SIGNALARCHIV.DE

Fernverkehr

Lang-Lkw: Klage gegen Regelzulassung

aus SIGNAL 02/2017 (Mai 2017), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10004047)

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

Die deutsche Gigaliner-Zulassung verletzt EU-Recht

Seit dem 1. Januar 2017 dürfen Lang-Lkw in Deutschland nunmehr im unbefristeten Regelbetrieb auf einem Netz von rund 11 600 km (Positivnetz) fahren. Wie aus einer entsprechenden Kleinen Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 18/11296) hervorgeht, muss die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) ohne ausreichende Abstimmung mit den anderen Ressorts und ohne Einbeziehung der Bundesländer erlassene Ausnahmeverordnung jedoch noch einmal überarbeitet werden.

Weil Minister Dobrindt noch 2016 vollendete Tatsachen schaffen wollte, wurde offenkundig bei der Ausarbeitung der Rechtsverordnung zur Regelzulassung von Lang-Lkw die notwendige Sorgfalt vernachlässigt. Konkret ist die Mindestanforderung, dass jeder Lang-Lkw mit allen eingesetzten Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Straße kompatibel sein muss, bisher nicht gewährleistet.

Die Bundesregierung hat in der Antwort auf die genannte Kleine Anfrage eingeräumt, dass »festgestellte Auslegungsspielräume bei der Anwendung der Vorschriften behoben werden« müssen. Sattelauflieger vom Typ 1, d. h. Fahrzeuge mit einem auf 14,90 m verlängerten Sattelanhänger und einer Gesamtlänge von 17,80 m, können nur unter bestimmten technischen Voraussetzungen auf Eisenbahn-Taschenwagen (und hierbei leider auch nicht auf alle Bauarten) verladen werden. Ein klappbarer hinterer Unterfahrschutz ist nur eine der notwendigen Voraussetzungen (s. auch SIGNAL 1/2017).

Es ist unverständlich, dass durch den Aktionismus im Rahmen der Lang-Lkw-Zulassung neue, völlig unnötige Probleme geschaffen wurden. Langjährige Probleme des Schienengüterverkehrs, wie z. B. die staatlich induzierten Kostenbelastungen durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und hohe Trassenpreise, wurden dagegen bislang nicht einmal ansatzweise gelöst!

Klage eingereicht

Ein Verbändebündnis aus Allianz pro Schiene, BUND und Deutscher Umwelthilfe (DUH) hat am 4. April 2017 beim Verwaltungsgericht Berlin Klage gegen die Regelzulassung von Lang-Lkw eingereicht. Denn die Regelzulassung für Lang-Lkw verstößt auch gegen die Richtlinie 96/53/EG, welche zulässige Höchstabmessungen für Lkw festlegt. Erlaubt sind in Europa bislang Sattelanhänger mit einer Länge von 13,60 m bzw. eine Lkw-Gesamtlänge von 16,50 m. Entsprechend dieser Richtlinie dürfen Mitgliedstaaten der Europäischen Union längere Lkw nur »für bestimmte Tätigkeiten« zulassen, soweit ausschließlich der innerstaatliche Einsatz betroffen ist. Dobrindts Ausnahmeverordnung für Lang-Lkw beinhaltet demgegenüber nun allerdings den dauerhaften Betrieb für alle üblichen Verkehrszwecke bzw. für alle üblichen Gütertransporte auf den bislang fast 11 600 km hierfür zugelassenen

Leider kein Einzelfall: Im Gegensatz zu den politischen »Sonntagsreden« werden immer mehr Güter auf der Straße transportiert, während Gleisanschlüsse verwaisen wie hier im brandenburgischen Ferch-Lienewitz. (Foto: Christian Schultz)

Die in Deutschland sehr straßenlastige Verkehrspolitik hat erhebliche negative Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr: Im Jahr 2016 ist die Transportleistung auf der Straße um 2,8 Prozent gestiegen, auf der Schiene dagegen um 0,5 Prozent gesunken. (Foto: Christian Schultz)

Auf den Hauptstrecken des Schienennetzes ist die Elektromobilität bereits heute Realität. Politisch unverantwortlich ist daher die Tatsache, dass daraus resultierende Potenziale zur Energieeinsparung und zur Senkung von Treibhausgas-Emissionen nur unzureichend genutzt werden. (Foto: Christian Schultz)

Straßenabschnitten.

Die Ausnahmeverordnung regelt des Weiteren eine erneute Befristung des Testzeitraums für den Lang-Lkw Typ 1 für weitere sieben Jahre. Dies ist jedoch gemäß Richtlinie 96/53/EG ebenfalls nicht zulässig. Eine Kettenbefristung bedeutet letztlich den Regelbetrieb »durch die Hintertür«.

In diesem Zusammenhang besonders perfide: Da in dem Lang-Lkw Typ 1 allgemein der Eins-zu-Eins-Ersatz des bestehenden Fuhrparkbestandes gesehen wird, ist damit zu rechnen, dass sich Speditionen innerhalb der sieben Jahre die um 1,30 m längeren Sattelzüge auch beschaffen. Für diese Fahrzeuge gelten im Übrigen nicht die Restriktionen des Positivnetzes. Welche Regierung wagt es dann wohl noch, diese Regelung nach sieben Jahren wieder zurückzunehmen? In diesem Fall sollen offensichtlich Fakten geschaffen werden.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt verstößt mit seiner Ausnahmeverordnung damit einmal mehr vorsätzlich gegen EU-Recht und setzt einseitig die Interessen der Automobilindustrie bzw. der Lkw-Lobby um! Der Deutsche Bahnkunden-Verband und der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßen daher die Klage gegen die Regelzulassung von Lang-Lkw.

Klimabilanz: Quittung für das Versagen der Verkehrspolitik

Das Versagen der Verkehrspolitik unter Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zeigt sich nicht zuletzt in der Klimabilanz für 2016. Die Treibhausgas- Emissionen sind im Verkehrssektor im vergangenen Jahr am stärksten gestiegen. Gegenüber 2015 wurden 5,4 Millionen Tonnen mehr emittiert, eine Steigerung um 3,4 Prozent.

Wesentliche Ursache für diese Entwicklung ist der deutliche Anstieg der Transportleistung im Straßengüterverkehr um 2,8 Prozent. Dies bedeutet eine Steigerung um 12,8 Milliarden (!) auf 471,8 Milliarden Tonnenkilometer. Der Zuwachs im Straßengüterverkehr entspricht dabei rund 11 Prozent der gesamten Transportleistung im Schienengüterverkehr, bezogen auf das Jahr 2016. Im Gegensatz dazu sank die Transportleistung des Schienengüterverkehrs um 0,5 Prozent!

Grund für diese Fehlentwicklung sind nicht zuletzt die viel zu niedrigen Mautsätze für Lkw, der günstige Preis für Dieselkraftstoff bzw. die Subventionen in Form des Dieselsteuerprivilegs und nicht zuletzt die Umgehung des Mindestlohngesetzes durch den Einsatz von Fahrpersonal osteuropäischer Subunternehmen. Verkehrspolitisch sind speziell die steuerlichen Vorteile für Dieselkraftstoff ein völlig falsches Signal und gehören schrittweise abgestellt!

Fazit: Verkehrspolitisch, umweltpolitisch und im Hinblick auf den erforderlichen Klimaschutz ist die Bilanz der bundesdeutschen Verkehrspolitik für die zu Ende gehende Legislaturperiode ein einziges Desaster.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004047.

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