Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner,
Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/13097 –

**Nachhaltigkeit im Güterkraftverkehr steigern, Energieverbrauch und die Anzahl der
Lkw-Fahrten vermindern, Straßen und Brücken schonen**

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, in dem sie fordern, durch Änderung der die Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO) das zulässige Gesamtgewicht für Lastkraftwagen anzupassen. Sie fordern die Zulässigkeit von 44-Tonnern und begründen dies damit, dass einerseits der Verbrauch je Tonnenkilometer reduziert werde und gleichzeitig die Straßenbelastung vermindert würde. Auch würden weniger Fahrer benötigt.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/13097 abzulehnen.

Berlin, den 23. Oktober 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Karl Holmeier
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Karl Holmeier

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage auf **Drucksache 19/13097** in seiner 112. Sitzung am 12. September 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen in ihrem Antrag aus, dass angesichts der Verhältnisse in den übrigen EU-Ländern auch in der Bundesrepublik Deutschland das zulässige Gesamtgewicht für Lastkraftwagen angepasst werden solle. Fast alle Länder Europas ließen mittlerweile Lkw mit einem Gesamtgewicht von 44 bis zu 64 t zu. Durch die geforderte Anpassung könne der Verbrauch je Tonnenkilometer reduziert und gleichzeitig die Straßenbelastung vermindert werden. Durch die anteilig höhere Nutzlast des „44-Tonnners“ würden künftig für die gleiche Menge an Waren weniger Fahrten und Fahrer benötigt. Eine Benachteiligung des Kombinierten Verkehrs Lkw/Bahn sei nicht zu befürchten, da die Bahn schon heute an der Kapazitätsgrenze fahre und zusätzliche Gütermengen kaum aufnehmen könne. Moderne schwere Lkw seien hinsichtlich Energieverbrauch und Umweltfreundlichkeit auch durchaus mit der Bahn vergleichbar. Die vorgeschlagene Änderung der StVZO brächte auch Vorteile für das deutsche Transportgewerbe, da in der EU nicht unerhebliche Wettbewerbsverzerrungen durch Unterschiede im zulässigen Gesamtgewicht von Nutzfahrzeugen gegeben seien.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/13097 in seiner 46. Sitzung am 16. Oktober 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/13097.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/13097 in seiner 48. Sitzung am 16. Oktober 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/13097.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/13097 in seiner 53. Sitzung am 23. Oktober 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, die Zulassung eines Gewichts von 44t werde grundsätzlich nur im kombinierten Verkehr erlaubt. Die Ausnahmeregelung solle einen Anreiz für den Kombinierten Verkehr schaffen, um mehr Transporte auf die Schiene zu bringen und damit die Straße als Transportweg und die Umwelt zu entlasten. Ein allgemein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen für alle Transporte gebe es, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auch sonst in der Europäischen Union nicht. Angesichts der Tatsache, dass die meisten Transporte in Deutschland Volumentransporte seien, führe eine Erhöhung des zulässigen Gewichts auch nicht zu einer besseren Auslastung oder weniger Fahrten. In Einzelfällen könne auch heute schon eine Erhöhung des Gewichts festgelegt werden.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, auch sie lehne den Antrag ab. Die zur Begründung des Antrags herangezogenen Studien seien zum Teil 18 Jahre alt. Der Vorschlag enthalte eine sehr komplexe Einteilung des zulässigen Gesamtgewichts. Bereits heute führen 10 bis 15 % der LKW mit zu hohem Gewicht. Die Durchführung von Kontrollen sei bereits jetzt schwierig und würde durch kompliziertere Regelungen noch schwieriger. Wie bereits erwähnt, gebe es bereits heute in Einzelfällen die Möglichkeit, ein Gesamtgewicht von 44 t zuzulassen. Ferner habe auch die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme rechtliche Bedenken gegen den Inhalt des Antrags geltend gemacht.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, es sei bemerkenswert, dass ihr Antrag nicht auf Zustimmung stoße, obwohl er zur CO₂-Reduktion beitragen solle. Wenn man im Kombinierten Verkehr kurzfristig die Tonnage erhöhe, werde auch die Straßenbelastung erhöht. Deshalb habe sie in ihrem Antrag die Zulassung der 44 t in Verbindung mit einer weiteren Laufachse vorgesehen. Dadurch ergebe sich eine geringere Straßenbelastung, die nochmals durch eine größere Reifenbreite reduziert werde. Sie plädiere nicht für eine Zunahme der Güter auf der Straße, akzeptiere aber die Realität, dass die vorhandene Steigerung des Verkehrs nicht von der Schiene aufgenommen werden könne. Sie wolle den Anstieg des Verkehrs auffangen, ohne mehr Fahrzeuge auf der Straße zu haben.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, es sei sinnvoll, an das Thema ohne Emotionen heranzugehen und die Frage zu stellen, ob eine Erhöhung des Gesamtgewichts Vorteile haben könnte. Angesichts der mangelnden Übereinstimmung der Forderungen mit EU-Recht werde sie sich bei dem Antrag enthalten. In der Tat würden immer wieder Überladungen bei Lkw festgestellt und es gebe massive Probleme bei der Kontrolldichte. Auch sie teile die Meinung, dass man mehr Güter auf die Schiene bringen solle. Angesichts der Situation bei der Bahn, die kaum Kapazitäten aufnehmen könne und bei der massive Zugausfälle zu beklagen seien, sei eine Verlagerung aber wenig realistisch.

Die **Fraktion DIE LINKE**. betonte, sie lehne die Forderungen des Antrags ab. Jede Erleichterung zugunsten des Lkw mache es der Bahn schwerer, im Wettbewerb zu bestehen. Die Situation bei der Bahn sei in der Tat so, dass dringender Handlungsbedarf bestehe. Dabei gehe es nicht nur um weiteren Ausbau, auch für den Güterverkehr. Man müsse alles daran setzen, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und nicht umgekehrt. Die Argumentation, dass Transport von und zum Gleisanschluss per Lkw erfolge, würde hinfällig, wenn es in Gewerbegebieten eigene Gleisanschlüsse gebe. Auch diese müssten gefördert werden. Einen nachhaltigen Verkehr und Güterverkehr mit Gigalnern zu entwickeln, sei völlig indiskutabel.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, ihr sei unklar, was die Antragsteller mit ihrem seltsamen Antrag bezweckten; ob sie insgesamt schwerere oder längere Lkw haben wollten und ob sie den Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagern wollten. Auf jeden Fall würde eine Annahme des Antrags zu keiner guten Entwicklung führen. Schwerere Lkw würden die Infrastruktur stärker belasten, insbesondere die Brücken. Die Zahl der Achsen sei insofern nicht ausschlaggebend, sondern das Gewicht. Die für den Kombinierten Verkehr geltenden Ausnahmeregelungen bildeten einen sinnvollen Anreiz. Sie lehne den Antrag ab.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/13079.

Berlin, den 23. Oktober 2019

Karl Holmeier
Berichtersteller