

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Petr Bystron, Siegbert Droese, Dietmar Friedhoff, Kay Gottschalk, Mariana Iris Harder-Kühnel, Martin Hebner, Lars Herrmann, Martin Hohmann, Stefan Keuter, Jörn König, Rüdiger Lucassen, Ulrich Oehme, Gerold Otten, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

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

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), § 34, Achslast und Gesamtgewicht, wie folgt zu ändern:

Im Absatz 6 Nummer 5 wird die Formulierung „mit mehr als vier Achsen“ durch die Formulierung „mit fünf Achsen“ ersetzt.

Absatz 6 Nummer 6 wird wie folgt geändert:

„Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) mit sechs oder mehr Achsen, die mindestens mit dreiachsigem Zugfahrzeug und dreiachsigem Anhänger beziehungsweise Sattelaufleger in besonders straßen- und brückenschonender Bauweise ausgeführt sind: 44,00 t

Als besonders straßen- und brückenschonende Bauweise gelten folgende Achslasten in Abweichung von § 35 Absatz 4, wenn:

- die Zugmaschine mit der Radformel 6x2/4 folgende Achslasten nicht überschreitet:
 - Achse 1 (erste Lenkachse) 6,0 t
 - Achse 2 (zweite Lenkachse) 6,0 t
 - Achse 3 (Antriebsachse) 11,0 t,
- die Zugmaschine mit der Radformel 6x2 folgende Achslasten nicht überschreitet:
 - Achse 1 (erste Lenkachse) 6,0 t
 - Achse 2 (Antriebsachse) 11,0 t
 - Achse 3 (Nachlaufachse) 6,0 t,
- die Zugmaschine mit der Radformel 6x4 folgende Achslasten nicht überschreitet:
 - Achse 1 (erste Lenkachse) 6,0 t
 - Achse 2 (erste Antriebsachse) 8,5 t
 - Achse 3 (zweite Antriebsachse) 8,5 t,

- und die Nennquerschnittsbreite auf den Reifen der Lenk- und/oder Nachlaufachsen an den Zugmaschinen mindestens 385 mm beträgt und die Nennquerschnittsbreite der Reifen der Antriebsachse mindestens 315 mm beträgt und die Antriebsachse(n) mit Doppelbereifung ausgestattet ist/sind.
- Der Anhänger und Sattelanhänger folgende Achslast nicht überschreitet:
 - 3 Achsen mit der Achslast 7,0 tund die Nennquerschnittsbreite der Reifen bei Einzelbereifung auf allen Achsen mindestens 445 mm beträgt oder Zwillingsbereifung vorhanden ist und die Achsabstände bei Sattelanhängern mehr als 1,3 m betragen“.

Berlin, den 5. September 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Angesichts der Verhältnisse in den übrigen EU-Ländern sollte auch in der Bundesrepublik Deutschland das zulässige Gesamtgewicht für Lastkraftwagen maßvoll angepasst werden. Wenn die entsprechenden Vorschriften dezidiert formuliert sind, kann dadurch erreicht werden, dass einerseits der Verbrauch je Tonnenkilometer reduziert wird und sich gleichzeitig die Straßenbelastung vermindert. Insgesamt lässt sich somit die Nachhaltigkeitsbilanz verbessern.¹

Ein Problem in der Transportbranche ist der Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern. Durch die anteilig höhere Nutzlast des 44-Tonnners würden künftig für die gleiche Menge Waren weniger Fahrten und damit Fahrer benötigt.²

Weiterhin ist mit einer Steigerung des Güterkraftverkehrsaufkommens in Europa zu rechnen.³ Um den dadurch verursachten, zusätzlichen Verkehr bewältigen zu können, sind gemeinsame Anstrengungen der Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiff und Straße notwendig. Insbesondere Lkw-Verkehre im Nahbereich mit spezifisch schwerer Ladung, wie alles rund um den Bereich Bau-, Steine-, Forst-, Silo- oder Tanktransporte, kann durch 44-Tonner ressourcenschonender transportiert werden. Das Potenzial zur Verringerung von Lkw-Fahrten ist sehr groß, so schreibt der Verband Deutscher Papierfabriken (VDP) in der „Deutsche-Verkehrs-Zeitung“, Ausgabe 51/2018, dass alleine bei den Verbandsmitgliedern 220.000 Lkw-Fahrten durch die Einführung von 44-Tonnern entfallen würden.

