

Initiative Verkehrsentlastung

44 Tonnen für eine zukunftsweisende Logistik

POSITIONSPAPIER

Logistik-Engpässe bekämpfen – zulässiges LKW-Gesamtgewicht angleichen

Forderung

Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von LKW von 40 auf 44 Tonnen

Vorteile

1. Die Zahl der Transporte wird spürbar reduziert. Über die gesamte Wirtschaft könnten jährlich mehrere Millionen LKW-Fahrten eingespart werden.
2. Dies wäre mit einem insgesamt geringeren Kraftstoffverbrauch und weniger Ausstoß von CO₂ verbunden; der Verkehrssektor würde damit einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.
3. Der in den letzten Jahren zunehmende Mangel an qualifizierten Fahrern kann durch eine Reduzierung von Transporten bei gleichem Güteraufkommen entschärft werden.
4. Die bereits heute erreichte Kapazitätsgrenze des vielfach überlasteten Fernstraßennetzes würde sich entspannen. Zudem würde sich auch das Unfallrisiko mit jedem nicht durchgeführten Transport reduzieren, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsknotenpunkte.
5. Bestehende Wettbewerbsverzerrungen mit den meisten EU-Nachbarländern hinsichtlich des zulässigen Gesamtgewichts könnten zumindest verringert werden.
6. Zahlreiche Nutzfahrzeuge sind bereits für 44-Tonnen-Verkehre geeignet und fahren bislang meist technisch unterausgelastet. Dies gilt zum Beispiel für viele LKW, die gelegentlich im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden; hier sind bereits seit Jahrzehnten Transporte mit 44 Tonnen erlaubt.
7. Durch die Angleichung des Gesamtgewichts auf 44 Tonnen sind für die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für Brücken, keine signifikanten Mehrbelastungen zu erwarten.

Kurzfassung

Die Verkehrspolitik in Deutschland steht vor erheblichen Herausforderungen: Obwohl das Straßennetz schon jetzt vielfach überlastet und das Niveau der CO₂-Emissionen problematisch ist, wird von 2010 bis 2030 ein weiteres Wachstum allein des Straßengüterverkehrs um 39 % prognostiziert. Daher nutzen viele Unternehmen bereits heute nach Möglichkeit die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße bzw. den Kombinierten Verkehr. Darüber hinaus ist es jedoch unabdingbar, vorurteilsfrei die Potenziale einer Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr zu prüfen.

Enorme Vorteile ergeben sich, wenn das zulässige Gesamtgewicht von LKW von 40 auf 44 Tonnen angeglichen wird. Viele Transporte könnten dann wesentlich effizienter durchgeführt werden. Über die gesamte Wirtschaft ließen sich auf diese Weise mehrere Millionen LKW-Fahrten pro Jahr einsparen. Eine Verschärfung der Probleme mit Straßen- oder Brückenschäden wird durch eine Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von LKW auf 44 Tonnen nicht erwartet: Ein eigens in Auftrag gegebenes Gutachten renommierter Experten kommt zu dem Ergebnis, dass nur mit geringfügigen Mehrbelastungen von Brücken zu rechnen wäre.

