

BUND-Stellungnahme

zur 9. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge.

Einleitung

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V. nimmt die Gelegenheit zur Stellungnahme zur „Neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusnV)“, zu der uns das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Schreiben vom 7. Februar 2019 (Aktenzeichen StV 12/7332.3/1-8) aufgefordert hat, gerne wahr.

Einordnung

Für den BUND ist eine Freigabe des Verkehrs mit Lang-Lkw oder Gigaliner grundsätzlich abzulehnen. Folgerichtig lehnt der BUND auch die „neunte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ als solche ab.

Es gibt eine Reihe von bereits mehrfach durch uns und andere Akteure eingebrachte Erkenntnisse, die gegen eine Freigabe von Gigalinern für den Regelbetrieb sprechen. Schon die Ausweitung der Länge der Lkw bringt eine Reihe von Problemen mit sich, eine zu befürchtenden Ausweitung der Gewichte würde diese Probleme weiter verschärfen.

Dadurch, dass Gigaliner deutlich mehr Ladung als herkömmliche Lastwagen bei nur geringfügig höheren Betriebskosten befördern, 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 dadurch zu erwarten.

Praxiserfahrungen in Schweden bestätigen diese Prognosen. Nachdem übergroße Lastwagen Anfang der 1990er Jahre zugelassen worden waren, entwickelten sich die Marktanteile von Lkw und Bahn 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.

Die Verordnung steht dem Ziel den Anteil des Schienengüterverkehrs zu erhöhen direkt entgegen. Genau eine solche Verlagerung ist aber mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung im Verkehr von minus 40–42% CO₂ bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 1990 direkt entgegen.

Allenfalls Fahrten ausschließlich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs, mit der Schiene im Hauptlauf, würden die Verlagerungsabsichten nicht konterkarieren.

Deshalb ist es aus Sicht des BUND unverständlich die Abschaffung der Kompatibilität zum Kombinierten Verkehr mit der Schiene anzudenken. Mit Blick auf die Klimaziele und das im Koalitionsvertrag festgeschriebene Verlagerungsziel ist diese Abschaffung kontraproduktiv und ein Rückschritt für eine zukunftsfähige Logistik in Deutschland.

Der BUND fordert das BMVI auf, stattdessen den mit den relevanten Akteuren erarbeiteten Masterplan Schienengüterverkehr konsequent und zeitnah umzusetzen.

20.02.2019

Kontakt:

BUND-Bundesgeschäftsstelle

Kaiserin-Augusta-Allee 5

10553 Berlin

www.bund.net

bund@bund.net

Mit Unterstützung der Allianz pro Schiene