlussförderung sowie des Lärmsanierungsprogramms gespeist wird und die überjährige Mittelverwendung erlaubt.

## **2. Kombinierten Verkehr im Wettbewerb stärken**

### **2.1 Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr auskömmlich finanzieren**

Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr ist eine Sofortmaßnahme im Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesverkehrsministeriums (BMVI). Mit dem Programm sollen Innovationen im Schienengüterverkehr anhand von Testfeldern und Pilotvorhaben erprobt und die Markteinführung ermöglicht werden. Die Bundesregierung hat angekündigt, das Förderprogramm in dieser Legislaturperiode mit insgesamt 500 Millionen Euro auszustatten, weitere 500 Millionen Euro will die Bahnbranche aufbringen. Im Bundeshaushalt sind dagegen lediglich 30 Millionen Euro vorgesehen. Angesichts der großen Herausforderungen bei der dringend notwendigen Modernisierung des Schienengüterverkehrs und beim Klimaschutz, bleibt diese Dotierung weit hinter dem Bedarf zurück.

Daher sollte der Bund das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr im Haushalt 2021 mit 60 Millionen Euro finanzieren und das Volumen in den Folgejahren weiter aufstocken.

### **2.2 De-minimis-Förderung grundlegend neuausrichten**

In Deutschland fließt ein Teil der Einnahmen aus der Lkw-Maut in Form von Fördergeldern an die Straßentransportunternehmen zurück. So sind im Bundeshaushalt 2020 allein für das De-minimis-Förderprogramm Mittel in Höhe von 212 Millionen Euro vorgesehen. Damit werden finanzielle Beihilfen, beispielsweise für die Anschaffung von Lkw-Reifen, Mikrowellen oder Kühlschränken gewährt.

Wir fordern vom Bund eine Neuausrichtung dieses Programms. Anstelle von Teilen und Ausrüstungsgegenständen, die den Lkw-Fernverkehr fördern, sollten künftig nur noch Maßnahmen zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs finanziell unterstützt werden.

#### **a) KV-Verladetechnik am Lkw fördern**

Die Beschaffung von Lkw-Sattelanhängern mit Greifkanten für die Kranverladung ist bislang im Rahmen des De-minimis-Programms nicht förderfähig. Unternehmen, die den umweltfreundlichen Kombinierten Verkehr nutzen, müssen diese Ausstattung also aus Eigenmitteln bestreiten. In der Folge sind derzeit etwa 95 Prozent der Sattelanhänger in Deutschland nicht mit Greifkanten ausgerüstet und können nicht per Kran auf die Schiene verladen werden. Auch alternative Umschlagsysteme, bei denen die Verladetechnik hauptsächlich auf dem Lkw verbaut ist, werden derzeit weder über das De-Minimis-Programm noch über die KV-Förderung unterstützt.

Um den Anteil kranbarer Sattelanhänger zu steigern, sollte das BMVI daher die Zusatzkosten für die Beschaffung von Lkw-Sattelanhängern mit Greifkanten schon kurzfristig als förderfähige Maßnahme in das De-minimis-Programm aufnehmen. Zur Unterstützung des Kombinierten Verkehrs in der Fläche und in der City-Logistik sollte auch die Verladetechnik alternativer KV-Umschlagsysteme am Lkw gefördert werden.

#### **b) Willkommensbonus für KV-Einsteiger gewähren**

Der Kombinierte Verkehr bietet Transportunternehmen eine Reihe von Vorteilen – u.a. bei der Verbesserung der Umweltbilanz, der Verkürzung von Transportzeiten und der Bewältigung des Fahrermangels. Logistisch sind kombinierte Verkehre aber deutlich anspruchsvoller als der Straßengüter-Fernverkehr. Viele potenzielle KV-Nutzer scheuen daher den Einstieg in das für sie neue Transportsystem und belassen ihre Verkehre auf der Straße. Transporteure, die ihre Logistik dagegen umgestellt und Verkehre verlagert haben, nutzen den Kombinierten Verkehr in der Regel dauerhaft.

Um Transportunternehmen den KV-Einstieg zu erleichtern, hat die Allianz pro Schiene gemeinsam mit dem BGL und der DB Netz AG, unter Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers, die Online-Plattform [railway.tools](https://www.railway.tools) ins Leben gerufen. Damit können die Transporteure geeignete Umschlaganlagen und Verbindungen finden und Kontakt mit KV-Operateuren sowie möglichen Kooperationspartnern aufnehmen. Grundlegende Informationsbedürfnisse von KV-Neueinsteigern werden so befriedigt, allerdings verbleiben weiterhin erhebliche Kosten für die Umstellung der Logistik.

Damit mehr Unternehmen den Umstieg auf den Kombinierten Verkehr wagen, sollte der Bund daher einen einmaligen Willkommensbonus für Neueinsteiger gewähren, die den KV bislang nicht genutzt haben. Damit kann das wirtschaftliche Risiko der Logistik-Umstellung reduziert und der Weg für die dauerhafte Verlagerung von Verkehren geebnet werden. Der Willkommensbonus sollte aus dem De-minimis-Förderprogramm des BMVI finanziert werden. Bei der bestehenden Aus- und Weiterbildungsförderung für Unternehmen des Straßengüterverkehrs sollte sichergestellt werden, dass auch Maßnahmen zur Vermittlung von KV-Kenntnissen unterstützt werden.