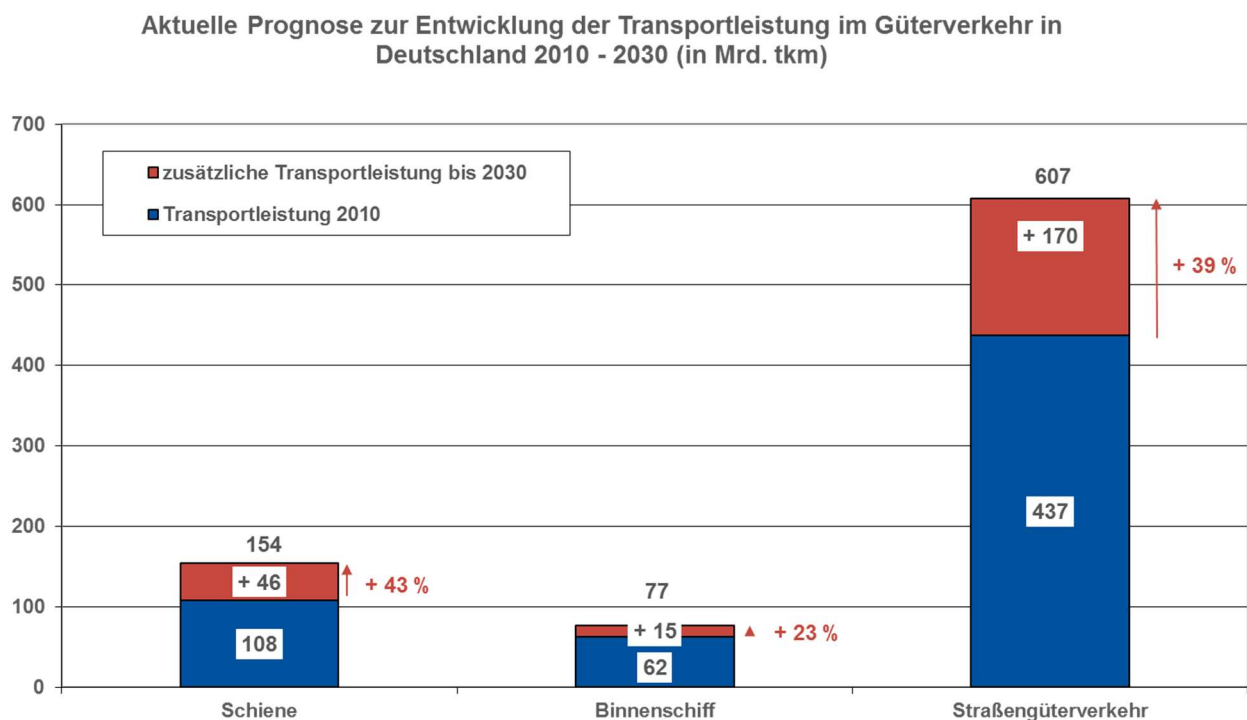
Detaillierte Fassung

Vorbemerkung:

Unsere Mitgliedsunternehmen setzen, wo immer dies möglich ist, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff ein. Sie tätigen z. T. umfassende Investitionen in eigene Bahnbetriebe, in eigene Schieneninfrastruktur und in werkseigene Binnenhäfen. Aber nicht alle Verkehre können mit Bahn oder Binnenschiff durchgeführt werden. Bei den verbleibenden Transporten kann der LKW seine verkehrsträgerspezifischen logistischen Vorteile ausspielen, beispielsweise bei sehr eiligen Verkehren oder bei Kunden, die über keinen Gleis- oder Hafenanschluss verfügen. Auch bei kurzen Transportentfernungen wird die Nutzung von Bahn oder Binnenschiff stark erschwert.

Sachverhalt:

Die aktuelle Prognose der Bundesregierung sagt bis 2030 ein Wachstum der Transportleistung des Straßengüterverkehrs um 39 % voraus. Im Bahnsektor wird ein starker Zuwachs um 43 % vorhergesagt. Bei beiden Verkehrsträgern ist die Kapazität der Infrastruktur schon heute zum Teil überlastet.



Quelle: BMVI: Verkehrsprognose 2030, eigene Berechnungen

Das Schaubild verdeutlicht die tatsächlichen Proportionen im Güterverkehr: Die Transportleistung der Güterbahnen beträgt heute weniger als ein Viertel der Transportleistung des Straßengüterverkehrs. Zwar ist eine durchgreifende Stärkung der nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff in hohem Maße wünschenswert. Selbst eine deutlich höhere Mengensteigerung bei beiden Verkehrsmodi könnte aber die grundlegenden Relationen der Verkehrsträger bis 2030 kaum beeinflussen. Das Gros des Verkehrswachstums wird also in jedem Fall auf der Straße bewältigt werden müssen. Und der bei weitem größte Teil der Verkehrsleistung insgesamt wird auch 2030 in jedem Fall auf der Straße stattfinden.

