

Fernverkehr

# Fatale Fehlentwicklungen im Güterverkehr Minister Dobrindt hat Lang-Lkw auf »geeigneten« Strecken dauerhaft zugelassen

aus SIGNAL 01/2017 (März 2017), Seite 25-27 (Artikel-Nr: 10004034)  
Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

**Zum Jahresbeginn 2017 hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) den umstrittenen Einsatz von Lang-Lkw (Gigalinern) auf einem definierten Streckennetz per Verordnung freigegeben. Damit werden die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Straßengüterverkehr und Schienengüterverkehr ausgebaut - zulasten der Bahn und der Umwelt.**

Im Dezember 2016 wurde der Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem 5-jährigen Feldtest mit Lang-Lkw veröffentlicht. Als Lang-Lkw werden dabei Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen mit bis 25,25 m Länge bezeichnet, die wiederum in fünf verschiedene Untergruppen unterteilt sind (Typ 1 bis Typ 5). Wie nicht anders zu erwarten war, bescheinigte die BASt als technisch-wissenschaftliches Forschungsinstitut des Bundesverkehrsministeriums die Praxistauglichkeit dieser Fahrzeuge. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt jedoch unverändert 40 t bzw. 44 t im Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr (KV). Als wesentliche Ergebnisse bzw. Vorteile wurden seitens der BASt genannt:

- Zwei Lang-Lkw-Fahrten ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw, Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 Prozent, kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur, keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 27. Dezember 2016 daraufhin eine Änderungs-Verordnung zur Überführung des Lang-Lkw in den streckenbezogenen Regelbetrieb verkündet. Seit dem 1. Januar 2017 erlaubt diese Verordnung nunmehr den unbefristeten Regelbetrieb auf einem Netz von fast 11 600 km. Dieses sogenannte »Positivnetz« kann seitens des BMVI aktualisiert und erweitert werden. In der Pressemitteilung des BMVI war dagegen nicht von einer Reduzierung des »Positivnetzes« die Rede, z. B. auf Grund geänderter Rahmenbedingungen.

Kritik kam auch aus der Bundesregierung. Der Staatssekretär im Bundesumweltministerium, Jochen Flasbarth, beklagte, dass die von Dobrindt eiligst erlassene Rechtsverordnung innerhalb der Bundesregierung völlig unzureichend abgestimmt war!

Doch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt schreibt zur Regelzulassung für Lang-Lkw: »Das ist gut für die Umwelt und den Logistikstandort Deutschland.«

Das ist zynisch. Denn »gut für die Umwelt« sind Lang-Lkw ebenso wie konventionelle Lkw überhaupt nicht. Sie sind im Vergleich zur Schiene ausgesprochen umweltschädlich!

Schlimmer noch: Die durch den Einsatz von Lang-Lkw erreichbare



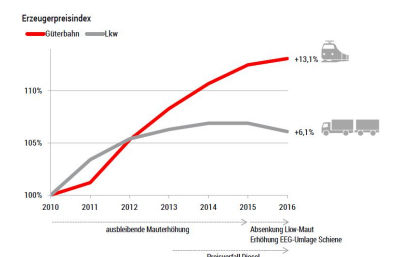
Lang-Lkw in Schweden - jetzt auch in Deutschland zugelassen. (Foto: Wikipedia/Wusel007)



Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg. Die desaströsen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr, z. B. zu hohe Trassenpreise, bleiben nicht ohne Folgen: Während die Verkehrsleistung auf der Straße 2016 um 2,8 Prozent stieg, sank sie auf der Schiene um 0,5 Prozent. (Foto: Christian Schultz)



Das LOHR-System ist eines der Umschlagssysteme des Kombinierten Verkehrs, das es ermöglicht, auch die vielen nicht-kranbaren Sattelaufleger auf die Schiene zu bringen und so zum Ausbau der Elektromobilität beizutragen. Es fehlt jedoch am politischen Willen zum forcierten Ausbau der notwendigen Verlagerungsinfrastruktur. (Foto: Christian Schultz)



Preisentwicklung Güterverkehr in Deutschland. (Grafik: Allianz pro Schiene, auf Basis des Statistischen Bundesamtes, 2016=1. Quartal)

Effizienzsteigerung bedeutet eine Verbilligung des Straßengüterverkehrs um rund 26 Prozent und ist letztlich ein Mittel, um Transportpreise weiter zu drücken.

