

DSLVL · Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 · 10117 Berlin

BundesministerIn
Per E-Mail am 13. Juni 2024

Revision der Richtlinie 96/53/EG über Abmessungen und Gewichte schwerer Nutzfahrzeuge

Sehr geehrte/r,

die Speditions- und Logistikbranche bekennt sich in hohem Maße zu den CO₂-Minderungszielen der Europäischen Union und der Bundesregierung sowie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrssektors. Als Architekten des Güterverkehrs optimieren die im DSLVL vertretenen Speditionshäuser in enger Abstimmung mit Industrie und Handel fortlaufend Logistikprozesse und tragen bereits entscheidend zur Verkehrsvermeidung durch Sendungsbündelung und Organisation effizienter Lieferketten sowie durch die Befrachtung sämtlicher Verkehrsträger unter Einsatz modernster digitaler Technologien bei. Etwa 30 Prozent der im DSLVL organisierten Speditionshäuser nutzen heute u.a. den Kombinierten Verkehr, befrachten Einzelwagen und Ganzzüge oder sind als Joint-Venture-Partner oder Eigentümer an Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt beteiligt.

Der zunehmende Einsatz alternativer Antriebsformen insbesondere für den Straßengüterverkehr sowie die Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasserstraßen sind zwei entscheidende Handlungsfelder für die Logistik. Leider sind spürbare CO₂-Minderungserfolge des Logistiksektors durch längst noch nicht ausgebaute alternative Lade- und Tankinfrastrukturen in Europa ebenso begrenzt wie durch die bestehenden erheblichen Infrastruktur- und Qualitätsdefizite des Systems Schiene.

Deshalb ist es wichtig, dass heute jede Möglichkeit zur CO₂-Einsparung genutzt wird und weitere Öko-Effizienzpotenziale insbesondere im Straßengüterverkehr gehoben werden.

Die Europäische Kommission hat mit ihrem **Vorschlag zur Revision der Richtlinie 96/53/EG** im Rahmen des Fit-for-55-Regulierungspakets bekräftigt, dass längere Nutzfahrzeug-

Kombinationen (European Modular Systems - EMS) im grenzüberschreitenden Einsatz im Binnenmarkt einen zusätzlichen Beitrag zur Emissionsminderung leisten können.

In vielen Mitgliedstaaten kann auf höchst positive Erfahrungen mit längeren Fahrzeugeinheiten zurückgeblickt werden. In Deutschland sind seit 2017 verschiedene Lang-Lkw Typen auf einem sehr begrenzten, fest definierten Straßennetz mit einem maximalen Gesamtgewicht in Höhe von 40 Tonnen, das dem konventioneller Lkw-Einheiten entspricht, störungsfrei im Einsatz. Befürchtungen, es könnte zu einer Verlagerung von der Schiene auf die Straße kommen, haben sich nachweislich als unbegründet erwiesen.

Mit modularen Fahrzeugkombinationen können insbesondere beim Transport von Volumengütern bis zu 25 Prozent CO₂-Emissionen im Vergleich zu konventionellen Lkw-Einheiten eingespart werden. Die besonders erfolgreiche, um lediglich 138 cm verlängerte Sattelaufleger-Variante („Typ 1-Variante“), von denen heute allein in Deutschland etwa 3.500 Einheiten im Einsatz sind, erreicht bereits zehn Prozent Verbrauchs- und Emissionsminderungen, so eine Analyse der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt). Dringend bedarf es einer Bestandsschutzsicherung für dieses logistische Konzept.

Leider hat das Europäische Parlament äußerst praxisfern für eine Begrenzung des Einsatzradius verlängerter Sattelaufleger auf Intermodale Verkehre Straße/Schiene votiert. Die Fahrzeugeinheiten werden in Deutschland aber gerade auf Relationen zwischen logistischen Knotenpunkten eingesetzt, die von der Schiene überwiegend nicht bedient werden. Unabhängig davon sind Tragwagen des Kombinierten Verkehrs für die Beförderung verlängerter Sattelaufleger in der Regel technisch nicht spezifiziert.

Wir bitten Sie daher, den ursprünglichen Kommissionsvorschlag für eine Revision der Richtlinie 96/53/EG anlässlich der Sitzung des EU-Ministerrates am 18. Juni 2024 für Deutschland zu unterstützen.

Für Rückfragen Ihres Hauses stehen wir gerne uneingeschränkt zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.