

Kombiverkehr GmbH & Co. KG · Postfach 70 06 64 · D-60556 Frankfurt

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Leiter des Referats StV 12

████████████████████
Invalidenstr.44
10115 Berlin

Kombiverkehr
Deutsche Gesellschaft
für kombinierten
Güterverkehr mbH & Co. KG

Zum Laurenburger Hof 76
D-60594 Frankfurt am Main
Telefon +49 69/7 95 05-0
Fax +49 69/7 95 05-1 19
info@kombiverkehr.de

www.kombiverkehr.de

Frankfurt am Main, 21. Februar 2019

**Ihr Aktenzeichen StV 12/7332.3/1-8
Stellungnahme zum Entwurf der Neunten Verordnung zur Änderung der
Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für
Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusV)**

Sehr geehrter ██████████,

wir bedanken uns für die eingeräumte Möglichkeit, zu oben genanntem Änderungsentwurf
Stellung zu nehmen, und tun dies wie folgt:

Grundsätzliche Vorbemerkung

Deutschland hat sich in mehreren internationalen Verträgen dazu verpflichtet, am Schutz
des Weltklimas mitzuarbeiten und, damit verbunden, zu einer signifikanten Reduktion des
Ausstoßes des Klimagases CO₂ beizutragen. Die Bundesregierung bekennt sich klar zu den
national, europäisch und im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens vereinbarten
Klimazielen 2020, 2030 und 2050 für alle Sektoren. Dies beinhaltet auch ausdrücklich das
Bekenntnis, dass der Verkehrssektor einen entscheidenden Teil zur Erreichung dieser
Klimaziele zu leisten hat.

Wesentliche Beiträge zur Erreichung dieser Ziele sind die weitere Stärkung der Schiene und
des Schienengüterverkehrs sowie eine damit beabsichtigte weitere Verlagerung von
Verkehren auf die Schiene. Nicht zuletzt deshalb haben die in der Regierungskoalition

Commerzbank AG · Ffm
BLZ 500 800 00
Konto-Nr. 00 921 683 00
SWIFT DRESDEFF
IBAN DE 63500800000092168300
Frankfurter Volksbank eG · Ffm
BLZ 501 900 00
Konto-Nr. 60 000 187 65
SWIFT FFVBDEFF
IBAN DE 15501900006000018765

vertretenen Parteien in der Koalitionsvereinbarung eine weitere Stärkung des Kombinierten Verkehrs explizit vereinbart.

Die nun vorgelegte Verordnung konterkariert diese Ziele und läuft der Koalitionsvereinbarung zuwider, da durch eine Ausweitung des Streckennetzes und durch die Ausweitung der zulässigen Maße für den sogenannten Lang-Lkw eine Verlagerung von Transporten auf die Straße und eine Schwächung des Schienengüterverkehrs zu erwarten ist.

Aus diesen Gründen lehnen wir den nun vorgelegten Entwurf grundsätzlich ab.

Allenfalls Fahrten ausschließlich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs, mit der Schiene im Hauptlauf, würden die Verlagerungsabsichten nicht konterkarieren, da dadurch die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs erhöht und somit in der Summe eine CO₂-Reduktion erreicht würde.

Ablehnung der Änderung der Maße

Standardisierung und Normierung bilden die Voraussetzungen für die Entwicklung moderner, multimodaler Verkehrssysteme, in denen jeder Verkehrsträger seine Vorteile bestmöglich ausspielen kann.

Der Grundstein für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs ist das einheitliche Längenmaß von 13,60 Metern für den Sattelanhänger, das in fast allen wichtigen europäischen Ländern gilt. Dies hat nicht nur deutsche Unternehmen, sondern auch viele Unternehmen in Europa dazu bewogen, für diesen 13,60 Meter langen Behälter passendes, hochmodernes Waggonmaterial zu entwickeln und darin zu investieren – Entwicklungskosten, die zum Teil auch mit staatlichen Mitteln gefördert wurden. Aktuell bietet die Branche Wagen mit knapp 10.000 Stellplätzen im Markt an. Bis Ende 2019 erwarten wir zusätzliche 2.000 weitere Stellplätze.