Im Gegensatz dazu: Staatlich induzierte Kostenbelastungen, u. a. durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG), sorgen ausgerechnet beim ressourcenschonenden Schienenverkehr für spürbare Steigerungen der Transportkosten. Während die Trassenpreise im Schienenverkehr kontinuierlich angehoben wurden - und zwar seit Jahren deutlich über dem Anstieg des Verbraucherpreisindexes, profitiert der Straßengüterverkehr von sinkenden Mautsätzen. So lag der Durchschnittsmautsatz im Jahr 2010 bei 17,42 Cent/Kilometer, 2015 dagegen bei rund 14,7 Cent/Kilometer.

Der Schienenverkehr gerät mit diesen Maßnahmen immer mehr unter wirtschaftlichen Druck. Zwar lassen sich Ganzzüge vom Quell- zum Zielort wirtschaftlich betreiben, Zubringerdienste im Einzelwagenladungsverkehr jedoch, die Voraussetzung für das Zustandekommen vieler Güterzugverbindungen sind, werden immer teurer und sind deshalb seit Jahren rückläufig. Dem könnte man beispielsweise durch eine gezielte Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs entgegenwirken, wie sie im Nachbarland Österreich praktiziert wird. Doch statt einer Korrektur der Fehlentwicklung hat Minister Dobrindt diese nun noch verstärkt.

### **Neue Sachzwänge: Anpassung der Infrastruktur für Lang-Lkw-Fahrten**

In dem offiziellen Abschlussbericht der BASt werden zudem infrastrukturelle Probleme und Sicherheitsrisiken als Folge des Einsatzes von Lang-Lkw explizit genannt:

- Die Brandlast in Tunneln erhöht sich durch das größere Volumen der Fahrzeugeinheiten,  
Nothaltebuchten in Tunneln sind zu kurz,  
geeignete Parkplätze auf Rastplätzen fehlen,  
höhere Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer,  
psychologische Aspekte anderer Verkehrsteilnehmer sowie deren mögliche Sichtbeschränkungen in einigen Verkehrssituationen durch Lang-Lkw (diese wurden im Test nicht behandelt).

Es ist unverantwortlich, dass unter derartigen Rahmenbedingungen nun eine Regelzulassung ohne weitere Sicherheitsdiskussion erfolgt ist. Die benannten infrastrukturellen Probleme schaffen Sachzwänge, die letztlich hohe Folgekosten auf Kosten des Steuerzahlers verursachen.

### **Von der Verkehrspolitik ignoriert: Fast drei Viertel der Bürger sind gegen Lang-Lkw**

Insgesamt 72 Prozent der Bürger sprachen sich im Rahmen einer repräsentativen Umfrage, die durch das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag der Allianz pro Schiene, des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchgeführt wurde, gegen den Einsatz von Lang-Lkw auf deutschen Straßen aus. Insbesondere das erhöhte Unfallrisiko, die Schädigung der Umwelt durch die Gefahr der Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die

Straße, gefolgt von zusätzlichen Kosten für die Anpassung der Straßeninfrastruktur wurden im Rahmen der Befragung als Hauptgründe genannt.

Die Kritik besteht zu Recht: Auf den angeblich so sicheren Autobahnen waren 2016 allein im Bundesland Brandenburg insgesamt 2499 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterfahrzeugen zu verzeichnen mit 391 Verletzten und 13 Toten.

Doch weder solche Umfrageergebnisse noch solche erschreckenden Unfallzahlen haben erkennbare Auswirkungen auf die Verkehrspolitik der Bundesregierung, denn die Bedienung der Interessen der Autolobby ist offensichtlich das Maß aller Entscheidungen.

Die einseitige Förderung des Straßengüterverkehrs geht einher mit einer unkritischen Haltung gegenüber dessen vollkommen ungebremstem Wachstum auf Kosten der Umwelt und von Sozialstandards. Durch Einbindung osteuropäischer Subunternehmen umgehen auch große deutsche Speditionen das Mindestlohngesetz oder die Einhaltung von Ruhezeiten. Kontrollen der Subunternehmen erfolgen kaum.

