

## **Stellungnahme der SGKV e.V. zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Stand 04.02.2019)**

Der Nutzen des Lang –LKW liegt unbestreitbar in einem vergrößerten Ladevolumen bzw. der Möglichkeit mit einer Fahrt ggf. eine zusätzliche Ladeeinheit transportieren zu können. Letzteres ist auch für den Kombinierten Verkehr eine grundsätzlich nutzbringende Eigenschaft. Die Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern ist hoch, Kostendruck und unzureichender Umfang in der Speditionsausbildung führen zu einer nachrangigen Berücksichtigung von intermodalen Transportketten.

Vor diesem Hintergrund und den ambitionierten Klimaschutzzielen der Bundesregierung erfolgt eine Förderung des Bundes für Verlagerungen auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zum Zweck der Reduktion von Treibhausgasemissionen. Über die Richtlinie zur Förderung nichtbundeseigener Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Richtlinie) wurden in den letzten 20 Jahren über 800 Mio. EUR investiert und ein erheblicher Verlagerungseffekt erzielt.

Kombinierter Verkehr wird gemeinhin als ein wichtiger Schlüssel für die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger betrachtet und erfordert aufgrund seines übergeordneten volkswirtschaftlichen und ökologischen Nutzens für das gesellschaftliche Gemeinwohl entsprechende Fördermaßnahmen monetärer als auch ideeller Natur.

Die geplante Streichung des §6 der Ausnahmereverordnung konterkariert kommunikativ die bisher unternommenen Anstrengungen zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs. Paragraph 6 beinhaltet das Erfordernis der grundsätzlichen Eignung von Teilen des Lang-LKW für die Nutzung im Kombinierten Verkehr.

Unabhängig von möglichen Auswirkungen auf die tatsächliche Nutzung von Lang-LKW in der Praxis, ob im reinen Straßenverkehr oder im Kombinierten Verkehr, ist die Maßnahme der Streichung des §6 ein missverständliches Signal an die Öffentlichkeit. Die derzeitige Formulierung genügt den Anforderungen der Praxis nicht, dennoch ist für die geplante Änderung eine detaillierte Erläuterung notwendig um einen unnötigen Widerspruch zu den Fördermaßnahmen des Bundes und der Länder für den Kombinierten Verkehr an anderen Stellen zu vermeiden.

Im Entwurf der neuen Änderungsverordnung geben zwei weitere Bundesländer das gesamte Streckennetz für den Einsatz von Lang-LKW des Typ 1 (verlängerter Auflieger) frei. Der häufig eingesetzte Typ 1 besitzt sein Marktpotenzial in dem Ersatz herkömmlicher Sattelanhänger bei nationalen Transporten. Im Gegenteil zu herkömmlichen Sattelanhängern in kranbarer Ausführung ist der verlängerte Auflieger praktisch aber nicht für einen umfangreichen Einsatz im Transportnetzwerk des Kombinierten Verkehrs geeignet, da schlicht die dafür notwendigen Waggons nicht in ausreichender Stückzahl existieren und auch in naher Zukunft nicht zur Verfügung stehen werden.

Die Effizienzpotenziale des Lang-LKW werden daher in Zukunft, wie auch in den letzten Jahren, im Bereich des Kombinierten Verkehrs sehr unwahrscheinlich genutzt werden. Mit den vorliegenden Änderungen wird ein theoretischer Widerspruch zu den Bemühungen geschaffen, den Kombinierten Verkehr weiter zu entwickeln um einen stärkeren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung zu leisten.

Eine weitergehende Erläuterung, unter Einbeziehung von Praxiserfahrungen, der Änderung in §6 scheint notwendig.