

Mai 2014: 44-Tonnen-Regelung

Über den KV-Survey

Der KV-Survey ist ein Umfrageservice der SGKV um Meinungen, Trends und Tendenzen zu aktuellen Themenstellungen rund um den Kombinierten Verkehr zu erfassen und somit den vielfältigen Akteuren des KV-Markts eine Stimme zu verleihen. Hierdurch werden neben Problemfeldern auch Verbesserungspotenziale ermittelt um dort anzusetzen, wo Handlungsbedarf aus Sicht des Marktes besteht. Der Survey soll zunächst der Information dienen, insbesondere für Entscheidungsträger, aber auch Forschungsbedarfe aufdecken und Diskussionen anregen. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Befragungszeitraums auf der Website der SGKV bereitgestellt. Ferner findet sich eine übergeordnete Zusammenfassung in den Rundschreiben und dem Jahresbericht der SGKV.

Aktuelles Thema

Straßengütertransporte, die im Vor- oder Nachlauf des Kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, dürfen vier zusätzliche Tonnen ohne Ausnahmegenehmigung transportieren, das erlaubte Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination erhöht sich damit auf 44 t.

Die so genannte 44-Tonnen-Regelung ist in der 53. Ausnahmereordnung zur StVZO beschrieben. Hier wird in §1, Abs. (1), Nr. 1 festgelegt, dass Schiene-Straße-Transporte nur dann ein höheres Gewicht fahren dürfen, wenn sie den nächstgelegenen geeigneten Bahnhof zwischen Be- oder Entladestelle ansteuern. Bei Binnenwasserstraße/Straße darf die Distanz nicht größer als 150 km Luftlinie sein.

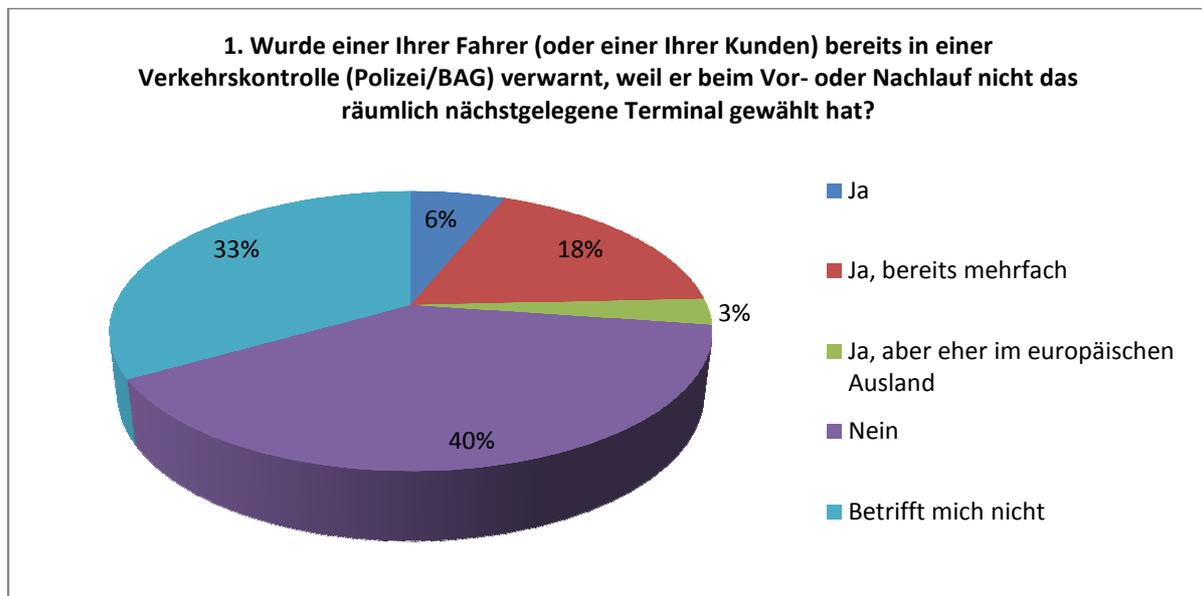
In der Vergangenheit wurde vereinzelt beobachtet, dass bei Kontrollen durch Polizei oder BAG bemängelt wurde, dass durch den LKW nicht das nächstgelegene geeignete Terminal genutzt worden ist. Vielmehr gäbe es einen alternativen Bahnhof (Terminal) in kürzerer Entfernung. Insbesondere in Ballungsräumen, in denen es mehrere Terminals im Umkreis von 150 km gibt, wurde die Wahl des Terminals durch die Kontrolleure beanstandet und auch mit Bußgeld und Punkten in Flensburg geahndet. Die Terminals und Speditionen begründen jedoch die Wahl des Terminals mit der Kundenbindung und dem Relationsangebot, eine Entscheidung lediglich aufgrund der bloßen Entfernung sei, ebenso wie eine Weiterleitung einzelner Waggon, nicht sinnvoll.