Wenn nun Deutschland bei den Maßen von Sattelanhängern einen Alleingang anstrebt, so sehen wir und viele unserer Dienstleister und Partner die Gefahr, dass diese Multimodalität sehr schnell nicht mehr gegeben sein wird. Bisher haben sich Eisenbahnvermarkter, Waggonersteller und andere darauf verlassen, dass die Maße und Gewichte einzelner Transportbehälter konstant bleiben. Sollte dieses Vertrauen im deutschen und in der Folge auch im europäischen Markt durch 14,90 Meter lange Trailer verloren gehen, ist davon auszugehen, dass die dringend benötigten Investitionen in weitere moderne Taschenwagen zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene schlichtweg ausbleiben, zumal in Deutschland und in vielen europäischen Ländern für Schienenfahrzeuge eine Abschreibungsfrist von 15 bis 20 Jahren gilt.

Hinzu kommt, dass in den Profilen europäischer Schienenstrecken ein durch einen verlängerten Sattelanhänger notwendigerweise verlängerter Waggon aufgrund seines

Kurvenverhaltens nicht fahrbar wäre. Die Konstruktion eines Wagens mit gleichem Drehzapfenabstand, der den Transport von 14,90 Meter langen Trailern bei gleichen Sicherheitsstandards wie beim 13,60-m-Trailer erlauben würde, wäre unverhältnismäßig teuer. In der Folge wäre die Wirtschaftlichkeit von Trailertransporten nicht mehr gegeben.

Darüber hinaus erhöht eine Verlängerung des Sattelanhängers unter Beibehaltung des heutigen Greifkantenabstandes das Risiko bei der Kranverladung. Die Ausrüstung aller Umschlagbahnhöfe mit teleskopierbaren Greifarmen würde Investitionen in Millionenhöhe erfordern.

Weiter weisen wir darauf hin, dass Standardtrailer mit einer Innenhöhe von 2,70 m nur dann auf moderne Wagen verladen werden können, wenn sie mit einem kostenintensiven klappbaren Unterfahrschutz ausgestattet sind.

Konkrete Änderungen

Der oben geschilderten Argumentation folgend empfehlen wir daher dringend,

- die im Artikel 1 Nr. 4 der Verordnung vorgesehene Aufhebung des § 6 nicht in die endgültige Änderungsverordnung zu übernehmen,
- den Artikel § 4 „Abmessungen“ um folgendes zu ergänzen:
 - „(5) Sattelanhänger nach § 3 Nummer 1 dürfen eine Innenraumhöhe von 2,70 m nicht überschreiten.“,
- § 6 wie folgt zu formulieren:
 - „(1) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge dürfen am Straßenverkehr nur teilnehmen, wenn sie im kombinierten Verkehr einsetzbar und sämtliche Ladeeinheiten kranbar sind.
 - (2) Kombiniertes Verkehr im Sinne des Absatzes 1 ist der Transport von Gütern in Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, Lastkraftwagen, Anhänger), die mit Geräten umgeschlagen werden, ohne das Transportgut selbst umzuschlagen, wenn der Transport auf einem Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen-, Küsten- oder Seeschiff und auf einem anderen Teil mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt wird.
 - (3) Sattelanhänger nach §3 Nummer 1 müssen in die gängigen Eisenbahn-Taschenwagen passen, mit einen klappbaren Unterfahrschutz ausgerüstet sein und dürfen im Heckbereich keine Auf- oder Anbauten haben.“

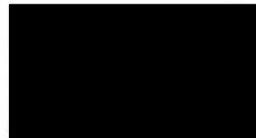
Abschließend danken wir Ihnen erneut für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten im Sinne der gemeinsamen Klimaschutzziele dringend darum, unseren Empfehlungen zu folgen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Kombiverkehr KG



Geschäftsführer



Geschäftsführer