

Klimaschutz im Verkehrssektor stärken – zulässiges Lkw-Gesamtgewicht angleichen

Deutschland muss seine Treibhausgasemissionen senken, um die **Klimaschutzziele** einzuhalten. Allein im Verkehrssektor müssen die **CO₂-Emissionen bis 2030 um mehr als 40%** gegenüber 2018 gesenkt werden. Dabei wird die im Rahmen des Europäischen Green Deals beabsichtigte Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf Null bis 2050 den Druck zur schnellen Realisierung von CO₂-Einsparungen noch erhöhen. Für die Erreichung dieses Ziels sind im Bereich der Mobilität **neue Antriebstechnologien** und eine **Stärkung der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff** erforderlich – beides wird allerdings erst mittel- bis längerfristig realisierbar sein.

Eine schnell wirksame Maßnahme wäre hingegen die **Anhebung des zulässigen Lkw-Gesamtgewichts auf das heute im Kombinierten Verkehr erlaubte Niveau von 44 Tonnen**, denn so könnten jährlich mehrere Millionen Transporte und damit erhebliche Mengen CO₂ eingespart werden.

Die Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von Lkw auf 44 Tonnen...

- **ist ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz:** Der CO₂-Ausstoß Deutschlands könnte schnell und für die öffentliche Hand kostenneutral um rund 1 bis 2 Mio. Tonnen jährlich reduziert werden.
- **entlastet das deutsche Straßennetz:** Durch die Verringerung der Zahl der Fahrten wird die Staubelastung auf den Straßen spürbar reduziert.
- **verringert Wettbewerbsverzerrungen:** In zahlreichen europäischen Ländern liegt das zulässige Lkw-Gesamtgewicht teilweise deutlich über den hierzulande erlaubten 40 Tonnen.
- **reduziert Engpässe im Logistiksektor:** Durch die niedrigere Zahl an Transporten wird der bereits heute spürbare, demografisch bedingte Mangel an Lkw-Fahrern abgemildert.
- **führt nicht zu signifikanten Mehrbelastungen:** Bei einer streckenbezogenen Prüfung insbesondere der Brückeninfrastruktur ist kein verstärkter Verschleiß der Infrastruktur zu erwarten.

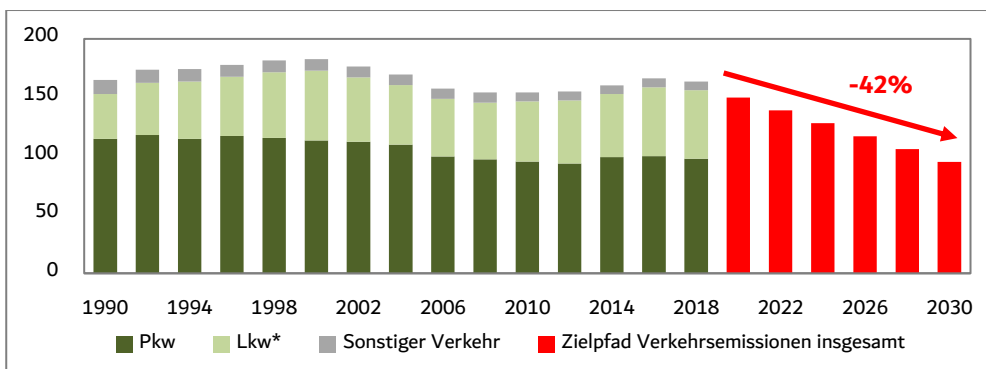
Auf den nächsten Seiten werden die Vorteile einer Anpassung des zulässigen Lkw-Gesamtgewichts erläutert.

Klimaschutz durch Verkehrsvermeidung vorantreiben

- Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens sind die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors von 1990 bis 2018 praktisch unverändert geblieben. Allein durch Verkehrsverlagerung und neue Antriebe dürfte das Klimaziel, die Emissionen des Sektors bis 2030 um 40% zu senken, kaum erreichbar sein.
- Eine Anhebung der erlaubten Lkw-Gewichte auf das heute im Kombinierten Verkehr zulässige Niveau von 44 Tonnen könnte die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors ohne lange Vorlaufzeiten und ohne zusätzliche Kosten für die öffentliche Hand um geschätzt 1 bis 2 Mio. t pro Jahr senken.