Die zentrale Frage, der diese Kurzumfrage nachgegangen ist lautet: **Bilden die beschriebenen Vorkommnisse eher die Ausnahme oder gibt es regelmäßig Unstimmigkeiten bei der Beurteilung des nächstgelegenen, geeigneten Bahnhofs mit den Behörden?**

Die SGKV führte dazu im Mai 2014 eine Umfrage auf www.sgkv.de durch. Dazu wurden Experten aus allen Bereichen des Kombinierten Verkehrs per E-Mail kontaktiert und gebeten, sich zu dem aktuellen Thema zu äußern. Dabei antworteten insgesamt 33 Personen auf die Umfrage.

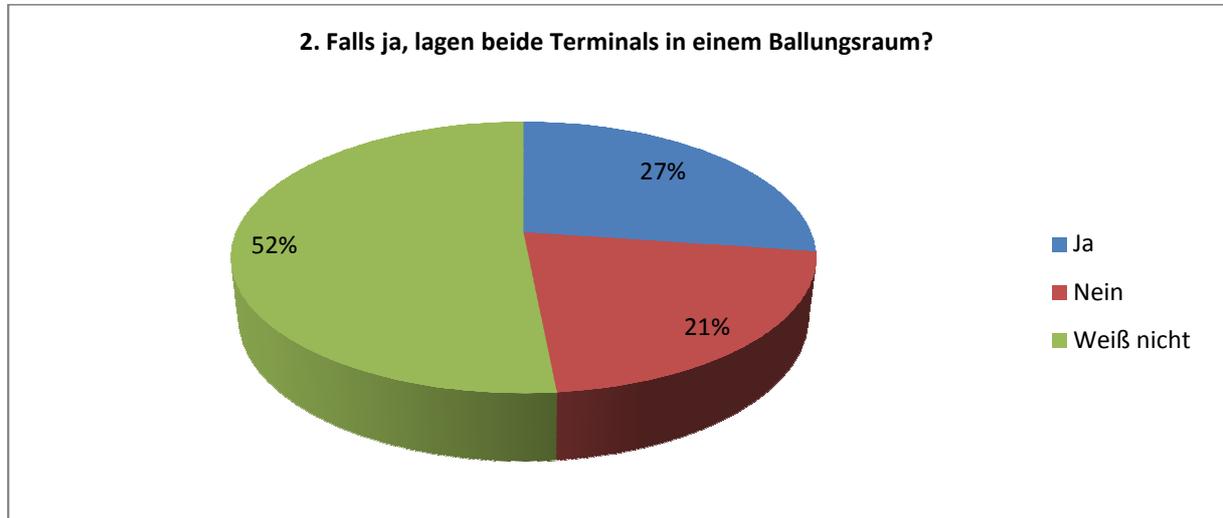
Fragen und Meinungsbild

Die erste Frage „Wurde einer Ihrer Fahrer (oder einer Ihrer Kunden) bereits in einer Verkehrskontrolle verwarnt, weil er beim Vor- oder Nachlauf nicht das räumlich nächstgelegene Terminal gewählt hat?“ beantworteten zwei Befragte (6 %) mit ja, sechs Befragte (18 %) gaben an sogar schon mehrfach verwarnt worden zu sein, ein Befragter (3 %) wurde im europäischen Ausland verwarnt, 13 Befragte (40 %) sind noch nicht mit derartigen Problemen konfrontiert worden und elf Befragte (33 %) antworteten, dass die Problematik sie nicht betrifft. Hier wird deutlich, dass mehr als ein Viertel der Befragten vom Gegenstand dieser Umfrage betroffen sind und bereits eine Verwarnung erhalten haben. Das lässt die Schlussfolgerung zu, dass hier ein durchaus zu beachtendes Problem für den KV vorliegt. Hauptaugenmerk der Betroffenen liegt dabei insbesondere in der Ausgestaltung der 53. Ausnahmereverordnung zur STVZO, insbesondere in begrifflichen Definitionsfragen der „Eignung“ von Terminals. (siehe Frage 4)