Eine befürchtete Benachteiligung des Kombinierten Verkehrs Lkw/Bahn, durch schwerere Lkw wird nicht eintreten. Die Bahn fährt heute schon dicht an der Kapazitätsgrenze und kann zusätzliche Gütermengen ohne weiteren Netzausbau nur schwerlich aufnehmen. Bis dahin werden allerdings noch Jahre vergehen. Bei der erwarteten Steigerung der Gütermengen um 38 % von 2010 bis 2030⁴ wird für den Kombinierten Verkehr noch ein erheblicher Anteil am Gesamtaufkommen ergeben.

¹ <https://docplayer.org/38368965-Weltweiter-vergleich-von-leistungsmerkmalen-schwerer-lastzuege-ergebnisse-der-oecd-studie-moving-freight-with-better-trucks.html>; Weltweiter Vergleich von Leistungsmerkmalen schwerer Lastzüge – Ergebnisse der OECD Studie „Moving Freight With Better Trucks“; Dr.-Ing. K. P. Glaeser, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach; Mr. A. Ritzinger, ARRB Group Ltd, Melbourne, Australien

² <https://docplayer.org/38368965-Weltweiter-vergleich-von-leistungsmerkmalen-schwerer-lastzuege-ergebnisse-der-oecd-studie-moving-freight-with-better-trucks.html>

³ www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Jahrestab_16_17.html?jsessionid=283B4493032E758892E1E3A4B40EE5-EE.live21302?nn=13100

⁴ www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Multimodaler-Gueterverkehr/multimodaler-gueterverkehr.html

Hinsichtlich des Energieverbrauchs und der Umweltfreundlichkeit sind moderne Lkw durchaus mit der Bahn konkurrenzfähig – sofern man schwere Lkw mit der Bahn vergleicht. Kleinlaster, die naturgemäß schlechter abschneiden, sind nur im innerörtlichen Einsatz sinnvoll, dort wo die Bahn gar keine Lösungen anbieten kann. Hier ist allerdings zu erwarten, dass diese mittelfristig auf Elektroantrieb umgestellt werden. Bei dem Vergleich der Umweltverträglichkeit von Lkw und Bahn muss man bei der Bahn immer den hohen Aufwand an Zeit und Energie zum Transport der Ware vom Versender zum Beladebahnhof und dann vom Entladebahnhof zum Empfänger, den sogenannten Vor- und Nachlauf der Ware einrechnen.⁵ Der Vorteil der Bahn liegt vor allem bei der Entlastung der Straßen und damit bei der Vermeidung von Staus und den daraus resultierenden Vorteilen wie Abgas- und Unfallvermeidung.

Die vorgeschlagene Änderung der STVZO brächte auch Vorteile für das deutsche Transportgewerbe. Es existieren mittlerweile in der EU nicht unerhebliche Wettbewerbsverzerrungen hinsichtlich der zulässigen Gesamtgewichte von Nutzfahrzeugen.⁶ Fast alle Länder Europas lassen mittlerweile Lkw mit einem Gesamtgewicht von 44 bis zu 64 Tonnen zu. Deutschland bildet bisher eine der wenigen Ausnahmen, und so gibt es in diesen Wochen eine Verbände-Initiative mit dem Titel „44 Tonnen für eine zukunftsweisende Logistik“⁷. Aus Sicht der Antragsteller ist diese Verbände-Initiative zielführend.

Ein großes Problem der Unterhaltung der Straßeninfrastruktur stellen die durch den Schwerlastverkehr verursachten Straßenschäden dar. Der Verschleiß an der Straße steigt je nach Fahrbahnunterbau mit der zweiten bis siebten Potenz.^{8,9} Der Unterschied bei dem Gesamtgewicht über 40 bis 44 Tonnen ist weitaus weniger ausschlaggebend, wenn es gelingt, die Achslasten durch detaillierte Vorschriften entsprechend zu reduzieren. Nach den Ergebnissen der europäischen Untersuchung COST-334, an deren Ergebnissen auch die BAST¹⁰ beteiligt war, ist ein gut konstruierter 6-Achsen Lastkraftwagen mit 44 Tonnen Gewicht nicht mehr und bei optimierter Bereifung sogar weniger straßenschädigend als ein EU-konformer Standard-40-Tonner.