Deutschland hat sich verpflichtet, seine CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren. Der Verkehrssektor, dessen Gesamtemissionen sich gegenüber 1990 angesichts des deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens kaum verändert haben, muss eine Reduktion von 42% erreichen. Zudem schreibt das Klimaschutzgesetz eine gleichmäßige Verringerung im Zeitraum bis 2030 vor, obwohl gerade in den ersten Jahren kaum technische Optionen zur Verfügung stehen.

CO₂-Emissionen des Verkehrssektors 1990 bis 2018 in Mio. t, Zielfad bis 2030



*einschl. leichte Nfz, Busse; Quelle: EEA / Eurostat / Bundesregierung

Rund ein Drittel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen wird durch den Straßengüterverkehr verursacht. Der Umstieg auf klimafreundliche Antriebe und die Stärkung der Verkehrsträger Bahn und Schiff können die Emissionen des Sektors erst auf längere Sicht nachhaltig senken. Um kurzfristig einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, wäre die moderate Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte im Straßengüterverkehr ein sinnvoller und für die öffentliche Hand kostenneutraler Ansatz.

Durch die Erhöhung der im Normalverkehr gestatteten Gewichte von heute 40 auf das im Kombinierten Verkehr zulässige Niveau von 44 Tonnen würde sich die mögliche Zuladung im Idealfall von ca. 26 bis 28 auf ca. 30 bis 32 Tonnen vergrößern. Auf diese Weise könnte in vielen Branchen (u.a. Land- und Forstwirtschaft, Chemie, Steine/Erden, Metalle, Papier) rechnerisch jeder siebte Transport eingespart werden. Beim Transport von schweren Einzelstücken kann der Effizienzgewinn noch weit höher sein. Die CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs könnten somit kurzfristig um schätzungsweise 1 bis 2 Mio. Tonnen oder 2 bis 3% gesenkt werden.

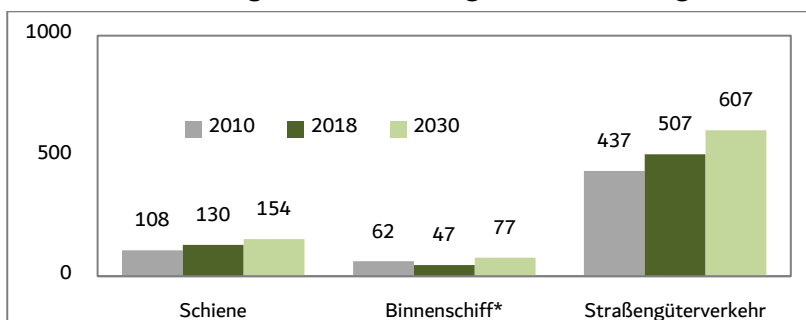
Eine nennenswerte Verlagerung vom Schienengüterverkehr auf die Straße ist durch die moderate Anpassung des LKW-Gesamtgewichts nicht zu erwarten: Güterbahnen sind aufgrund der weit höheren Tragfähigkeit bei gewichtssensiblen Gütern deutlich im Vorteil, und Züge mit vierstelligen Tonnagen sind üblich. Fällt die Wahl dennoch auf den LKW, sind andere Gründe maßgeblich, z.B. fehlende Gleisanschlüsse bei Empfänger/Versender, fehlende Kapazitäten (Waggons), hohe Eilbedürftigkeit oder geringe Transportentfernungen.

Hauptverkehrsrouten nachhaltig entlasten

- Das deutsche Fernstraßennetz ist bereits heute vielerorts überlastet, wobei in den kommenden Jahren weiter ansteigende Verkehrsströme zu erwarten sind.
- Unter anderem aufgrund des ebenfalls hohen Auslastungsgrades des Schienengüterverkehrs ist eine substantielle Verkehrsverlagerung erst mittel- bis längerfristig nach der Durchführung umfangreicher Ausbaumaßnahmen möglich. Daher müssen jetzt die vorhandenen Transportkapazitäten aller Verkehrsträger möglichst effizient genutzt werden.

