

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 18./19. März 2015 in Berlin

und zur Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 2015 in Rostock

TOP 4.2 / Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

TOP 4.1

Weiterentwicklung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Logistiksektor weiter zu stärken. Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik wird daher derzeit mit dieser Zielsetzung weiterentwickelt. Ein vom BMVI erarbeiteter Entwurf des weiterentwickelten Aktionsplans wurde in mehreren Beteiligungsrunden mit Unternehmen und Verbänden des Logistik-, aber auch des Umweltbereichs sowie – am 04.12.2014 – mit hochrangigen Vertretern aller Bundesländer erörtert. Derzeit wird der Entwurf mit den Ergebnissen der Gespräche und den Prüfaufträgen, die sich aus diesen Abstimmungen ergeben haben, überarbeitet. Die Veröffentlichung des Aktionsplans ist für Frühjahr 2015 vorgesehen.

Unterstützung der von der KOM im Mai 2014 beschlossenen „Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus schweren Nutzfahrzeugen“

In ihrem im Mai 2014 verabschiedeten Strategiepapier stellt die EU-Kommission u.a. fest, dass ca. ein Viertel der CO₂-Emissionen des straßengebundenen Verkehrs aus schweren Nutzfahrzeugen (sNfz) stammt. Deren CO₂-Ausstoß ist in den letzten 20 Jahren um mehr als 36 % angestiegen. In Hinblick auf den in Europa weiterhin stark anwachsenden Gütertransportbedarf und einen kaum sinkenden Kraftstoffverbrauch neuer Fahrzeuge ist mit weiter steigenden Emissionen zu rechnen. Die KOM kommt zum Schluss, dass dieser Trend einen Widerspruch zu den von ihr aufgestellten CO₂-Einsparzielen darstellt, wonach diese im europäischen Verkehrssektor bis 2050 um 60 % gegenüber 1990 reduziert werden sollen.

Die KOM hat daraus einen kurz- und mittelfristigen Handlungsbedarf abgeleitet.

- a) Kurzfristig sollen Informationslücken geschlossen und Voraussetzungen für ein CO₂-Monitoring für sNfz geschaffen werden. Hierfür sind die Entwicklung und Bereitstellung technischer Instrumente zur Erfassung der CO₂-Emission und des

Kraftstoffverbrauchs des Gesamtfahrzeugs sowie die Einbindung der Bestimmung von CO₂-Emission und Kraftstoffverbrauch des Gesamtfahrzeugs in die europäische Typgenehmigung von sNfz notwendig.

- b) Mittelfristig führt die KOM in ihrem Strategiepapier eine Reihe von Optionen auf, die weder näher erläutert, noch priorisiert werden. Hierzu gehören u.a. die Vorgabe von verbindlichen CO₂-Zielwerten, ähnlich der heutigen Situation bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, die Schaffung moderner Infrastrukturen zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen für sNfz, die intelligente Bemannung von Straßeninfrastruktur sowie eine wirksame und kohärente Besteuerung von sNfz.

Die Abteilung Klimapolitik der KOM (DG Climate Action) hat im vergangenen Jahr das Fahrzeugsimulationsmodell VECTO als Instrument zur Bestimmung der CO₂-Emission und des Treibstoffverbrauchs einem Expertenkreis, bestehend aus Vertretern der MS, der Fahrzeugindustrie und von Umweltverbänden vorgestellt. Die ACEA steht dem Vorhaben insgesamt positiv gegenüber und unterstützt das technische Konzept. Unter den MS findet die KOM insgesamt Unterstützung für das Vorhaben. Im o.g. Expertenkreis sind BMUB (federführend) und BMVI vertreten.

Die Abteilung Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU der KOM (DG Growth) hat im Januar 2015 ein „Editing Board“ zur Vorschriftenentwicklung und Einführung der Bestimmung von CO₂-Emission und Kraftstoffverbrauch des Gesamtfahrzeugs in die europäische Typgenehmigung von sNfz initiiert. Das Gremium besteht aus Vertretern der KOM, der MS, der Fahrzeugindustrie und der Umweltverbände. Ziel ist es, eine Prüfvorschrift zu entwickeln, die auf Basis des VECTO-Modells eine Ermittlung von CO₂-Emission und Kraftstoffverbrauch des Gesamtfahrzeugs bei der europäischen Typgenehmigung von sNfz ermöglicht. Federführend für Deutschland ist BMVI.