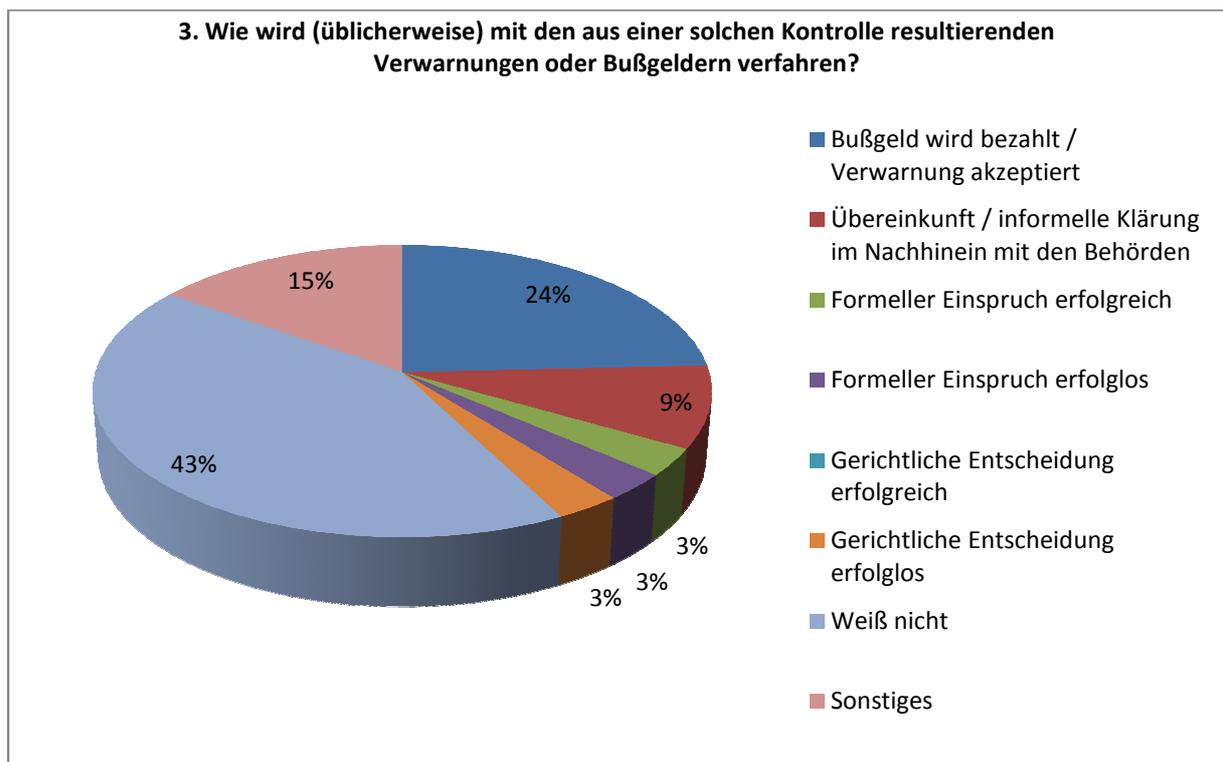


Aufbauend auf die erste Frage lautete Frage zwei „Falls ja, lagen beide Terminals in einem Ballungsraum?“ Dies beantworteten neun Befragte mit Ja (27 %), sieben mit Nein (21 %) und 17 (51 %) konnten dazu keine Angaben machen. Aus den Antworten der Befragten lässt sich ableiten, dass besonders in Ballungsräumen, in denen mehrere Terminals in einem engeren Umfeld liegen, die 53.