Angesichts der weiter zunehmenden weltweiten Vernetzung und der ausdifferenzierten Wertschöpfungsketten unserer Wirtschaft nimmt der Güterverkehr zu: So stieg die per Straße, Schiene und Binnenschiff erbrachte Güterverkehrsleistung von 2010 bis 2018 von 607 auf 684 Mrd. tkm an – ein Plus von 13%, wobei allein auf die Straße ein Zuwachs von 70 Mrd. tkm entfiel. Für den Zeitraum bis 2030 geht das Bundesverkehrsministerium von einem weiteren Anstieg um 23% aus, wobei wiederum die Straße die höchste Mehrbelastung schultern muss. Die durch die Corona-Pandemie ausgelöste Wirtschaftskrise hat den Verkehr zwar kurzfristig gedämpft, langfristig sind aber nach wie vor deutlich steigende Verkehrsströme zu erwarten.

Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2010/18, Prognose 2030 (in Mrd. tkm)



* Sondereffekt 2018 durch Niedrigwasser; Quelle: BMVI

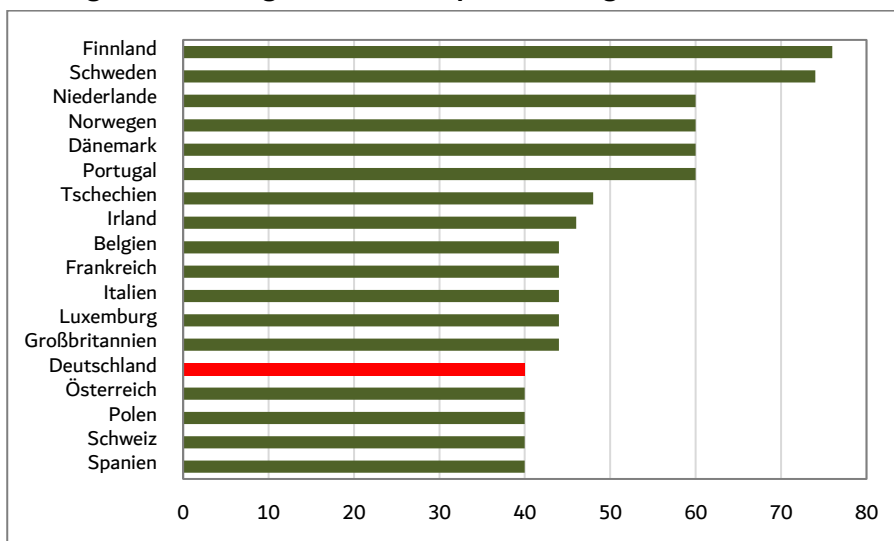
Die hohe Beanspruchung der Straßen zeigt sich auch an den Staulängen: Von 2010 bis 2018 haben sich die Staukilometer in Deutschland auf 1,5 Mio. laut ADAC fast vervierfacht. Der zunehmende Straßenverkehr ist nicht zuletzt ein gravierender Risikofaktor für die Verkehrssicherheit. Um die Infrastruktur besser auszunutzen und das Verkehrsaufkommen durch die Einsparung von Transporten zu senken, wäre die Erhöhung des Lkw-Gesamtgewichts eine sinnvolle Option.

Wettbewerbsverzerrungen verringern

- Das in Deutschland maximal zulässige Lkw-Gesamtgewicht von 40 Tonnen ist im europäischen Vergleich niedrig: In Europa sind (teilweise deutlich) höhere Lkw-Gewichte weitverbreitet. Damit hat die deutsche Wirtschaft erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber ausländischen Konkurrenten.
- Die Erfahrungen zahlreicher europäischer Länder mit Lkw-Gewichten von mehr als 40 Tonnen zeigen, dass höhere zulässige Gewichte weder die Verkehrssicherheit noch die Infrastruktur negativ beeinflussen.