Verstärkter Einsatz von Assistenzsystemen in Lkw und Bussen, Einsatz für Mindestreifenprofiltiefe auf EU-Ebene

Durch den technischen Fortschritt bei modernen Fahrzeugsicherheitssystemen werden neue Möglichkeiten eröffnet, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu senken. Elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Notbrems-Assistenzsysteme und Spurverlassens-Warnsysteme sowie Abbiege-Assistenzsysteme haben ein besonders hohes Unfallverhütungspotenzial. Mit der Einführung einiger relevanter neuer

Technologien in Lastkraftwagen und Kraftomnibussen wird die Verkehrssicherheit daher nachhaltig verbessert.

Durch die EG-Verordnung Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit werden u.a. elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Notbrems-Assistenzsysteme und Spurverlassens-Warnsysteme für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 (Kraftomnibusse und Lastkraftwagen) verpflichtend vorgeschrieben. Diese Systeme müssen für die o.g. Klassen bei neuen Fahrzeugtypen nach einem festgelegten Zeitschema abhängig von der Fahrzeugkategorie und -bauart schrittweise seit dem 01. November 2011 eingeführt werden. Die Einführung in alle neuen Fahrzeuge wird mit dem 11. Juli 2018 abgeschlossen.

Für Radfahrer besteht ein hohes Risiko, bei Unfällen mit schweren Lastkraftwagen verletzt oder getötet zu werden. Das Problem des „toten Winkels“ kann insbesondere bei schweren Lastkraftwagen durch Rückspiegel nicht vollständig gelöst werden und führt dazu, dass vor allem beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer übersehen und überrollt werden. Jährlich kommen in Deutschland dabei ca. 30 Personen ums Leben, bei insgesamt ca. 650 Abbiegeunfällen mit einer Kollision von Lkw und Radfahrern.

Das BMVI tritt deshalb aktiv für Lösungen durch den Einsatz neuer Technologien ein (Kamera-Monitor-Systeme und Abbiege-Assistenzsysteme), mit denen die Problematik des „toten Winkels“ bei Lastkraftwagen gelöst werden kann. Dies geht einher mit einer deutlichen Entlastung des Fahrzeugführers vor allem bei Abbiegevorgängen.

Das BMVI hat zum Abbiege-Assistenzsystem für Lastkraftwagen ein Forschungsprojekt durchgeführt, um die Grundlagen für ein Testverfahren für diese Systeme zu festzulegen. Darauf basierend wird 2015 durch BMVI ein technologieneutraler Vorschlag bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) eingereicht, durch den eine verpflichtende Ausrüstung mit Abbiege-Assistenzsystemen für schwere Lastkraftwagen vorgeschrieben werden soll. Für die Fahrzeughersteller ist eine Einführung mit Übergangsfristen beabsichtigt.

Die EU-Richtlinie 89/459/EWG vom 18. Juli 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Profiltiefe der Reifen an bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten die erforderli-

chen Maßnahmen ergreifen müssen, um zu gewährleisten, dass die Reifen von Fahrzeugen der Klassen M1 , N1 , O1 und O2 während der gesamten Dauer ihrer Nutzung auf der Straße beim Hauptprofil der Lauffläche eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen. In Deutschland ist dies durch § 36 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) umgesetzt. Die Mindestprofiltiefe gilt nicht nur für die Klassen M1, N1, O1 und O2 sondern auch für große Lkw und Busse.

Die Bundesregierung untersucht derzeit in einem Forschungsprojekt, ob die Mindestprofiltiefe für Winterreifen erhöht werden muss. Nach Abschluss der Arbeiten wird zudem die Möglichkeit einer harmonisierten Mindestprofiltiefe für große Lkw und Busse geprüft.

Möglichkeiten zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Güterkraftverkehrsunternehmen auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt

Die verkehrsrechtlichen Bedingungen für die Ausübung von gewerblichem Straßengüterverkehr sind in der Europäischen Union weitestgehend harmonisiert. Zu nennen sind hier z.B. die EG-Verordnungen Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Nachsteuerungen könnten im Bereich der Vereinheitlichung der Anwendung der bestehenden Vorschriften sowie bei der Überwachung gesehen werden. Hierfür setzt sich BMVI gegenüber der KOM beständig ein.