



Pet 1-19-12-9210-035599

97225 Zellingen

Zulassung zum Straßenverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 20.05.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird die Verlagerung des innereuropäischen Güterfernverkehrs auf die Schiene durch verstärkte Nutzung des Kombinierten Verkehrs gefordert.

Neue „On road“-LKW und insbesondere Sattelzüge sollen nur noch zugelassen werden können, wenn sie über ein in der Fläche vorhandenes, standardisiertes System zur Teilnahme am Kombinierten Verkehr verfügen, wie zum Beispiel kranbare Sattelaufleger, LKW-Wechselbrücken, Containeraufleger und Abrollcontainer-Transportsysteme.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 118 Mitzeichnungen und zehn Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, bei konsequenter Umstellung des innereuropäischen Güterfernverkehrs auf Kombinierten Verkehr (KV) seien mit vergleichsweise geringem Aufwand große ökonomische und ökologische Vorteile erzielbar.



Bislang würden die Potenziale des KV in zu geringem Umfang genutzt. Es gebe nur wenige Knotenpunkte, zwischen denen KV-Ganzzüge im Einsatz seien (also Züge, die von Start- bis Zielbahnhof – von kleineren organisatorischen Anpassungen auf der Strecke abgesehen – als ganze Einheit verkehren). Auch könne das Verbindungsnetz zwischen bestehenden KV-Terminals nur als rudimentär bezeichnet werden.

Beispielhaft lasse sich auf den Ferngüterverkehr von Würzburg aus über KV-Terminals in Schweinfurt, Aschaffenburg oder Frankfurt a.M. zu KV-Terminals in Debica (Polen) oder Torrelavenga (Spanien) hinweisen. Auf diesen, nach Angaben des Petenten ca. 1000 km langen Strecken, sei bisher kein KV verfügbar, vielmehr müssten dort LKW genutzt werden. Insoweit begegne der KV gegenwärtig einem „Henne-Ei-Problem“: Es bestehe kein hinreichendes Angebot für den KV, daher lohne sich auch der Einsatz geeigneter Fahrzeuge nicht; mangels geeigneter Fahrzeuge bestehe auch keine Nachfrage nach der Infrastruktur für KV.

Diesen „Teufelskreis“ gelte es zu durchbrechen. Ein besonders gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis weise der Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern auf. Hierbei handle es sich um ein bekanntes und standardisiertes System, dessen Mehrkosten und Mehrgewicht gering seien und über das durch das erhöhte zulässige Gesamtgewicht ein Nutzlastvorteil erzielt werden könne.

Besonders große Vorteile seien erreichbar, würden zukünftig ausschließlich KV-kompatible LKW zugelassen. Durch den großflächigen Einsatz sanken die Kosten für die Umstellung auf KV-Fähigkeit. Für den Ferngüterverkehr innerhalb der EU lasse sich ab sofort auf bestehende KV-Verbindungen zurückgreifen, darüber hinaus sei bei stärkerer Nachfrage auch mit einem Ausbau des KV-Netzes zu rechnen. Im Vergleich zum Einzelwagenverkehr sei das anvisierte KV-System mit Ganzzügen unkomplizierter, da Rangieraufwand entfalle. Zudem würden die Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer verbessert, weil diese zunehmend regional eingesetzt werden könnten. Schließlich seien bei stärkerer Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene auch CO₂-Einsparungen möglich.



Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Ausschuss stellt fest, dass die Stärkung des KV erklärte Zielsetzung der gegenwärtigen Verkehrspolitik ist. Denn der KV liefert einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Entlastung der Straßen und ist daher ein unverzichtbarer Bestandteil einer nachhaltigen Logistikkette.

Daher unterstützt der Bund seit 1998 mit einer Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen mit einer hohen Förderquote (bis zu 80 Prozent der förderfähigen Anlagenteile).

Über die Fördermittel hinaus werden im Vor- und Nachlauf des KV, d. h. für die Fahrt von der Verladestelle zum nächstgelegenen KV-Umschlagbahnhof und umgekehrt bzw. in einem Umkreis von 150 km, um einen Binnen- oder Seehafen weitere Privilegien gewährt. So dürfen u. a. Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf des KV ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 44 t (statt 40 t) aufweisen.

Der Transport von Sattelaufliegern auf der Schiene ist ein wichtiges Element des KV. Sattelaufleger, die im KV eingesetzt werden, werden bislang ganz überwiegend mit Kränen von der Straße auf die Schiene und zurück umgeschlagen. Dafür müssen sie kranbar sein. Für die Nutzung von Sattelaufliegern im KV müssen darüber hinaus weitere technische Voraussetzungen erfüllt sein. Die Vorschriften für die Zulassung von LKW für den Straßenverkehr sehen nicht vor, dass die Kranbarkeit Voraussetzung für die Zulassung eines Sattelauflegers ist.

Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass alle Fahrzeuge national zum Straßenverkehr zugelassen werden müssen, soweit sie über eine EG-Typgenehmigung verfügen und die



weiteren Antragsvoraussetzungen nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erfüllt sind. Die insoweit zu beachtenden Vorschriften auf europäischer Ebene sind harmonisiert. Konsequenz daraus ist, dass zusätzliche einschränkende Anforderungen im deutschen Zulassungsrecht nicht erfolgen dürfen, weil das europäische Recht Vorrang genießt und der freie Warenverkehr grundsätzlich nicht eingeschränkt werden darf (siehe Art. 28 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union [„AEUV“]).

Der „Masterplan Schienenverkehr“ des BMVI sieht eine Prüfung vor, wie Sattelaufleger grundsätzlich kranbar gemacht werden können und welche Folgen mit der Kranbarkeit verbunden wären, z. B. in Bezug auf die Kosten und das Gewicht (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile [S. 66]). Zu berücksichtigen ist hier, dass die Herstellung der Kranbarkeit als Voraussetzung für den Transport im KV zu zusätzlichen Kosten bei der Anschaffung führt und das Leergewicht eines kranbaren Sattelauflegers im Verhältnis zu einem nicht kranbaren Sattelaufleger erhöht ist. Die Auswirkungen einer verpflichtenden Kranbarkeit für Sattelaufleger werden daher derzeit vom BMVI untersucht.

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass damit dem Anliegen der Petition, die Bedingungen für den KV zu verbessern und seine Ausweitung voranzutreiben, bereits insofern Rechnung getragen wird, als Förderprogramme eingerichtet sind und die Möglichkeiten einer weiteren Optimierung fortlaufend – insbesondere im Rahmen des „Masterplan Schienenverkehr“ – evaluiert werden. Legislative Maßnahmen, die die KV-Fähigkeit von LKW zu deren Neuzulassungsvoraussetzung machen, sind hingegen, insbesondere angesichts der EU-rechtlich festgeschriebenen Warenverkehrsfreiheit, aus rechtlicher Sicht nicht angezeigt.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.