Insofern muss zwingend die Frage gestellt werden, wie der Straßengüterverkehr effizienter und nachhaltiger durchgeführt werden kann als heute. Hierbei muss auch vorurteilsfrei analysiert werden, ob die gegenwärtig zugelassenen Fahrzeuggewichte im Straßengüterverkehr tatsächlich volkswirtschaftlich optimal sind. Für unsere Mitgliedsunternehmen ist eine Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von besonderer Bedeutung, da auf diese Weise Transporte reduziert und Klima- sowie Umweltpolitikziele der Bundesregierung unterstützt werden.

Unsere Forderung und deren Vorteile:

Wir sprechen uns für eine Angleichung des zulässigen LKW-Gesamtgewichts von 40 auf 44 Tonnen aus. Derartige Verkehre sind bereits heute genehmigungsfrei erlaubt, wenn Transporte innerhalb des Kombinierten Verkehrs durchgeführt werden. Hierbei ist klarzustellen: Eine allgemeine Zulassung von 60-Tonnen-LKW in Deutschland – wie in der Vergangenheit kontrovers diskutiert - lehnen wir nachdrücklich ab. Die Infrastruktur ist für einen solchen weitreichenden Schritt nicht ausgelegt, was sich auch in den nächsten Jahrzehnten nicht ändern dürfte.

Eine Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von 40 auf 44 Tonnen hätte im Wesentlichen folgende Vorteile:

1. Die Zahl der Transporte würde bei gleichem Güteraufkommen spürbar reduziert. Denn eine solche Maßnahme würde eine Erhöhung der Zuladung von bisher rund 26 Tonnen auf 30 Tonnen erlauben, was einen Zuwachs von 15 % bedeutet. So könnten in der gesamten Wirtschaft rechnerisch mehr als jeder achte Transport und damit jährlich mehrere Millionen Transporte eingespart werden.
2. Weniger Transporte würden zu einem insgesamt geringeren Kraftstoffverbrauch und weniger Ausstoß von CO₂ führen, was klima- und umweltpolitisch gewünscht ist. Zudem würde die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur besser genutzt.
3. Große Sorgen bereitet der Initiative Verkehrsentslastung der zunehmende Mangel an qualifizierten Fahrern. Auch dieses Problem kann durch eine Reduzierung von Transporten bei gleichem Güteraufkommen etwas entschärft werden.
4. Die Straßeninfrastruktur gerät bereits heute vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen. Die mit der Ausweitung der Gewichte verbundene Einsparung zahlreicher Gütertransporte würde insbesondere die Knotenpunkte im Fernstraßennetz deutlich entlasten und damit zu weniger Staus und mehr Sicherheit auf den Autobahnen beitragen.
5. Im grenznahen Bereich könnten gegenüber den meisten EU-Nachbarländern durch die Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen eine Wettbewerbsgleichheit hergestellt oder der Rückstand beim zulässigen Gesamtgewicht zumindest verringert werden. Ein Blick in die direkten Nachbarländer zeigt, wie weit sich Deutschland mit dem Festhalten an einem Maximalgewicht von 40 Tonnen bereits isoliert hat. Lediglich in der Schweiz und Österreich, die als Alpentransitländer in einer besonderen Situation sind, und in Polen ist das LKW-Gesamtgewicht ebenfalls auf 40 Tonnen begrenzt. Hingegen sind in Belgien, Luxemburg, Frankreich und Tschechien 44 Tonnen erlaubt, in den Niederlanden 50 Tonnen und in Dänemark sogar 54 Tonnen. Perspektivisch von Bedeutung wäre zudem auch eine europaweit einheitliche Erhöhung der LKW-Gewichtsgrenze auf 44 Tonnen bei grenzüberschreitenden Verkehren (sofern alle durchquerten Länder ein solches Gewicht erlauben), da Transporte, die zwei oder mehr Länder berühren, eine immer größere Bedeutung aufweisen. Ein sachlicher Grund, solche grenzüberschreitenden Verkehre gegenüber Binnenverkehren zu diskriminieren, ist nicht erkennbar.

6. Der Nutzen wäre auch deshalb so hoch, weil zahlreiche Nutzfahrzeuge bereits für 44-Tonnen-Verkehre geeignet sind und bislang meist unterausgelastet fahren. Dies gilt zum Beispiel für viele LKW, die gelegentlich im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden.