Im europäischen Vergleich ist das zulässige Lkw-Gesamtgewicht in Deutschland unterdurchschnittlich. Während bezogen auf die deutschen Nachbarländer lediglich in Polen sowie in den Alpenländern Österreich und der Schweiz die Grenze ebenfalls bei 40 Tonnen liegt, dürfen fünfachsigige Lkw in Dänemark und Tschechien mit 42, in Belgien, Frankreich und Luxemburg mit 44 und in den Niederlanden mit 50 Tonnen unterwegs sein. Für Fahrzeuge mit sechs und mehr Achsen gilt teilweise ein deutlich höheres zulässiges Gesamtgewicht, insbesondere in Ländern mit niedriger Bevölkerungs- und Verkehrsdichte wie etwa Schweden und Finnland.

Zulässige Lkw-Gesamtgewichte im europäischen Vergleich (in Tonnen)



maximal zulässige Gewichte von Fahrzeugkombinationen; vorgeschriebene Zahl der Achsen, technische Ausrüstung usw. variieren; z.T. Beschränkungen auf bestimmte Güter und Strecken;
Quelle: International Transport Forum

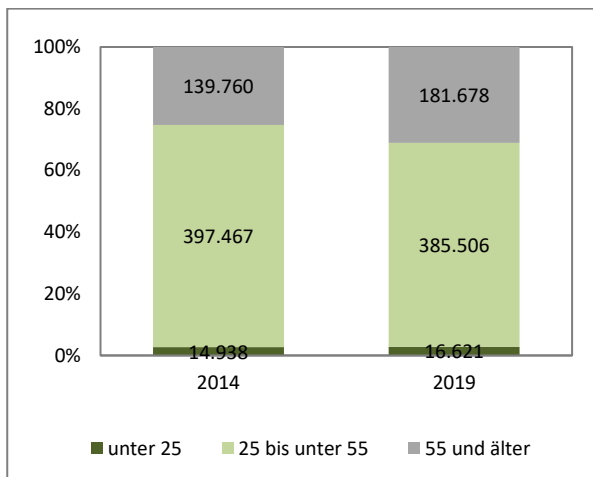
Alles in allem geht die Tendenz innerhalb Europas zu höheren zulässigen Gewichten. Durch eine moderate Anhebung würde Deutschland wieder den Anschluss an die meisten Nachbarländer finden und Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem Ausland abbauen.

Engpässe in der Güterlogistik reduzieren

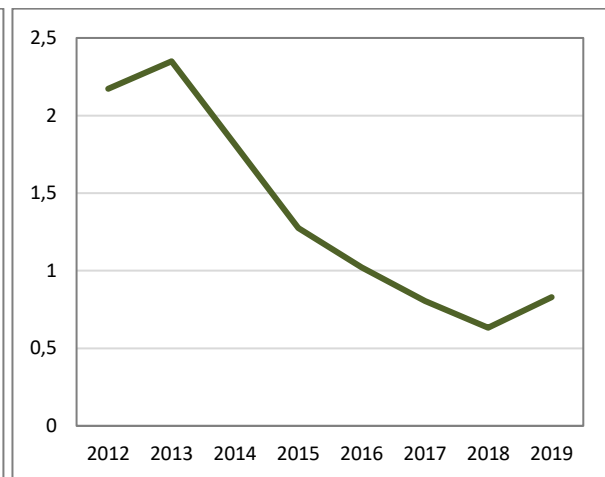
- Angesichts des demografischen Wandels ist eine deutliche Verschärfung der bereits heute spürbaren personellen Engpässe bei Berufskraftfahrern vorprogrammiert.
- Neben anderen Maßnahmen wie etwa der Anpassung des Berufsbildes und einer erhöhten Zuwanderung ist eine Erhöhung der Transporteffizienz durch Anhebung der Lkw-Gewichte ein wichtiger Beitrag zur Abmilderung des Problems.

