



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Initiative Verkehrsentlastung
c/o Bundesverband Baustoffe -
Steine und Erden
Kochstraße 6 - 7
10969 Berlin

Betreff: Positionspapier der „Initiative Verkehrsentlastung“

Bezug: Ihr Schreiben vom 20.01.2022
Aktenzeichen: StB 24/7191.30/10-3634339
Datum: Berlin, **16. MRZ. 2022**
Seite 1 von 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 20.01.2022, mit dem Sie Ihr Positionspapier „Klimaschutz im Verkehrssektor stärken – zulässiges Lkw-Gesamtgewicht angleichen“ von Januar 2022 überreicht haben, in welchem eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen von 40 t auf 44 t empfohlen wird. Nach Ihrer Auffassung ist diese Maßnahme u. a. ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und führt nicht zu signifikanten Mehrbelastungen der Infrastruktur.

Ihre Motivation, ein höheres zulässiges Fahrzeuggesamtgewicht von 44 t zu fordern, ist verständlich, da diese Maßnahme eine Effizienzsteigerung der Transporte und eine Reduzierung der Anzahl von Fahrten zur Folge hätte. Eine pauschale Erhöhung des Gesamtgewichts würde jedoch eine Angleichung an die bereits zulässigen Gewichte für Transporte im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs in Höhe von 44 t bedeuten und somit den Anreiz für eine Nutzung des Kombinierten Verkehrs reduzieren. Dies stünde dem Ziel der Bundesregierung, den Anteil des Schienengüterverkehrs und des Gütertransports mit Binnenschiffen zu steigern, entgegen. Inwieweit eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts ausschließlich für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die in multimodalen Transportketten eingesetzt werden, diesem Ziel zuwiderläuft und welche Auswirkungen sie auf die Straßen- und Straßenbrückeninfrastruktur hätte, wird derzeit untersucht. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

Hinsichtlich der von Ihnen deklarierten Wettbewerbsverzerrungen infolge höherer zulässiger Gesamtgewichte in anderen europäischen

Oliver Luksic MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

Koordinator der Bundesregierung
für Güterverkehr und Logistik

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-l@bmvi.bund.de
www.bmvi.de





Seite 2 von 3

Ländern gilt, dass die große Mehrheit der europäischen Länder 40 t als höchstzulässiges Gesamtgewicht für Nutzfahrzeuge vorgegeben haben; so auch die meisten Nachbarländer Deutschlands.

Ihrer Auffassung, dass eine Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von Lkw auf 44 t nicht zu signifikanten Mehrbelastungen auf Brücken und Straßenbelägen führt, würde ich mich gerne anschließen. Aber die Grundlagenuntersuchung, auf die Sie sich berufen, kommt selbst, obwohl diese auf inzwischen veralteten Verkehrszahlen von 2004 beruht, dennoch zum Ergebnis, dass die Brücken stützweitenabhängig überlastet sind. Eine generelle Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 t, die im besten Falle mit einer Reduzierung der Fahrten einhergeht, würde somit zu einer deutlichen und zum Teil unzulässig hohen Mehrbeanspruchung der Infrastruktur führen. Darüber hinaus wurden in dem Gutachten die heute erkannten Schwächen in den damaligen Bemessungsvorschriften (z. B. Beulen bei Stahlbrücken, Koppelfugen bei Spannbetonbrücken) nicht betrachtet, obwohl diese die Tragfähigkeit nachweislich einschränken oder bereits zu Schäden geführt haben.

Eine allgemeine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für alle Lkw von 40 t auf 44 t ist für das bestehende Netz und für die darin befindlichen Bestandsbrücken aktuell nicht verkraftbar. Eine solche Erhöhung hätte erhebliche Mehrbelastungen der Straßeninfrastruktur und der Brückenbauwerke zur Folge. Insbesondere die Tragfähigkeitsreserven vieler älterer Bestandsbauwerke würden weiter eingeschränkt. Die Ermüdungssicherheit der Tragwerke würde durch den Anstieg in der Achsbelastung, auch bei Einhaltung der derzeit gültigen maximalen Achslasten, besonders stark geschwächt; dies vor dem Hintergrund, dass nahezu alle größeren aktuellen Schadensfälle bei den Rheinbrücken auf Ermüdungsschäden zurückzuführen sind.

Insbesondere auch Brücken im nachgeordneten Netz, die tendenziell schwächer dimensioniert sind, würden durch eine pauschale Ausweitung der Gesamtmassen an ihre Grenzen kommen und müssten z. T. verstärkt oder ersetzt werden. Darüber hinaus würden infolge der Gewichtserhöhung Verschleiß, Alterung und Materialermüdung wesentlich beschleunigter eintreten. Bereits unter dem regulären 40 t-Verkehr erreichen zahlreiche ältere Brückenbauwerke ihr Limit und müssen verstärkt oder ersetzt werden. Diese Situation würde durch eine Ausweitung der Gewichtsgrenzen deutlich verschärft werden.

Dasselbe trifft auf die Fahrbahnbefestigungen zu: Auch wenn die derzeit maximalen zulässigen Achslasten gemäß Ihrem Positionspapier nicht erhöht werden sollen, führt die Steigerung des zulässigen Gesamtgewichts





Seite 3 von 3

bei einem unveränderten Fahrzeugkollektiv zu höheren Achslasten und damit zu einer höheren örtlichen Beanspruchung der vorhandenen Fahrbahnbefestigungen. Infolge dessen wird die Nutzungsdauer der Fahrbahn überproportional reduziert. Dadurch steigen die Anzahl der Baustellen im Bestandsnetz sowie die Erhaltungskosten für die Straßenbaulastträger unverhältnismäßig an.

Dies gilt umso mehr für die in der Regel schwächer dimensionierten Fahrbahnbefestigungen des nachgeordneten Netzes. Eine beispielhafte Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts um 10 % ist im Hinblick auf das Schädigungspotenzial der Fahrbahnen bei einem 40 t-LKW anders zu bewerten, als bei einem leichten PKW.

Die Zunahme der Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen infolge einer Erhöhung der Fahrzeuggewichte und die damit verbundene häufigere Bautätigkeit würden des Weiteren zu mehr Baustoffeinsatz, baustellenbedingten Verkehrsstörungen und Umleitungsverkehr mit entsprechenden Treibhausgasemissionen führen, die die in Ihrem Positionspapier deklarierte Reduzierung des CO₂-Ausstoßes erheblich schmälert. Infolge der Vielzahl der Baumaßnahmen wäre u. U. das Verkehrsnetz deutlich eingeschränkter verfügbar, mit allen negativen Auswirkungen hinsichtlich der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Nicht zuletzt mache ich darauf aufmerksam, dass dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein besonderer Schwerpunkt bei der Bewertung zuzuweisen ist. Der möglichen Reduzierung der Anzahl von Fahrzeugen des Schwerverkehrs stehen bei einer möglichen generellen Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichtse infolge der höheren Anprallenergie schwerwiegendere Folgen bei Unfällen gegenüber. Häufigere Erhaltungsmaßnahmen infolge der höheren Beanspruchung der Infrastruktur führen meist auch zu höheren Unfallrisiken durch Staus in Arbeitsstellen.

Es freut mich, dass auch Sie größtes Interesse an einer funktionierenden, leistungsfähigen Straßeninfrastruktur haben. Zur Gewährleistung dessen kann ich eine generelle Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht befürworten.

Gerne stehen Ihnen die zuständigen Fachreferate für den weiteren Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Oliver Luksic