Auswirkungen auf Brücken und Schienengüterverkehr:

Eine Verschärfung der Probleme mit Straßen- oder Brückenschäden wird durch die Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von LKW auf 44 Tonnen nicht erwartet: Transporte mit 44 Tonnen Gesamtgewicht sind bereits heute im Kombinierten Verkehr erlaubt. Eine stärkere Belastung des Fahrbahnbelags ist nicht zu erwarten, da die hierfür relevanten maximalen Achslasten unverändert bleiben sollen. In einem eigens in Auftrag gegebenen Gutachten renommierter Experten¹ wurde das oft angeführte Gegenargument analysiert, höhere Gesamtgewichte seien für die Brücken in Deutschland extrem schädlich und daher abzulehnen. Für 44-Tonnen-LKW kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass nur mit geringfügigen Mehrbelastungen der Brücken zu rechnen wäre. Viel wichtiger sei es, die illegale Überladung von LKW wirksam zu reduzieren. Wir würden eine solche Initiative mit Nachdruck unterstützen: Sofern die Transporte gleich nach Beladung entsprechend verwogen werden können, verlässt schon heute kein LKW unverwogen die Betriebsgelände unserer Mitgliedsunternehmen; überladene Fahrzeuge werden nicht geduldet. Es besteht ein hohes Interesse, „schwarzen Schafen“ im In- und Ausland unlautere Wettbewerbsvorteile zu verwehren. Auch die von ihnen zu verantwortenden Schäden an der Infrastruktur sind zum Schaden aller.

Auf wichtige Effizienzverbesserungen beim mit weitem Abstand wichtigsten Verkehrsträger Straße zu verzichten, könnte allenfalls dann rational sein, wenn erhebliche negative Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr durch die Einführung von 44-Tonnen-LKW zu erwarten wären. Diese Bedenken teilen wir nicht. Die Bahn ist, was das zulässige Gesamtgewicht pro Transporteinheit betrifft, ohnehin bei weitem im Vorteil: Manche Güterwagen erreichen eine Lastgrenze über 100 Tonnen, Züge mit vierstelligen Tonnagen sind üblich. Daher ist der Schienengüterverkehr - oder auch das Binnenschiff - für Unternehmen, die schwere Güter verladen, fast immer der Verkehrsträger der „ersten Wahl“. Wird dennoch der LKW genutzt, liegt dies nicht an möglichen Gewichtsgrenzen, sondern an einem fehlenden Gleis-/Hafenanschluss des Empfängers, einer zu kurzen Transportentfernung, an der Unwirtschaftlichkeit einer Lösung im Kombinierten Verkehr oder an anderen Sachzwängen.

¹ Joachim Naumann: „Projektbezogene Erkenntnisse aus den Grundlagenuntersuchungen zu Lkw-Gesamtlasten von 44t“, Bonn, 07.06.2017; Prof. Dr.-Ing. Karsten Geißler, Prof. Dr.-Ing. Reinhard Maurer: „Grundlagenuntersuchungen zu Lkw- Gesamtlasten von 44 t - Auswirkungen auf den Brückenbestand“, Berlin / Dortmund, 15.07.2016

Fazit:

Für den Straßengüterverkehr in Deutschland, als wichtigem Transitland, werden für die kommenden Jahre weiter hohe Wachstumsraten prognostiziert. Daher müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, den Straßengüterverkehr möglichst effizient zu gestalten.

Ein wesentlicher Baustein hierbei ist die Angleichung der zulässigen Gesamtgewichte für Nutzfahrzeuge von maximal 40 auf 44 Tonnen. Auf diese Weise können LKW deutlich effizienter eingesetzt werden, wodurch der Frachtraumknappheit und dem Fahrermangel entgegengewirkt wird. Insgesamt dürften sich pro Jahr mehrere Millionen LKW-Fahrten, zum Teil Gefahrguttransporte, einsparen lassen. Dadurch ergäbe sich insgesamt eine spürbare Reduktion der CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs. Im Gegensatz zu alternativen Antriebskonzepten, die durchgängig noch weit von einer Marktdurchdringung entfernt sind, könnten durch eine moderate Erhöhung des Gesamtgewichts bereits kurzfristig spürbare Einsparungen erzielt werden, da in vielen Fällen keine Investitionen in verändertes Fahrzeugmaterial erforderlich sind.