Kontrollen des Schwerverkehrs insgesamt erfolgen zu selten und sind oft ineffizient, da die Zuständigkeit auf zahlreiche Behörden (Polizei, Zoll, Bundesamt für Güterverkehr, Gewerbeaufsichtsamt) verteilt ist. Wenn Bußgelder verhängt werden, sind sie zu niedrig und entfalten keine Abschreckungswirkung. Effektive Kontrollen mit angemessenen Bußgeldern führen hingegen in Belgien und Österreich dazu, dass Gesetze besser eingehalten werden.

Durch permanente Überbelastung zahlreicher Straßen leidet auch die Zuverlässigkeit der Transporte für die verladende Wirtschaft. Durch niedrige Transportpreise wird Lagerhaltung auf die Straße verlegt, wiederum auf Kosten der Umwelt und des Steuerzahlers.

## **Subvention des Straßengüterverkehrs**

Im Gegensatz zur Kostenentwicklung bezüglich der elektrischen Traktion auf der Schiene wird Dieselkraftstoff gegenüber Benzin noch immer gezielt subventioniert. Wie das Umweltbundesamt in seiner Broschüre »Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, aktualisierte Ausgabe 2016« ausführt, liegt der Energiesteuersatz mit 47,04 Cent/Liter für Dieselkraftstoff um 18,41 Cent/Liter unter dem Steuersatz von Benzin. Bei Berücksichtigung der Umsatzsteuer sind es sogar 21,9 Cent/Liter.

Der damit verbundene Steuerausfall für Dieselkraftstoff betrug nach Angaben des Umweltbundesamtes im Jahr 2010 bereits 7,050 Milliarden Euro, 2012 schon 7,353 Milliarden Euro und 2014 sogar 7,757 Milliarden Euro - allerdings bezogen auf den gesamten jährlichen Verbrauch in Deutschland. Auch damit wird die Wettbewerbsfähigkeit des Straßengüterverkehrs erhöht.

Derartige, allein schon aus klimapolitischer Sicht nicht zu rechtfertigende Subventionen schaffen darüber hinaus unnötige Anreize zur Steigerung des Verkehrsaufkommens, indem die Kosten des Verkehrs insgesamt gesenkt werden. Verkehrspolitisch sind derartige Subventionen ein völlig falsches Signal und müssen schrittweise abgebaut werden!

**Verlagerungsziele sind kein Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie 2016 mehr**

Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene war seinerzeit Bestandteil der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2002. Als Ziel wurde für das Jahr 2015 ein Anteil des Schienenverkehrs von 25 Prozent bzw. der Binnenschifffahrt von 14 Prozent formuliert. Diese Werte wurden jedoch deutlich verfehlt!

Während es in den Jahren 2003 bis 2008 noch kontinuierliche Steigerungen des Marktanteils der Schiene von 15,7 auf 17,7 Prozent gab, lag der Wert 2015 nach Einbrüchen in den Jahren 2009 und 2010 bei gerade einmal 18,0 Prozent. Im Jahr 2016 ist der Marktanteil der Güterbahn sogar auf 17,6 Prozent geschrumpft! Das zeigt das Scheitern der Verkehrspolitik der vergangenen Jahre.

In der kürzlich vom Bundeskabinett beschlossenen Neuauflage der Nachhaltigkeitsstrategie wurden nunmehr jegliche aussagekräftige Zielwerte gestrichen.

Ignoriert werden seitens der Verkehrspolitik auch die im EU-Weißbuch Verkehr formulierten Ziele für den Klimaschutz: 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 Prozent bis 2050. Eine Veränderung des Modal Splits zugunsten energieeffizienter, klimaschonender Verkehrsträger und zur Straßenentlastung wäre demgegenüber überfällig. Doch die aktuelle Verkehrspolitik der Bundesregierung ignoriert das. Dort gilt: Weiter machen, wie bisher.

Dass es bei entsprechendem politischen Interesse auch anders geht, beweisen unsere Nachbarländer Österreich und Schweiz, wo die Marktanteilswerte der Schiene bei rund 30 bzw. 40 Prozent liegen und damit sogar den Zielwert aus der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2002 deutlich übertreffen.

**740-m-Netz für Güterzüge: Realisierung noch immer offen**

Während Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt einerseits die Regelzulassung für Lang-Lkw in einer eiligen Aktion im Alleingang durchgesetzt hat, blockiert er andererseits Effizienzgewinne auf der Schiene!

