

Helmer Ketelhake

Sicherheit im Straßenverkehr

31840 Hessisch Oldendorf

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 14. Dezember 2006 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird der Deutsche Bundestag aufgefordert, folgende drei Forderungen umzusetzen:

1. In den Wintermonaten soll – vor allem für Lkw – Winterbereifung vorgeschrieben werden.
2. Der „Lkw-Transport-Wahnsinn“ durch die Bundesrepublik soll eingeschränkt werden.
3. Der Bund als Hauptanteilseigner soll den Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) unmissverständlich auffordern, endlich ein Konzept für mehr Güterkapazität und schnellere Beförderung der Gütertransporte zu erarbeiten.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung der öffentlichen Petition, der sich 59 Mitunterzeichner angeschlossen haben, stellt sich unter Berücksichtigung einer zur Petition erbetenen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wie folgt dar:

In den Wintermonaten vor allem für Lkw's unbedingte Winterbereifung

Weder die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) noch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nehmen eine Unterscheidung zwischen „Winter-/Sommer- oder Ganzjahresreifen“ vor. Die Reifen der Fahrzeuge müssen vielmehr den Bedingungen der Typgenehmigungen der Genehmigungsbehörde entsprechen. Anforderungen für

bestimmte Jahreszeiten gibt es dabei nicht. Allgemein werden unter „Winterreifen“ Reifen mit einer weicheren Gummimischung und einem gröberen Profil verstanden, die für die Nutzer an der Kennzeichnung „M+S“ oder „M.S“ oder „M&S“ (Matsch und Schnee) zu erkennen sind. Aber auch so genannte „Ganzjahresreifen“ können diese Einprägung haben.

Die Einführung einer generellen Ausrüstungspflicht mit bestimmten Reifen zu bestimmten Jahreszeiten würde also bereits an der mangelnden gesetzlichen Definition der Begriffe „Winter-/Sommer- oder Ganzjahresreifen“ scheitern. Außerdem wäre eine solche Pflicht unverhältnismäßig, da z. B. Lkw-Fahrer in den deutschen Alpen mit einem früheren und stärkeren Wintereinbruch zu rechnen haben als Lkw-Fahrer im Rheinland. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Lkw im Fernverkehr eingesetzt werden und so genannte „Winterreifen“ im Winter nicht immer die optimale Bereifung darstellen müssen.

Aus diesen Gründen ist auf die Einführung einer generellen „Winterreifenpflicht“ verzichtet und stattdessen in der StVO klargestellt worden (vgl. Vierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften [40. StVRÄndV], Bundesgesetzblatt 2005 Teil I, Seite 3716), dass die Ausrüstung von allen Kraftfahrzeugen an die Wetterverhältnisse anzupassen ist. Dazu gehört insbesondere eine geeignete Bereifung. Diese am 1. Mai 2006 in Kraft tretende Regelung ist eine flexiblere Lösung, als – unabhängig von den konkreten Wetterverhältnissen – für genau festgelegte Zeiträume eine bestimmte Ausrüstung vorzuschreiben.

Den „Lkw-Transportwahnsinn“ durch diese Republik einschränken

Der Straßengüterverkehr ist und bleibt eine der wichtigsten Säulen des deutschen Verkehrssystems. Er zeichnet sich nicht nur durch eine hohe Flexibilität aus, sondern ist auch für die Feinverteilung der Güter in der Fläche unverzichtbar.

Die Anwendung von hohen Sicherheits- und Umweltstandards hat dazu beigetragen, die negativen Auswirkungen des Lkw-Verkehrs zu reduzieren. Beispielsweise sind dank mehrfacher Verschärfung der Messverfahren und Geräuschgrenzwerte heute zehn neue schwere leistungsstarke Lkw zusammen so laut wie ein Lkw

des Baujahrs 1970. Im Durchschnitt aller Lkw haben wir heute sogar ein Verhältnis von etwa 24 : 1.

Speziell zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot ist Folgendes anzumerken:

Gemäß § 30 Abs. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 00:00 bis 22:00 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren. Der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße und Hafen-Straße (unter gewissen Entfernungsvoraussetzungen), die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel (einschließlich Leerfahrten) sowie Fahrten nach dem Bundesleistungsgesetz sind vom Fahrverbot ausgenommen. Nicht betroffen sind auch reine Zugmaschinen, Zugmaschinen mit geringer Hilfsladefläche sowie Kfz, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar der Fahrzeuge zählen (z. B. Ausstellungsfahrzeuge).

Die Straßenverkehrsbehörden der Länder können nach § 46 Abs. 1 Nr. 7 StVO für dringende Fälle Ausnahmegenehmigungen erteilen. Der Bund hat hier keinerlei Eingriffs- oder Weisungsrecht (Artikel 83, 84 Grundgesetz).

Nicht selten sind die Behörden einem erheblichen Druck seitens der Antrag stellenden Unternehmen ausgesetzt, die eine ablehnende Entscheidung nicht akzeptieren wollen und sich – durchaus auch unter Androhung, den Unternehmensstandort mit der Folge von Arbeitsplatzverlusten zu verlagern – an die politisch Verantwortlichen vor Ort, in der Region oder im Land wenden. Vor diesem Hintergrund hat sich in den Bundesländern zum Teil eine nachgiebige Genehmigungspraxis entwickelt. Diese Problematik wurde bereits mehrfach in dem zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss diskutiert. Die Bundesländer sind aufgefordert, die Vorschriften einzuhalten.