### **2.3 Innovative KV-Umschlagsysteme fördern**

Mit der aktuellen KV-Förderrichtlinie des Bundes können auch terminalgebundene Bestandteile innovativer Umschlagsysteme gefördert werden. Die Beschaffung der mobilen Bestandteile ist dagegen nicht förderfähig. Viele innovative Umschlagsysteme sind aber zu einem großen Teil oder sogar vollständig mobil. Die Systeme erweitern die Möglichkeiten des Kombinierten Verkehrs und erschließen Verkehre, die bislang nur auf der Straße stattfanden (z.B. Verladung nicht kranbarer Lkw-Sattelanhänger, Transport von neuen Nutzfahrzeugen).

Bei der anstehenden Überarbeitung der KV-Förderrichtlinie des Bundes sollten daher auch mobile Bestandteile von KV-Umschlagsystemen in die Liste der förderfähigen Maßnahmen aufgenommen werden.

## **2.4 Lkw nur im Vor- und Nachlauf des KV von der Maut befreien**

In Deutschland zahlen Lastwagen ab einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen eine Maut auf Bundesfernstraßen. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Lkw im Fernverkehr auf Transitstrecken oder auf Kurzstrecken im Kombinierten Verkehr eingesetzt wird. Anders in der Schweiz: Dort erhalten Unternehmen für Fahrten im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs eine Rückerstattung der dortigen Schwerverkehrsabgabe. Dies gilt auch bei Fahrten von und zu grenznahen Umschlaganlagen in Deutschland. Der Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI sieht vor, dass die Freistellung von der Lkw-Maut im Vor- und Nachlauf geprüft werden soll, diese Prüfung steht weiterhin aus.

Gewährt hat der Bund dagegen eine Mautbefreiung für erdgasbetriebene Lastwagen, die auch für den Lkw-Fernverkehr gilt. In Kombination mit der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff und dem EEN-Förderprogramm zur Anschaffung von Gas-Lkw, führt dies zu einer bedeutenden Schieflage im Wettbewerb der Verkehrsträger. Die Folge sind Verkehrsverlagerungen zurück auf die Straße und potenzielle KV-Umsteiger, die ihre Lkw-Fernverkehre noch kostengünstiger als bislang betreiben. So konterkariert die Bundesregierung ihre selbst angestrebte Verkehrsverlagerung und schadet dem Klimaschutz, denn der Kombinierte Verkehr entlastet nicht nur die Straßen, er ist auch um ein Vielfaches umwelt- und klimafreundlicher als der gasbetriebene Lkw-Fernverkehr.

Um diesen Fehlanreiz zu korrigieren, sollte der Bund Gas-Lkw ab 12 t Gesamtgewicht nur im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs von der Maut befreien. Darüber hinaus sollten Fahrten mit emissionsarmen Euro-VI-Lkw im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs ebenfalls von der Maut befreit werden.

## **3. Verlässliche Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr schaffen**

### **3.1 Härtefallausgleich zum Überbrücken von Auslastungseinbrüchen gewähren**

Der Kombinierte Verkehr mit der Schiene reagiert aufgrund der hohen Fixkosten besonders sensibel auf Nachfrageveränderungen. Bei Extremreaktionen des Marktes – beispielsweise während einer Wirtschaftskrise – verlagern Spediteure ihre Ladeeinheiten vom Kombinierten Verkehr zurück auf die Straße, um die Auslastung der eigenen Lkw-Flotte sicherzustellen. So kann schon bei wenigen fehlenden Ladeeinheiten im Zug die gesamte Zugfahrt ökonomisch unrentabel werden. KV-Operateure reagieren darauf häufig mit der Streichung der Zugverbindung aus dem Fahrplan, wodurch bis auf weiteres sämtliche Ladeeinheiten zurück auf die Straße verlagert werden.

Analog zum Kurzarbeitergeld, mit dem wirtschaftlich schwierige Phasen ohne Entlassungen überbrückt werden, sollte der Bund gefährdete KV-Verkehre unterstützen.

Dafür könnten nicht abgerufene KV-Fördermittel als Zuschuss bei plötzlich auftretenden Auslastungseinbrüchen gewährt werden. Der Nachweis der Zug-Auslastung sollte unbürokratisch durch einen anerkannten Wirtschaftsprüfer erfolgen, Förderhöhe und -dauer sollten begrenzt sein.

### 3.2 Kranbarkeit von Lang-Lkw gewährleisten

Das BMVI hat für Fahrten von übergroßen Lkw – sogenannte Lang-Lkw – eine Ausnahmeverordnung erlassen. Völlig unverständlich ist die darin enthaltene Beschränkung auf nur eine kranbare Ladeinheit, obwohl in der Regel mehrere Ladeinheiten befördert werden.

Um die Kranbarkeit aller Lang-Lkw-Ladeinheiten zu gewährleisten, sollte das BMVI die Verordnung anpassen und folgende Änderungen vornehmen:

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 Ladeinheiten
<p>§ 6 Kombiniertes Verkehr</p> <p>(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie mindestens eine Ladeinheit 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 Ladeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist, oder</p> <p>2. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 2 bis 5 mindestens ein Teil der Fahrzeugkombination dauerhaft eine Ladeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist.</p> <p>(2) Im kombinierten Verkehr einsetzbare Ladeinheiten im Sinne des Absatzes 1 sind</p>	<p>(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn <u>alle beförderten Ladeinheiten</u> im kombinierten Verkehr einsetzbar <u>sind</u>. Satz 1 gilt nicht für Leerfahrten von oder zu Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs. <del>Abweichend von Satz 1 reicht es aus, wenn</del></p> <p><del>1. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 1 der Sattelanhänger dauerhaft eine Ladeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist, oder</del></p> <p><del>2. bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nach § 3 Satz 1 Nummer 2 bis 5 mindestens ein Teil der Fahrzeugkombination dauerhaft eine Ladeinheit darstellt, die im kombinierten Verkehr einsetzbar ist.</del></p> <p>(2) Im kombinierten Verkehr einsetzbare Ladeinheiten im Sinne des Absatzes 1 sind</p>



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.	solche Container, Wechselbrücken, Sattelanhänger ohne Zugmaschine und sonstigen Anhänger, die mit Umschlaggeräten <del>oder mit Umschlagtechniken für nicht kranbare Sattelanhänger</del> auf die Eisenbahn oder das Binnen-, Küsten- oder Seeschiff umgeschlagen werden können. Umschlaggeräte im Sinne des Satzes 1 sind Kräne und Flurförderzeuge.
--	---

### 3.3 Stabilität der Lkw-Maße und -Gewichte langfristig sicherstellen

Mit den jüngsten Änderungsverordnungen zum Einsatz von Lang-Lkw in Deutschland hat das BMVI die flächendeckende Zulassung von verlängerten Sattelanhängern (Typ 1) in weiteren Bundesländern erlaubt. Darüber hinaus ist die Länge der Fahrzeuge auf 17,88 m angewachsen. Die Allianz pro Schiene und weitere Verbände des Bahnsektors warnen seit Langem vor der Zulassung. Verlängerte Sattelanhänger sind ein deutscher Sonderweg, sie überschreiten die EU-weit einheitlichen Maße und können in eine Vielzahl von Eisenbahn-Taschenwagen nicht verladen werden. Selbst in einer kostspieligen Spezialversion sind die Fahrzeuge:

- Nicht kompatibel zu modernen Eisenbahnwagen,
- ein potenzielles Sicherheitsrisiko bei der Kran-Verladung,
- gegenüber der Straßenversion (3 m Innenraumhöhe) im Nachteil beim Transportvolumen (2,70 m Innenraumhöhe).

Mit diesen Einschränkungen eignen sich verlängerte Sattelanhänger nicht für den Kombinierten Verkehr, stattdessen fördern und verbilligen die Fahrzeuge den Straßengüterverkehr. Europaweit zugelassene Standard-Sattelanhänger können dagegen problemlos im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden.

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:

LKWÜberStVAusnV vom 19.12.2011	Ergänzungen zur Gewährleistung der Kranbarkeit
§ 4 Abmessungen	(5) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1



	<u>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 (Container, Wechselbrücken, Sattelaufleger) vornehmen und so langfristige Planungssicherheit für die Unternehmen der KV-Branche gewährleisten.

### 3.4 KV-Rahmenbedingungen auf der EU-Ebene harmonisieren

Seit 2005 ist die Tonnage im Kombinierten Verkehr mit der Schiene hierzulande um mehr als 70 Prozent gestiegen. Damit diese Erfolgsgeschichte in Deutschland und Europa fortgesetzt werden kann, hat die EU Kommission einen Vorschlag zur Modernisierung der 25 Jahre alten EU-Richtlinie für den Kombinierten Verkehr vorgelegt. Mit der angedachten Revision will die Kommission Anreize für die Verkehrsverlagerung schaffen, die Wettbewerbsfähigkeit des KV grenzüberschreitend stärken und einen Beitrag zum Erreichen der europäischen Klimaschutzziele leisten.

Die Bundesregierung sollte sich daher für einen zügigen Abschluss der Verhandlungen zur Überarbeitung der Richtlinie in Brüssel einsetzen. Erheblichen Verbesserungsbedarf gibt es insbesondere im Hinblick auf die Harmonisierung der derzeit sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Anschließend sollte die neue Richtlinie umgehend in deutsches Recht umgesetzt werden.

Berlin, den 21. November 2019

---

#### Kontakt

Martin Roggermann

Referent für Verkehrspolitik  
030. 246 25 99 - 31  
martin.roggermann@  
allianz-pro-schiene.de