Ohne leistungsfähigen Logistiksektor können die ausdifferenzierten Wertschöpfungsketten einer Volkswirtschaft nicht funktionieren. Dabei stellt der demografische Wandel die Logistik vor erhebliche Herausforderungen: Bereits heute fehlen nach Einschätzungen von Logistikverbänden in Deutschland etwa 40.000 Lkw-Fahrer. Da ein Großteil der Fahrer 55 Jahre oder älter ist, wird sich das Problem in den kommenden Jahren drastisch verschärfen.

Berufskraftfahrer 2014/19 nach Altersgruppen



Arbeitslos gemeldete Berufskraftfahrer je offene Stelle



jeweils September; Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Einsparung von Transporten durch die Erhöhung der erlaubten Lkw-Gewichte kann hier kurzfristig zur Entlastung beitragen und so den Erhalt der wirtschaftlichen Wertschöpfungsketten sichern. Darüber hinaus ist es erforderlich, durch eine attraktivere Ausbildung und durch Zuwanderung künftig verstärkt Arbeitskräfte zu gewinnen. Weitere Faktoren sind auch die Optimierung der Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern sowie die Imageverbesserung des Berufsbildes.

Leistungsfähige Infrastruktur erhalten

- Die verladende Wirtschaft hat das größte Interesse an einer funktionierenden, leistungsfähigen Straßeninfrastruktur. Ein stärkerer Verschleiß der Straßen und Brücken muss daher vermieden werden. Die Mehrbelastung von Brücken durch eine Anhebung auf 44 t ist gering, zumal sich gleichzeitig die Zahl der Fahrten reduziert.
- Die Regeln zu den maximal zulässigen Achslasten sollen unverändert bleiben, da die Achslast ausschlaggebend für die Straßenbelastung ist. Darüber hinaus ist zu prüfen, welcher Teil des Straßennetzes im Hinblick auf die Belastbarkeit der Brücken für einen 44-Tonnen-Regelbetrieb ungeeignet ist.

Eine Erhöhung der zulässigen Lkw-Gesamtgewichte darf nicht zulasten der Infrastruktur gehen. Die bereits heute mit 44 Tonnen praktizierten Transporte im Kombinierten Verkehr sowie zahlreiche Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass erhöhte Gewichte nicht zwingend einen höheren Straßenverschleiß nach sich ziehen müssen. Auch durch entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen wird bestätigt, dass für 44-Tonnen-Lkw nur mit geringfügigen Mehrbelastungen der Brücken zu rechnen wäre¹. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zum einen die geltenden Regeln für die zulässigen Achslasten unverändert bleiben sollen. Außerdem verringert die Erhöhung der Transportgewichte die Zahl der Fahrten, was wiederum eine Entlastung für die Infrastruktur darstellt. Gleichwohl ist zu prüfen, welche Bauwerke mit erhöhten Gewichten nicht befahren werden sollten. Neu gebaute Brücken sind ohnehin bereits seit längerer Zeit auslegungsbedingt für 44-Tonnen-Transporte geeignet.

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

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



bauforumstahl e. V.
Sohnstraße 65, 40237 Düsseldorf



Bundesverband Agrarhandel
Invalidenstraße 34, 10115 Berlin



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



Bundesverband des Deutschen Getränkefachgroßhandels
Monschauer Straße 7, 40549 Düsseldorf



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



Bundesverband Glasindustrie e.V.
Hansaallee 203, 40549 Düsseldorf



Bundesverband Mineralische Rohstoffe
Schiffbauerdamm 12, 10117 Berlin



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



Deutscher Verband Tiernahrung e. V.
Beueler Bahnhofplatz 18 | 53225 Bonn



Fachvereinigung Deutscher Betonfertigteilebau 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



Verband der Getreide-, Mühlen- und Stärkewirtschaft VGMS e. V.
Neustädtische Kirchstraße 7A, 10117 Berlin



Wirtschaftliche Vereinigung Zucker
Am Hofgarten 8, 53113 Bonn



WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung
Uerdinger Straße 58-62, 40474 Düsseldorf



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



Wirtschaftsvereinigung Stahl
Französische Straße 8, 10117 Berlin