Angesichts einer prognostizierten Zunahme der Gütertransportleistungen bis zum Jahre 2015 um rd. 64% gegenüber 1997 ist es erforderlich, die Eisenbahnen in die Lage zu versetzen, einen Großteil dieses Transportzuwachses zu übernehmen. So wurden allein im Zeitraum 1994 bis 2004 rd. 86 Mrd. € in die Schieneninfrastruktur investiert.

Durch das Gleisanschlussförderprogramm des Bundes mit einer Finanzausstattung von insgesamt 160 Mio. € im Zeitraum September 2004 bis August 2009 wird eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene in Höhe von ca. 40 Mio. Tonnen bzw. 10 Mrd. Tonnenkilometer jährlich erwartet. Bislang hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 15 Zuwendungsbescheide mit einem Fördervolumen von insgesamt rd. 7,7 Mio. € erteilt.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV), der durch Verwendung von genormten Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) in idealer Weise die Vorteile der Bahn – aber auch der Binnenschifffahrt sowie des Kurzstreckenseeverkehrs –, nämlich den kostengünstigen Transport über größere Entfernungen, mit der örtlichen und zeitlichen Flexibilität des Lkw bei der Bedienung der Fläche verbindet. Bisher wurden Förderbescheide nach der Förderrichtlinie KV für den Neu- bzw. Ausbau von 61 Umschlaganlagen in Höhe von rd. 438 Mio. € erteilt.

So ist der KV Schiene/Straße von 35 Mio. t im Jahre 2001 auf rd. 42 Mio. t im Jahre 2004 gewachsen. Auch die Entwicklung im Bereich KV Binnenschiff/Straße verläuft positiv. Betrug im Jahre 2001 das Containeraufkommen rd. 1,43 Mio. TEU (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container) bzw. 12,4 Mio. t, so wurden im Jahre 2004 rd. 2 Mio. TEU bzw. rd. 16 Mio. t transportiert.

Zukünftig gewinnt auch die KV-Förderung außerhalb des infrastrukturellen Bereichs für die Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraße an Bedeutung. Es handelt sich hierbei um ein Förderprogramm (Nationales PACT), das die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für neue Verkehre verbessern soll. Dieses basiert auf Startbeihilfen (Anschubfinanzierungen) sowie Investitionszuschüssen, die für neue KV-Leistungsangebote die Markteintrittsschwelle senken sollen. Das neue Förderprogramm ist am 16. März 2005 von der Europäischen Kommission beihilferechtlich genehmigt und am 1. Mai 2005 gestartet worden. Grundlage ist die „Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße“, die bis zum 30. April 2008 gilt. Die Richtlinie ist mit jährlich bis zu 15 Mio. € ausgestattet.

Die erfolgreiche Einführung der Lkw-Maut für inländische und ausländische Lkw sorgt nicht nur für eine gerechtere Anlastung der Wegekosten, sondern führt auch zu einer erhöhten Nachfrage im Kombinierten Verkehr. Zudem verstärken die Unternehmen ihre Bemühungen zur Tourenoptimierung und zur Vermeidung von Leerfahrten.

Der Bund als Hauptanteilseigner soll den Vorstand der DB AG unmissverständlich auffordern, endlich ein Konzept für mehr Güterkapazität und schnelle Beförderung der Gütertransporte zu erarbeiten

Der Bund als alleiniger Anteilseigner der DB AG besitzt nur die ihm nach dem Aktienrecht zustehenden Eingriffsmöglichkeiten. Über die Angebotskonzepte im Schienengüterverkehr entscheidet der Vorstand des Unternehmens in eigener wirtschaftlicher Verantwortung. Die Schienengüterverkehrsunternehmen müssen selbst entsprechende Maßnahmen einleiten, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Hervorzuheben sind hierbei eine konsequente Orientierung auf die Transportanforderungen der Kunden, verstärkte Angebote logistischer Komplettlösungen, moderne Fahrzeuge und die Verstärkung von Kooperationen und strategischen Allianzen.

Die Verantwortung des Bundes für den Schienengüterverkehr erstreckt sich auf investitions- und ordnungspolitische Maßnahmen. Dazu zählen neben dem bereits erwähnten Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur insbesondere auch der diskriminierungsfreie Zugang aller Eisenbahnverkehrsunternehmen zum gesamten europäischen Schienennetz im Güterverkehr ab 1. Januar 2007 und die Harmonisierung der unterschiedlichen technischen Systeme im europäischen Eisenbahnraum.

Für Marktanteile und Zukunftschancen der Eisenbahnen sind künftig die Bedingungen des europäischen Verkehrsmarktes wesentlich wichtiger als der nationale Bezugsrahmen. Bereits heute erbringt die DB AG mehr als die Hälfte ihrer Güterverkehrsleistungen auf der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr. Sie ist mit ihrem Geschäftsfeld Railion dafür als internationaler Schienentransporteur gut aufgestellt.

Die Maßnahmen des Bundes dienen im Übrigen nicht nur der DB AG, sondern auch den übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Marktanteil im Güterverkehr in den letzten Jahren bereits auf rund 10% gestiegen ist.

Zusammenfassend sieht der Petitionsausschuss aus den dargelegten Gründen keine Anhaltspunkte dafür, die mit der öffentlichen Petition verfolgten Anliegen zu unterstützen. Er empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen.