

Stellungnahme zum

Entwurf der siebten Verordnung zur Änderung der Verordnung über
Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeu-
ge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge vom 22.11.2016

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

Kurzstellungnahme

Grundsätzliches:

Der BUND tritt der ausführlichen Stellungnahme der Allianz pro Schiene, in der der BUND Mitglied ist, bei. Daher beschränken wir uns im Folgenden auf wenige Anmerkungen.

Der BUND lehnt den Einsatz von sogenannten Lang-Lkw oder Gigalinern ab, weil ihre theoretischen Vorteile des Ersatzes von drei durch zwei Lkw nur in wenigen günstigen Ausnahmefällen erreicht werden. Andererseits sind die negativen Auswirkungen auf die Bahn, die verschärfter Konkurrenz im Bereich großvolumiger Transporte ausgesetzt ist, gut belegt. Es wird zu Rückverlagerungen von Gütern, die heute auf der Schiene transportiert werden, auf die Straße kommen. Das ist klimapolitisch außerordentlich kontraproduktiv und widerspricht der Vorgabe der Koalitionsvereinbarung, Verkehr von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern.

Nicht akzeptabel ist, dass der Abschlussberichts der BAST zum Feldversuch zum Zeitpunkt der Beteiligung noch nicht veröffentlicht ist. Daher können die Aussagen in der Gesetzesbegründung über die Wirkungen des Versuchs nicht näher diskutiert und bewertet werden. In den bisher vorliegenden Berichten der BAST bleiben entscheidende Fragen ungeklärt.

Einzelne Punkte:

1. Die rechtliche Konstruktion der Ausnahmerechtsverordnung ist rechtlich fragwürdig: Die Vereinbarkeit der Ausnahmerechtsverordnung mit EU-Recht ist fraglich, weil die EU-Richtlinie Ausnahmen nur für spezielle Transporte erlaubt, die normalerweise nicht von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten durchgeführt werden." Die Anwendung der Ausnahmeregel auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre als regelmäßige Transportbedienungen ist damit nicht gemeint. Grenzüberschreitende Fahrten dürfen auf dieser Rechtsgrundlage auf keinen Fall zugelassen werden.
2. Unbestimmte Rechtsbegriffe, fehlende Sanktionsmöglichkeit:
Der Entwurf der Siebten Verordnung zur Veränderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge enthält zahlreiche unbestimmte Rechtsbegriffe, die den Einsatz von Lang-Lkw bzw. bestimmter Typen davon begrenzen und Missbrauch verhindern sollen. Zu befürchten ist, dass sie in der Praxis wegen dieser begrifflichen Unschärfen oder zu großem Kontrollaufwand nicht anwendbar und sanktionierbar sein. Verwiesen sei hier beispielhaft auf Artikel 1, der den § 3 der Ausnahmerechtsverordnung ergänzt mit dem Ziel, den Einsatz von Lang-Lkw auf den „überwiegenden Transport von Ladung mit einem begrenzten Volumen-Masse-Verhältnis (Dichte) nach Maßgabe der Sätze 3, 4 und 5“ zu beschränken. Was unter „überwiegend“ zu verstehen ist, lässt sich nicht hinreichend abgrenzen, ebenso nicht, was unter einem „begrenzten Volumen-Masse-Verhältnis“ zu verstehen ist. Auch bleibt unklar, wie die Verkehre mit Lang-Lkw auf Punkt-zu-Punkt-Relationen beschränkt bleiben, wie das Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz verhindert wird. Hier werden klare Abgrenzungen und wirksame Sanktionen gebraucht.
3. Theorie und Praxis fallen auseinander: Die potenziellen ökologischen Vorteile von „aus 3 mach 2“ Lkw steht auf dem Papier. Sie werden sich mit der geplanten allgemeinen Zulassung aber einebnen, wenn nicht mehr nur ausgesuchte Spezialrelationen und für Lang-Lkw geeignete Güter transportiert werden. Die Auslastungsverhältnisse der Lang-Lkw werden sich in der Praxis denen der normalen Lkw angleichen einschließlich der Leerfahrten. Aus „3 mach 2“ funktioniert nur unter sehr restriktiven Bedingungen: „Unter der Voraussetzung des gleichen Transportguts werden durch den Ersatz von Fahrten herkömmlicher Lkw („aus 3 mach 2“) keine relevanten Veränderungen der maximalen Bauwerksbeanspruchungen eintreten.“ (Entwurf 7. Änderungs-VO, S. 9).

4. Negative Auswirkungen auf die Infrastruktur: Anders als vom BMVI dargestellt werden sich Gigaliner negativ auf den ohnehin schlechten Erhaltungszustand der Brücken und Straßen auswirken. Auf die Anreize zur Verminderung der Achszahl und damit Erhöhung der Gewichte pro Achse weist das BMVI selbst zu Recht hin: „Die Beanspruchung der Straßenbefestigungen durch die im Feldversuch beobachteten Lang-Lkw ist vergleichbar beziehungsweise sogar etwas geringer als bei dem heutigen Kollektiv herkömmlicher Lkw, wenn die Anzahl der Achsen der in der Versuchsphase eingesetzten Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zukünftig nicht unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten unter Ausnutzung zulässiger Achslasten reduziert wird.“ Der Konditionalsatz beschreibt den zu erwartenden Trend.
5. Zu beobachten war im Feldversuch eine Tendenz zur Überladung. Das verfügbare große Ladevolumen verleitet zur Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes, wenn auch Güter mit einem normalen oder hohen Volumen-Masse-Verhältnis geladen werden. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass nach Einführung der Lang-Lkw der Lobby-Druck auf die Erhöhung der Gewichte wachsen wird. Wenn gesagt wird, der „Feldversuch sieht vor, dass Lang-Lkw lediglich länger als herkömmliche Lkw sein können, jedoch keinesfalls ein höheres zulässiges Gesamtgewicht haben dürfen“ (Entwurf 7. Änderungs-VO, S. 9) bedeutet das „keinesfalls“ eine Garantie gegen eine spätere Erhöhung der Gewichte.
6. Für die 25,25 Meter langen Lkw entsteht ein Ausbaubedarf bei Parkplätzen auf Rastanlagen, der nicht unterschätzt werden sollte.
7. Weil die Betriebskosten durch die Lang-Lkw deutlich sinken, werden Straßentransporte mit diesen Fahrzeugen deutlich verbilligt und Güter werden von der Schiene auf die Straße verlagert. Dieser Verlust wird vom Fraunhofer Institut auf mehr als 12 Prozent im Kombinierten Verkehr von Straße und Schiene geschätzt. Die TU Berlin und die TH Wildau prognostizieren eine Zunahme von täglich 7.000 Lkw-Fahrten durch die Zulassung von Riesen-Lkw in Deutschland. Das BMVI geht dagegen von einer Abnahme des Lkw aus.
8. Die Erfahrungen in Schweden bestätigen den Effekt der Lkw-Zunahme. Anfang der 90er Jahre waren übergroße Lkw zugelassen worden. Der Straßengüterverkehr legte innerhalb der ersten 10 Jahre um 6,5 Prozent zu. Der Marktanteil der Schiene ging im selben Zeitraum um fast 4 Prozent zurück.

Berlin, 05.12.2016

Kontakt:

Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Mail: werner.reh@bund.net