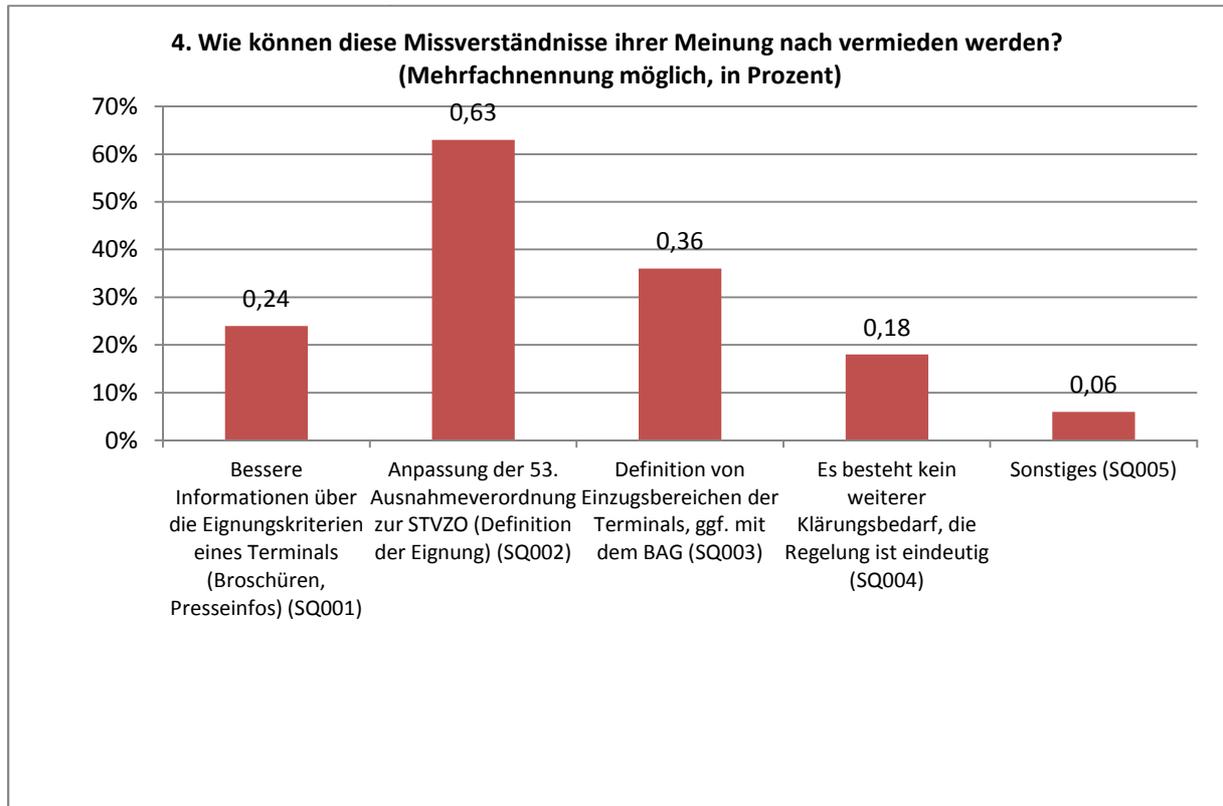
Ausnahmereverordnung der STVZO, hinsichtlich der unscharfen Entfernungsregelung, zu unterschiedlichen Bewertungen führt.



Bei der dritten Frage „Wie wird (üblicherweise) mit den aus einer solchen Kontrolle resultierenden Verwarnungen oder Bußgeldern verfahren?“ gaben acht Befragte (24 %) an, das Bußgeld akzeptiert und bezahlt zu haben, drei (9 %) einigten sich auf informellen Weg, zwei Befragte (6 %) legten Einspruch ein, von dem einer zum Erfolg führte. Ein Befragter (3 %) ließ es auf eine gerichtliche Entscheidung ankommen, die jedoch erfolglos ausging. vierzehnmal (42 %) wurde angegeben, nicht zu wissen, wie mit einem Bußgeld verfahren wurde.



