

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/13867 –

Grenzüberschreitende Fahrten mit überlangen Lkws

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit September 2008 erlaubt das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern Fahrten mit 25 Meter langen Lkws auf bestimmten Strecken. Die Genehmigungen hierfür, die zunächst bis Jahresende 2008 gültig waren, wurden im Anschluss bis Ende des Jahres 2009 verlängert. Nach den uns vorliegenden Informationen erfolgen die Transporte mit den 25 Meter langen Lkws nicht nur innerhalb des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern, sondern auch grenzüberschreitend nach Schweden.

EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani äußerte sich im März 2009 in einem Interview zu grenzüberschreitenden Fahrten mit überlangen und eventuell überschweren Lkws wie folgt: „Die Analyse der geltenden Rechtslage durch unsere Juristen schließt jedoch eine Auslegung der Richtlinie 96/53/EC zugunsten einer grenzüberschreitenden Nutzung aus.“ (Quelle: <http://www.nomegatrucks.eu/deu/news/interview-eu-verkehrskommissar-tajani-riesen-lkw/>)

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen modularer Nutzfahrzeugkonzepte und die Auswirkungen derartiger schwerer oder überlanger Fahrzeugkombinationen auf die Infrastruktur der Bundesfernstraßen und die Verkehrssicherheit prüfen lassen. Danach würde trotz des Einsatzes dieser Fahrzeuge keine nennenswerte Entlastung – gegebenenfalls sogar eine zusätzliche Belastung – der Straße erfolgen. Darüber hinaus ergeben sich Probleme insbesondere bei Brückenbauwerken auf Bundesautobahnen, weil eine Vielzahl von Brücken erst für eine Zulassung modularer Nutzfahrzeugkombinationen ertüchtigt werden müsste. Hierfür wären Kosten in Höhe von 4 bis 8 Mrd. Euro zusätzlich zu veranschlagen. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wäre mit deutlich gravierenderen Unfallfolgen zu rechnen, weil schwere modulare Nutzfahrzeugkombinationen eine erheblich höhere kinetische Energie als herkömmliche Lkw haben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. August 2009 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Länder haben die Haltung des Bundes unterstützt und in einem Mehrheitsbeschluss der Länderverkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass der Einsatz von schweren (60 t) oder überlangen (25,25 m) Fahrzeugen für Deutschland keine Option zur Bewältigung des Güterverkehrs sein kann.

Im Ergebnis hat die Bundesregierung deshalb eine allgemeine Zulassung von modularen Nutzfahrzeugkombinationen nicht in Betracht gezogen. Um ein einheitliches Vorgehen in Deutschland zu erreichen, haben sich die Länder mehrheitlich geeinigt, die Länder aufzufordern, bestehende Ausnahmeregelungen nicht zu verlängern und neue nicht zu gewähren. An diesen Beschluss fühlen sich offensichtlich nicht alle Länder gebunden.

Deutschland ist als Haupttransitland im Herzen Europas in besonderem Maße vom zunehmenden Lkw-Verkehr betroffen. Eine allgemeine Zulassung von schwereren oder längeren Lkw würde Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagern. Aus verkehrspolitischer Sicht kommt es aber darauf an, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen.

1. Welche Strecken werden von überlangen Lkws in Mecklenburg-Vorpommern befahren?
2. Ist es zutreffend, dass 25-Meter-Lkws vom Seehafen Rostock weiter nach Schweden verkehren?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der zuständigen obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind dort zwei Ausnahmegenehmigungen bzw. Erlaubnisse für jeweils eine Fahrzeugkombination eines so genannten EURO-Kombis erteilt und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs bis zum 31. Dezember 2009 befristet worden.

Einem Genehmigungs-/Erlaubnisinhaber sei es gestattet, zwischen dem Betriebshof in 18196 Dummerstorf und dem Rostocker Überseehafen unter Nutzung der Autobahn zu verkehren. Das Fahrzeug werde außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums beladen bzw. auf der Rücktour entladen und nach Skandinavien verschifft. In Skandinavien verfüge der „EURO-Kombi“ dann über eine reguläre Zulassung zum Straßenverkehr.

Die andere Genehmigung beinhaltet elf Teilstrecken; zwischen Parchim und Valluhn, zwischen Parchim und Hagenow, zwischen Parchim und Wittenburg, zwischen Parchim und Laage, zwischen Laage und Bentwisch, zwischen Parchim und Ganzlin, zwischen Bentwisch und Broderstorf, zwischen Broderstorf und Selmsdorf, zwischen Selmsdorf und Dassow, zwischen Selmsdorf und Schwerin und zwischen Schwerin und Parchim.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der EU-Kommission, dass der grenzüberschreitende Einsatz von überlangen und überschweren Lkws durch EU-Recht untersagt ist?
4. Wenn ja, was gedenkt die Bundesregierung gegen die Verschiffung der 25-Meter-Lkws nach Schweden zu unternehmen?
5. Der verbindliche Mehrheitsbeschluss der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2007 schließt weitere Testfahrten mit überlangen und überschweren Lkws in Deutschland aus. Einige Bundesländer (Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen) erlauben dennoch Fahrten mit überlangen Lkws.

Was gedenkt die Bundesregierung gegen dieses Vorgehen zu unternehmen?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und § 29 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) haben die Bundesländer die Möglichkeit, Ausnahmen für die Beförderung mit überlangen und überschweren Fahrzeugen zu erteilen. Die Bundesregierung hat sich insbesondere aus rechtlichen und verkehrswirtschaftlichen Gründen stets nachdrücklich gegen den Einsatz der sogenannten EURO-Kombis auf deutschen Straßen ausgesprochen. Dies gilt auch für einen grenzüberschreitenden Einsatz. Das BMVBS hat die Verkehrsministerien der Länder wiederholt mündlich und schriftlich im Rahmen der Arbeitsgruppen und Gremien der Verkehrsministerkonferenz darauf hingewiesen.

Die Mehrzahl der Länder unterstützt die Bundesregierung in dieser Auffassung. Der entsprechende Beschluss der Länderverkehrsministerkonferenz wurde allerdings nicht einstimmig gefasst und ist deshalb für die Länder nicht verbindlich.