Aus der Publikation der BAST¹¹ kann man entnehmen:

„Aus den Simulationen zur Fahrstabilität, Spurwechselmanöver und Lenkwinkelsprung, zeigen sich folgende Trends: Es gibt längere und schwerere Fahrzeuge, die ähnliche gute Leistungen erzielen wie die derzeit typischen Fahrzeuge, d. h. sie sind generell nicht unsicherer. Längere und/oder schwerere Lastzugkombinationen ermöglichen also Produktivitätssteigerungen, helfen Staus zu reduzieren, können ähnlich sicher gebaut werden und liefern wirtschaftliche und ökologische Vorteile und, wenn genügend Achsen vorhanden sind, ohne die Infrastruktur (Straßen) übermäßig zu belasten.“

Begründung zur Änderung Absatz 6 Nummer 5:

Die genaue Vorgabe der Anzahl von fünf Achsen ist bei diesem Antrag zielführend, da die Antragsteller bei Kraftfahrzeugkombinationen mit sechs Achsen ein Gesamtgewicht von größer 40 bis 44 Tonnen erlauben möchten.

Begründung zur Änderung Absatz 6 Nummer 6:

Durch die Änderung der Nummer 6 wird der zukünftige Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von größer 40 bis 44 Tonnen dezidiert vorgegeben. Um eine straßen- und brückenschonende Bauweise sicherzustellen, muss die Radformel¹² der Zugmaschinen als auch die Nennquerschnittsbreite¹³ der verwendeten Reifen im Gesetzestext genau genannt werden. Ferner sind die Antragsteller der Meinung, dass bei der Legalisierung von Gesamtgewichten größer 40 bis 44 t die Zugmaschine mindestens drei Achsen haben muss, um ein stabiles Fahr- und vor allem Bremsverhalten auf glattem Untergrund oder kurvigen Straßen zu gewährleisten. Eine Fahrzeugkom-

⁵ www.bgl-ev.de/images/daten/emissionen/vergleich.pdf

⁶ www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/weights_0.pdf

⁷ www.fdb-fertigteilbau.de/fdb/verbaende-initiativen/initiative-verkehrsentlastung/

⁸ www.fhwa.dot.gov/infrastructure/50aasho.cfm

⁹ <https://comt.ca/english/programs/trucking/Pavements/European%20Commission%20COST%20334%20Study%20-%20Effects%20of%20Wide%20Single%20Tyres%20and%20Dual%20Tires%202001.pdf>

¹⁰ www.bast.de/BAST_2017/DE/Home/home_node.html

¹¹ <https://docplayer.org/38368965-Weltweiter-vergleich-von-leistungsmerkmalen-schwerer-lastzuege-ergebnisse-der-oecd-studie-moving-freight-with-better-trucks.html>

¹² <https://de.wikipedia.org/wiki/Radformel>

¹³ <https://reifenpresse.de/wp-content/uploads/2013/11/UN-ECE-R54.pdf>

bination aus Zwei-Achs-Zugmaschine und Vier-Achs-Auflieger bzw. Anhänger wird ausdrücklich nicht befürwortet.

Eine explizite Nennung von Containern oder Wechsellaufbauten entfällt, da dieser Antrag für alle Lkw einheitlich vorgesehen ist.

Zu der beantragten Reifenbreite für Auflieger/Anhänger in der Nennquerschnittsbreite von 445 mm sei angemerkt, dass diese Reifenart wesentliche ökologische und damit nachhaltige Vorteile¹⁴ für den Fahrzeugbetreiber bringt. Genannt seien:

- weniger Kraftstoffverbrauch
- hohen Lebensdauer
- Gewinn an Stabilität
- besseres Fahrverhalten
- höhere Transportsicherheit

Ferner liegt ein Referentenentwurf „[...] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem Stand 21. Dezember 2018 vor. Hierzu besteht der oben aufgeführte Ergänzungsbedarf.

Die in dem Referentenentwurf genannte Änderung von § 34 Absatz 6 Nr. 6a und 6b STVZO entfällt mit diesem Antrag, da die Antragsteller 42 Tonnen auf fünf Achsen wegen der hohen straßenschädigenden Wirkung ablehnen.

¹⁴ <https://lkw.michelin.de/Produkte/DIE-RICHTIGEN-REIFEN-FINDEN/X-MULTI/MICHELIN-X-ONE-MAXITRAILER>