So sind im Bundesschienenwegeausbaugesetz mit Stand vom 23. Dezember 2016 insgesamt 46 Projekte des »Potenziellen Bedarfs« gelistet, für die bislang noch immer keine Bewertung bzw. Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB) bzw. Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E) erfolgt ist. Darunter befindet sich auch das Projekt »740-m-Netz für Güterzüge«.

Im Vergleich zur derzeitigen Situation ermöglicht eine größere Zuglänge einerseits einen deutlichen bzw. auch dringend notwendigen Effizienzsprung, andererseits eine höhere Kapazität des bestehenden Netzes. Diese bislang ungenutzten Kapazitäten ermöglichen dabei sowohl Verkehrsverlagerungen als auch eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs.

Nach Angaben der Deutschen Bahn verkehren derzeit (oft wegen nur geringfügiger Netzbeschränkungen) gerade einmal 11 Prozent der Züge mit der europäischen

Standard-Zuglänge. Dabei liegen die Investitionskosten für die nach Angaben der DB Netz AG erforderlichen 66 Einzelmaßnahmen nur bei 200 bis 300 Millionen Euro. Wo bleiben die überfälligen Entscheidungen bezüglich dieses Projektes?

### **Lang-Lkw: Eingeschränkte Kompatibilität zum Kombinierten Verkehr**

In der Ausnahme-Verordnung, die den Einsatz von Lang-Lkw regelt, wurde festgelegt, dass die Fahrzeuge und Ladungsträger im Kombinierten Verkehr (KV) einsetzbar sein müssen. Unverständlich dabei: Eine Kompatibilität dieser Fahrzeuge zum Kombinierten Verkehr ist in der Realität leider nur eingeschränkt gegeben und tendenziell theoretischer Natur. Dies gilt insbesondere für Lang-Lkw vom Typ 1, d. h. mit überlangen Sattelanhängern. Diese Fahrzeuge dürfen insgesamt eine maximale Länge von 17,80 Meter haben und damit 1,30 Meter mehr als bislang.

Wie die BASt in ihrem Abschlussbericht schreibt, wird dieses Fahrzeug grundsätzlich als Eins-zu-Eins-Ersatz des Fuhrparkbestandes von konventionellen Sattelkraftfahrzeugen gesehen. Der Test dieser Fahrzeuge wurde daher um sieben Jahre verlängert. Weiterhin unterliegen Lkw vom Typ 1 in vielen Bundesländern nicht den Einschränkungen des sogenannten »Positivnetzes«.

Bei den heute im Kombinierten Verkehr eingesetzten Sattelanhängern handelt es sich dagegen um Europa-weit einheitliche Fahrzeuge mit einer Länge von 13,60 Metern. Für dieses Maß sind auch die entsprechenden Taschenwagen des Schienenverkehrs dimensioniert. Für den Transport überlanger Sattelanhänger sind nunmehr also viele moderne Taschenwagen zu kurz!

Die überfällige Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird durch den deutschen Alleingang somit deutlich erschwert und schafft unnötige bzw. vermeidbare logistische Probleme. Neben der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit bestehen auch konstruktive Anforderungen an überlange Sattelanhänger bei Einsatz im Kombinierten Verkehr:

- reduzierte Innenraumhöhe,
- klappbarer Unterfahrschutz,
- angepasster Fahrzeugrahmen am Heck,
- Greifkanten.

Derartige Sonderkonstruktionen sorgen für zusätzliche Kosten - angesichts des Drucks auf die Transportpreise ein fragwürdiges Unterfangen! In der Praxis wird das im Fall der massenhaften Einführung von Fahrzeugen mit verlängerten Sattelaufliegern zum ausschließlichen Straßentransport führen.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, kommt demgegenüber dem Ausbau des Kombinierten Verkehrs erhebliche Bedeutung zu. Deshalb ist eine Regelzulassung für derartige Fahrzeuge abzulehnen. Erforderlich sind ein deutlich forcierter Ausbau der Verlagerungsinfrastruktur, so zum Beispiel der KV-Umschlaganlagen, und der zügige Ausbau der Schienengüterverkehrsachsen. Eine zweckgebundene Mauterhöhung würde hierfür die notwendigen finanziellen Spielräume schaffen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004034>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten