

Stellungnahme

zum Entwurf einer Zwölften Änderungsverordnung zur Änderung der LKWÜberStVAusV

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mit Schreiben vom 12.10.2023 ausgewählten Verbänden den ressortgeeinten Entwurf einer Zwölften Änderungsverordnung zur Änderung der LKWÜberStVAusV zugeleitet und eingeladen, diesen Entwurf bis zum 26.10.2023 zu kommentieren.

Die Allianz pro Schiene e.V., DIE GÜTERBAHNEN, der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) nehmen die Gelegenheit gerne wahr und übersenden dem BMDV folgende Stellungnahme. Unsere gemeinsame Stellungnahme wird ergänzt durch eine Stellungnahme des VDV hinsichtlich der Risiken, die bei der Nutzung von Bahnübergängen durch Lang-LKW entstehen.

Stellungnahme

Aktuell ist die Zulassung von Lang-Lkw des Typ 1 („verlängerter Sattelaufleger“) bis zum 31. Dezember 2023 befristet. Der vorgelegte Verordnungsentwurf sieht vor, diese Befristung um drei weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2026 zu verlängern. Die vier oben genannten Verbände sprechen sich gegen dieses Vorhaben aus und befürworten stattdessen die Zulassung von verlängerten Sattelauflegern wie geplant zum Jahresende auslaufen zu lassen. Somit sollte § 13 Absatz 1 Nr. 1 bis 3 bestehen bleiben. Aus § 13 Absatz 1 sollte hingegen Nr. 4 gestrichen werden, da § 12 für die Verkehre, welche nach § 2 Absatz 1 möglich bleiben, weiterhin sinnvoll ist.

Befristete Zulassung
zum 31.12.2023
auslaufen lassen

Begründung:

In Ihrem Koalitionsvertrag hat die Ampel-Koalition vereinbart, mehr Transporte von der Straße auf die umwelt- und klimafreundliche Schiene zu verlagern und bis zum Jahr 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu steigern (2022: 19,8 Prozent). Der Einsatz von übergroßen Lkw wie dem Typ 1 steht jedoch im Widerspruch zu diesem verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung.

Lang-Lkw können mehr Ladung als herkömmliche Lastwagen bei nur geringfügig höheren Betriebskosten befördern. Dadurch wird der Transport auf der Straße verbilligt, was wiederum dazu führt, dass Unternehmen Transporte von der Schiene zurück auf die Straße verlagern.

Verkehrsverlagerung
durch Verbilligung des
Lkw-Verkehrs

Ein weiterer schwerwiegender Punkt ist die weitestgehende Unvereinbarkeit mit dem Kombinierten Verkehr (KV). Im Kombinierten Verkehr werden Ladeeinheiten wie Container oder Sattelanhänger auf der Straße zum Umschlagbahnhof transportiert und dort auf die Schiene verladen. Die Langstrecke wird anschließend mit dem Zug bewältigt, und nur für die letzten Kilometer kommt wieder der Lkw zum Einsatz, um die Ladung ans Ziel zu bringen. 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 sanierungsbedürftige Straßeninfrastruktur. Aus diesen Gründen sollte das noch längst nicht ausgeschöpfte Potenzial des Kombinierten Verkehrs dringend genutzt werden, um das oben genannte Verlagerungsziel zu erreichen.

Effizienzvorteile des
Kombinierten Verkehrs
nutzen

Der Einsatz von Lang-Lkw des Typ 1 hat allerdings einen genau entgegengesetzten Effekt: Aufgrund ihrer Überlänge sind die verlängerten Sattelaufleger (14,98 m) nicht für den Kombinierten Verkehr und die dortige Ladetechnik geeignet. Zwar ist eine KV-Fähigkeit grundsätzlich möglich. Dazu müssen die verlängerten Sattelaufleger jedoch in einer speziellen Variante ausgeführt werden, mit folgenden konstruktiven Besonderheiten:

Technische Hürden
verhindern Einsatz im
Kombinierten Verkehr

- klappbarer Unterfahrschutz
- angepasster Fahrzeugrahmen am Heck
- reduzierter Innenraumhöhe (2,70 m statt 3,00 m)

Die reduzierte Innenraumhöhe verringert das Transportvolumen des verlängerten Sattelanhängers von 111 m³ auf 100 m³ – womit trotz der größeren Fahrzeuglänge das Gesamtvolumen sogar ein Kubikmeter niedriger ausfällt als bei einem herkömmlichen KV-fähigen Sattelaufleger mit der Standardlänge von 13,60 Metern und einer Innenraumhöhe von 3,00 Metern. Hinzu kommt, dass selbst diese kostspielige und volumenreduzierte Spezialvariante des verlängerten Sattelauflegers nicht in die gängigen Doppeltaschenwagen des Schienengüterverkehrs verladen werden kann. Lediglich vereinzelte Baureihen des einfachen Taschenwagens sind dafür geeignet.

Zusammen genommen machen die hohen Zusatzkosten bei der Anschaffung, der Volumennachteile sowie die Inkompatibilität mit modernen Eisenbahnwagen die KV-fähige Variante des verlängerten Sattelauflegers für Transportunternehmen wirtschaftlich äußerst unattraktiv. Dementsprechend kommen in der Praxis fast

ausschließlich Lang-Lkw des Typ 1 zum Einsatz, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind.

Herkömmliche Sattelanhänger mit einer Länge von 13,60 Metern sind hingegen europaweit einheitlich und können problemlos im kombinierten Verkehr Straße-Schiene benutzt werden. Von solchen Standards lebt diese Branche: Durch das gute Angebot an passenden, innovativen Eisenbahnwagen in Europa ist der 13,60 Meter lange Sattelaufleger die am stärksten wachsende Behälterart im KV. Die Zulassung verlängerter Sattelaufhänger kommt nicht nur einer Entwertung dieser tausenden Eisenbahnwagen gleich, sie ist auch ein deutscher Sonderweg, der die in den vergangenen Jahren vorangetriebene Standardisierung im Kombinierten Verkehr untergräbt. Es ist daher angezeigt, dass sich die Bundesrepublik einer europäischen Vereinfachung des Gütertransports verpflichtet und die bis Ende 2023 befristete Zulassung von Lang-Lkw des Typ 1 auslaufen lässt.

Verlängerter
Sattelaufleger ist
deutscher
Sonderweg

Anstelle der Fristverlängerung für den Typ 1 sollte das BMDV die Gelegenheit nutzen, die KV-Fähigkeit der verbleibenden Lang-Lkw-Typen zu gewährleisten. Denn ist es völlig unverständlich, dass die Ausnahmeverordnung weiterhin vorschreibt, dass lediglich eine Ladeinheit im Kombinierten Verkehr einsetzbar sein muss. Insbesondere die Lang-Lkw-Typen 2-5 befördern in der Regel aber mindestens zwei Ladeinheiten. Deshalb sollte die LKWÜberStVAusV wie folgt abgeändert werden:

Vollständige KV-
Kompatibilität
herstellen

Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge	Änderungen und Ergänzungen zur Gewährleistung der KV-Fähigkeit 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>(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. 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>

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.

Berlin, den 25. Oktober 2023

Ansprechpartner:

Sören Gahrmann
Referent Verkehrspolitik

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

Email: soeren.gahrmann@allianz-pro-schiene.de
Tel.: 030 / 2462599 - 34