Interessant ist in diesem Zusammenhang die Betrachtung der vierten Frage „Wie können die Missverständnisse ihrer Meinung nach vermieden werden?“. Deutlich wird, dass sich die Zufriedenheit mit der 53. Ausnahmereordnung unter KV-Akteuren hinsichtlich der Praktikabilität in Grenzen hält.



Die klare Mehrheit spricht sich für eine Anpassung oder Änderung der Ausnahmereordnung aus (84 %). Bedarf besteht zum einen an Informationen über Eignungskriterien von Terminals. Speditionen und Verlager können ohne ausreichende Kenntnisse über logistische Möglichkeiten eines Terminals deren Eignung für ihre zu transportierenden Güter nicht in ausreichendem Maße feststellen. Während eines Bußgeldverfahrens kann dies sicher kaum als mildernder Umstand gewertet werden, nichts desto trotz lassen sich dadurch Verwarnungen vermeiden.

Mit 21 Nennungen sprechen sich 43 Prozent der Befragten für eine Änderung der Ausnahmereordnung aus. Die Branchenvertreter des KV sehen hier dringenden Handlungsbedarf in der Definition der Eignung und machten dazu Bemerkungen wie „praxisfremd“ oder führt zu „Unstimmigkeiten“. Die Verordnung in ihrer aktuellen Ausgestaltung lässt nach dieser Lesart Raum für Interpretationen. Zur Vermeidung von Interpretationsspielräumen können sich 12 Befragte (36 %) vorstellen, mit dem Bundesamt für Güterverkehr zu kooperieren um Einzugsbereiche von Terminals zu definieren.

5. Bemerkungen
„Die Regelung ist praxisfremd und muss geändert werden“
„Sind Umschlagterminals in Häfen (nicht Container) auch als Bahnhöfe zu verstehen?“
„Hier ist „DRINGEND“ notwendig, zur Vermeidung von Unstimmigkeiten, den Verordnungstext zu ändern!“
„Vorschlag einer Ergänzung, durch Einfügen der Worte –die Relation bedienenden- zwischen den Worten „geeigneten“ und „Bahnhof“

Lediglich sechsmal (12 %) wurde bestätigt, dass es keinen weiteren Klärungsbedarf gibt, da die aktuelle Regelung eindeutig ist.

Mit der abschließenden Frage wurde nach dem Unternehmensbereich gefragt. Terminalbetreiber und Speditionen stehen im Zusammenhang mit der Fragestellung dieses Surveys als am ehesten Betroffene im Mittelpunkt der Kategorisierung. So ist es wenig verwunderlich das 24 Befragte (73 %) aus diesem Bereich kommen. 27 % oder neun Befragte haben diese Frage mit Sonstiges beantwortet.

Fazit

Die aktuelle Ausgestaltung der 53. Ausnahmereordnung der STVZO, die auch als 44-Tonnen-Regelung bezeichnet wird, ist aus Sicht zahlreicher Akteure des Kombinierten Verkehrs unzureichend in Formulierung und Ausgestaltung. Die Definition des „nächstgelegenen geeigneten Bahnhofs“ lässt Interpretationen zu oder wird mangels des nötigen Wissens über Terminals und Bahnhöfe nicht berücksichtigt. In Ballungsräumen mit einer großen Dichte von Umschlageinrichtungen stellt dies ein besonderes Problem dar. So entstehen den Speditionen, Terminalbetreibern und Anderen unnötige Verzögerungen und Kosten im Betriebsablauf. Zudem wird das Zuwiderhandeln gegen die Verordnung mit Punkten in Flensburg geahndet was den LKW-Fahrer unmittelbar betrifft. Mit Inkrafttreten des neuen Bußgeldkatalogs und des Entzugs der Fahrerlaubnis bereits bei acht Punkten ebenfalls kein unbedeutender Faktor für ein Logistikunternehmen. Eine deutliche Mehrheit der Befragten spricht sich daher für eine praxisnahe Lösung und Umgestaltung der Verordnung aus. Dazu ist man zu Kooperation mit den Verantwortlichen Behörden bereit. Auch bessere Informationen über Eignungskriterien von Bahnhöfen und Terminals sind auf Unternehmensseite sehr gefragt, hier besteht bei den Befragten Nachholbedarf.