

## Stellungnahme

zur neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

Kontakt

[Redacted]

Referent für  
Verkehrspolitik

[Redacted]  
allianz-pro-schiene.de

### Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit dem Schreiben vom 7. Februar 2019 (Aktenzeichen StV 12/7332.3/1-8) ausgewählten Verbänden die „Neunte 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 21. Februar 2019 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](http://www.allianz-pro-schiene.de)), kommt der Bitte gerne nach und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme:

### Grundsätzliche Einordnung

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

Verkehrsverlagerung  
durch Verbilligung des  
Lkw-Verkehrs

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.

Langzeiterfahrungen zeigen Marktanteilsverluste für die Schiene

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.

Zulassung zurücknehmen oder Beschränkung auf Kombinierten Verkehr

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

## Ausweitung des Streckennetzes

Mit Sorge nehmen wir zur Kenntnis, dass auch der gegenwärtige Änderungsvorschlag eine massive Ausweitung des Streckennetzes vorsieht. Bereits mit den vorhergehenden Änderungsverordnungen wurden zahlreiche Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen aufgenommen. Mit der 6. Änderungsverordnung hatte das BMVI eine Gesamtstreckenlänge von rund 11.600 km angegeben. Aufgrund der umfassenden Erweiterungen dürfte der Gesamtumfang deutlich gewachsen sein. Auf Nachfrage der Allianz pro Schiene gab das BMVI an, dass keine aktuellen Zahlen über den Gesamtumfang des Streckennetzes vorliegen.

In der Liste der freigegebenen Strecken sind auch weiterhin zahlreiche Straßenabschnitte bis zur Bundesgrenze freigeben. Zusätzliche Freigaben zur Grenze Deutschland-Niederlande und Deutschland-Belgien plant das BMVI mit dem vorliegenden

Vorbereitung grenzüberschreitender Fahrten unterlassen



Verordnungsentwurf. Wir fordern den Verordnungsgeber erneut auf, Straßenabschnitte, die zur Bundesgrenze führen, aus der Streckenliste zu entfernen.

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 Riesen-Lkw mit einem Gewicht von 60 Tonnen eingesetzt werden. Die Infrastruktur in Deutschland wäre solchen Belastungen bei dem hiesigen hohen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen.

### Abschaffung der Kompatibilität zum Schienenverkehr

Völlig unverständlich ist die angedachte Abschaffung der Kompatibilität zum Kombinierten Verkehr mit der Schiene. Als Begründung verweist der Verordnungsgeber auf Rechtsunsicherheiten bei der konkreten Auslegung der Anforderungen.

Eventuelle Unsicherheiten hat das BMVI mit seiner Formulierung der Anforderungen wissentlich in Kauf genommen. Mehrfach haben wir mit unseren vorhergehenden Stellungnahmen darauf hingewiesen, eindeutig klarzustellen, dass sämtliche Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr mit der Schiene kranbar sein müssen. Darüber hinaus haben in dem Schreiben vom 27.02.2017 – an die Hausleitung des BMVI und die zuständige Fachabteilung – konkrete rechtssichere Formulierungen übermittelt.

Anstatt diesen Missstand endlich abzustellen, wird die Kompatibilität der Lang-Lkw-Ladeeinheiten zum Kombinierten Verkehr mit der Schiene nun komplett abgeschafft. Im Hinblick auf das Verlagerungsziel im Koalitionsvertrag, die Verkehrsträger-Verknüpfung und die vom BMVI propagierte Stärkung des Logistikstandorts Deutschland ist dies ein beträchtlicher Rückschritt.

Wir empfehlen daher dringend, die Streichung des § 6 nicht in die endgültige Änderungsverordnung zu übernehmen und stattdessen die folgenden Änderungen zur Herstellung der umfassenden Kompatibilität zum Kombinierten Verkehr zu übernehmen:

Vollständige KV-Kompatibilität herstellen

LKWÜberlStVAusnV vom 19.12.2011	Änderungen zur Herstellung der Kompatibilität zum Kombinierten Verkehr
§ 4 Abmessungen	<u>(5) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1 dürfen eine Innenraumhöhe von 2,70 m nicht überschreiten.</u>





<p>§ 6 Kombiniertes Verkehr</p> <p>(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie im Kombinierten Verkehr einsetzbar sind.</p> <p>(2) Kombiniertes Verkehr im Sinne des Absatzes 1 ist der Transport von Gütern in einer Ladeinheit (Container, Wechselbrücke, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, 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>(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie im Kombinierten Verkehr einsetzbar <u>und sämtliche Ladeinheiten kranbar</u> sind.</p> <p>(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, 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 Unterfahrschutz ausgerüstet sein.</u></p>
---	---

### Ausweitung der Abmessungen

Mit der vorliegenden Änderungsverordnung will das BMVI auch die flächendeckende Zulassung von verlängerten Sattelanhängern (Typ 1) in Baden-Württemberg und Bremen erlauben. Darüber hinaus soll die Länge der Fahrzeuge auf 17,88 m anwachsen.

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 für den Kombinierten Verkehr notwendige Standardisierung. In eine Vielzahl von Eisenbahn-Taschenwagen sind die Fahrzeuge gar nicht verladbar.

Verlängerte  
Sattelaufleger  
konterkarieren  
Standardisierung



Den Sachverhalt haben wir gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Interessengemeinschaft der Bahn-Spediteure (IBS) in einem Positionspapier<sup>1</sup> festgehalten und dem BMVI übermittelt.

Berlin, den 15. Februar 2019

---

Kontakt

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

---

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

