

Berlin, 21. Februar 2019

Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Entwurf des BMVI zu einer neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusV)

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf.

A. Das Wichtigste in Kürze

Die neunte Änderungsverordnung wird grundsätzlich unterstützt. Einzelne Punkte werden allerdings kritisch gesehen.

B. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) befürwortet den Einsatz von Lang-Lkw. Diese Fahrzeuge ermöglichen auf geeigneten Relationen Transporte mit deutlich niedrigeren CO₂-Emissionen. Die Aktualisierung und Erweiterung der Positivliste ermöglicht den Einsatz von Lang-Lkw auf weiteren Strecken. Dies wird daher grundsätzlich unterstützt. Positiv wird auch die geringfügige Verlängerung der Lang-Lkw Typ 1 gesehen. Der Wegfall der obligatorischen Eignung für den kombinierten Verkehr ist bei alleiniger Betrachtung des Staus Quo nachvollziehbar, verhindert aber die stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs bei möglichen künftigen Langstreckenverkehren. Kritisch werden die lange Verfahrensdauer für die Zulassung neuer Strecken, die großen Lücken in der Positivliste und die nur eingeschränkte Zulassung von Lang-Lkw auf Autobahnen gesehen.

C. Details - Besonderer Teil

Die im Verordnungsentwurf vorgesehene geringfügige Verlängerung des Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger) von 17,80 auf 17,88 m erhöht die Flexibilität beim Einsatz dieser Fahrzeuge und wird befürwortet.

Der Wegfall der obligatorischen Eignung für den kombinierten Verkehr erscheint unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nachvollziehbar. Die Praxis hat gezeigt, dass die Fahrzeuge derzeit fast ausschließlich auf Relationen eingesetzt werden, auf denen der kombinierte Verkehr keine Alternative darstellt. Allerdings sollte bedacht werden, dass sich dies ändern kann, wenn der Lang-Lkw im Zuge einer Zulassung in weiteren Staaten der EU verstärkt auf Langstrecken eingesetzt werden sollte. In diesem Fall hätte ein Verzicht auf die obligatorische Eignung für den kombinierten Verkehr zu Folge, dass die dann auch betriebswirtschaftlich sinnvolle Nutzung des KV aus technischen Gründen mit dem vorhandenen Fahrzeugmaterial nicht möglich wäre.

Drei Punkte werden kritisch gesehen:

1. Lange Verfahrensdauer des Anerkennungsprozesses für neue Strecken

Beim derzeitigen Procedere kann die Zeitspanne von der Anmeldung einer Strecke bis zur Zulassung im ungünstigsten Fall mehr als ein Jahr dauern. Dadurch ergibt sich für die Transportunternehmen und ihre Kunden ein langer Zeitraum, in denen ein Bedarf für den Einsatz von Lang-Lkw besteht, ihr Einsatz aber nicht möglich ist. Zudem besteht in dieser Phase Unsicherheit, ob eine Strecke in die Positivliste aufgenommen wird. Es steht dabei außer Frage, dass eine sorgfältige Überprüfung der Eignung einer Strecke im nachgelagerten Netz unverzichtbar ist. Zu prüfen wäre aber, ob das derzeitige Procedere nicht beschleunigt werden kann bzw. unterjährig neue Strecken zugelassen werden können.

2. Weiterhin große Lücken in der Positivliste

Es wird auch künftig Strecken geben, auf denen Transportunternehmen Lang-Lkw einsetzen möchten und auch keine technischen Gründe gegen den Einsatz dieser Fahrzeuge sprechen. Diese Strecken können aber nicht in die Streckenliste aufgenommen werden, weil die betreffenden Länder oder Kommunen den Einsatz nicht unterstützen. So meldet Sachsen derzeit überhaupt keine neuen Strecken. Baden-Württemberg meldet nur Strecken im nachgelagerten Netz mit einer Länge von maximal 5 km vom Werksgelände bis zur nächsten Autobahnanschlussstelle an. Zusätzliche, neue Autobahnstrecken wurden aus nicht nachvollziehbaren Gründen bis auf Lückenschlüsse zwischen Landesgrenzen – trotz zahlreicher Anträge von Unternehmen – nicht an den Bund gemeldet. Derartige starre und willkürliche Regelungen sollten überdacht werden. Dort, wo es keine Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit gibt, sollte der Einsatz von Lang-Lkw auch zugelassen werden.

3. Zulassung von Lang-Lkw auf dem gesamten Autobahnnetz ermöglichen

Gegen den Einsatz von Lang-Lkw auf dem gesamten Autobahnnetz gibt es nach unseren Erkenntnissen keine Einwände aus Gründen der Verkehrssicherheit. Der Bund gibt mit Hinweis auf die Auftragsverwaltung durch die Länder Autobahnabschnitte gleichwohl nur dann für Lang-Lkw frei, wenn dies vom betreffenden Bundesland unterstützt wird. Im Vorgriff auf die Infrastrukturgesellschaft, die Autobahn GmbH des Bundes, die zum 01.01.2021 die Ver-

antwortung für die Bundesautobahnen übernehmen wird, sollte diese Vorgehensweise geändert werden. Der Bund sollte ab sofort den Einsatz von Lang-Lkw auf allen Autobahnen generell zulassen. Die Prüfung des nachgelagerten Netzes sollte wie bisher bei den Ländern verbleiben.

D. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

[REDACTED]

E. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.