Wir fordern die Politik auf, die Voraussetzungen für eine Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts für LKW auf 44 Tonnen zu schaffen.

7.September 2018

Die „Initiative Verkehrsentlastung – 44 Tonnen für eine zukunftsweisende Logistik“ wird gebildet durch:



bauforumstahl e. V.
Sohnstraße 65, 40237 Düsseldorf



Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden (bbs)
Kochstr. 6-7, 10969 Berlin



Bundesverband der Agrargewerblichen Wirtschaft
Invalidenstraße 34, 10115 Berlin



Bundesverband des Deutschen Getränkefachgroßhandels
Monschauer Straße 7, 40549 Düsseldorf



Bundesverband Deutscher Pflanzenzüchter e.V. (BDP)
Kaufmannstr. 71-73, 53115 Bonn



Deutscher Raiffeisenverband e. V.
Pariser Platz 3, 10117 Berlin



Fachvereinigung Deutscher Betonfertigteilbau e.V.
Schloßallee 10, 53179 Bonn



Institut für Stahlbetonbewehrung e.V.
Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf



Industrieverband Hamburg e.V. (IVH)
Kapstadtring 10, 22297 Hamburg



Mineralölwirtschaftsverband e.V.
Georgenstraße 25, 10117 Berlin



Bundesverband Deutscher Stahlhandel e. V.,
Max-Planck-Straße 1, 40237 Düsseldorf



Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e. V.
Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr



Verband der Chemischen Industrie e. V.
Mainzer Landstraße 55, 60329 Frankfurt/Main



Verband Deutscher Papierfabriken e. V.
Adenauerallee 55, 53113 Bonn



Wirtschaftliche Vereinigung Zucker
Am Hofgarten 8, 53113 Bonn



Wirtschaftsvereinigung Metalle (WVMetalle)
Wallstr. 58 / 59, 10179 Berlin



Wirtschaftsvereinigung Stahl
Sohnstraße 65, 40237 Düsseldorf

Kontakt:

Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V.

Christian Engelke, Kochstr. 6-7, 10969 Berlin, Tel. (030) 726 1999-29,
E-Mail: c.engelke@bvbaustoffe.de

Bundesverband der Agrargewerblichen Wirtschaft e.V.

Martin Courbier, Invalidenstraße 34, 10115 Berlin, Tel. (030) 2790 741 16,
E-Mail: Martin.Courbier@bv-agrar.de

Verband der Chemischen Industrie e. V.

Andrea Heid, Mainzer Landstraße 55, 60329 Frankfurt/Main, Tel. (069) 2556-1444,
E-Mail: heid@vci.de

Verband Deutscher Papierfabriken e. V.

Dr. Thomas Moldenhauer, Adenauerallee 55, 53113 Bonn, Tel. (0228) 26705-42,
E-Mail: t.moldenhauer@vdp-online.de

Wirtschaftsvereinigung Metalle e.V.,

Sebastian Schiweck, Wallstr. 58 / 59, 10179 Berlin, Tel. (030) 72 62 07-107,
E-Mail: schiweck@wvmetalle.de

Wirtschaftsvereinigung Stahl e.V.

Achim Beerheide, Sohnstr. 65, 40237 Düsseldorf, Tel. (0211) 67 07-876,
E-Mail: Achim.Beerheide@WVStahl.de

Die „Initiative Verkehrsentlastung – 44 Tonnen für eine zukunftsweisende Logistik“ besteht aus 17 Verbänden, die sich branchenübergreifend für eine Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts bei LKW einsetzen, um so die Klima- und Umweltziele der Bundespolitik zu unterstützen. Die hier vertretenen Wirtschaftszweige haben insgesamt 1,2 Mio. Beschäftigte, die einen Jahresumsatz von 617 Mrd. € erwirtschaften.