

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Rainer Stinner, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Feldversuch über die Vor- und Nachteile von 60-Tonnen-Lkw starten

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die absehbare Verkehrsentwicklung in den nächsten zehn Jahren gibt Anlass zur Sorge im Hinblick auf die schon heute bestehende Überlastung der Bundesfernstraßen. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 geht für den Güterverkehr von einem Wachstum von 64 Prozent bis zum Jahre 2015 gegenüber dem Bezugsjahr 1997 aus. Nur ein Jahr nach Vorlage des BVWP und zeitgleich mit der Verabschiedung der entsprechenden Ausbaugesetze im Deutschen Bundestag ist die ohnehin zu knapp bemessene finanzielle Basis des BVWP bereits Makulatur. Die mittelfristige Finanzplanung sieht für den Einzelplan 12 für die laufende 5-Jahres-Periode im Bereich der Bundesfernstraßen 23,4 Mrd. Euro vor. Das entspricht 4,48 Mrd. Euro pro Jahr. Damit wird der ohnehin viel zu knapp ange-setzte Finanzierungsansatz des BVWP nochmals um 20 Prozent unterschritten. Lösungen, wie die Verkehrsinfrastruktur das absehbare Wachstum des Güterverkehrs bewältigen soll, sind weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene in Sicht. Neben einer Aufstockung der für den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen notwendigen Investitionsmittel müssen gleichzeitig auch andere, neue Wege gesucht werden, wie der zusätzliche Verkehr, der auf das Transitland Deutschland zukommt, bewältigt werden kann. Einen Beitrag dazu kann möglicherweise der Einsatz von 60-Tonnen-Lkw leisten. Beim 60-Tonnen-Lkw geht es um ein Kombinationsfahrzeug mit 25,2 Meter Gesamtlänge, das auf acht Achsen rollt, statt auf 5 Achsen wie der 40-Tonner. Der 60-Tonnen-Lkw bietet eine im Mittel etwa 50 Prozent höhere Nutzlast, dies wirkt sich auf sinkende Kraftstoffkosten bei dem Fuhrunternehmer aus, wobei die Treibstoffeinsparungen bis zu 30 Prozent erreichen können. In Skandinavien sind solche Fahrzeuge bereits im Regeleinsatz, in den Niederlanden läuft derzeit ein Großversuch. Fest steht, dass 60-Tonner mehr Güter transportieren und somit die Straßen entlasten können. Gleichzeitig sinkt der spezifische Spritverbrauch und die Emission.

Andererseits ist der Zustand der veralteten deutschen Straßen und Brücken zu berücksichtigen, der durch die höheren Lasten weiter verschlechtert werden

könnte. Mathematisch ist die Achslast zwar geringer als beim 40-Tonner. Trotz der niedrigen Achsenlast besteht aber das Problem des absolut höheren Gewichts. Über die Frage, in welchem Umfang es zu einer Be- oder Entlastung der Straßen kommen würde, existieren keine gesicherten Erkenntnisse. Je nach gewünschtem Ergebnis werden unterschiedliche Rechenmethoden verwendet. Auch die Frage, ob und in welchem Umfang ein Bedarf an 60-Tonnen-Lkw besteht, gibt es keine gesicherten Erkenntnisse. Zu untersuchen wäre zum Beispiel, ob schwere Lkw vorrangig im Punkt-zu-Punkt-Fernverkehr und damit vorrangig auf den neueren und belastbareren Autobahnen eingesetzt würden. Zu untersuchen sind insbesondere die Folgen einer Vollbremsung auf den Straßenzustand, da die punktmäßige Belastung bei einer Vollbremsung die zulässige Achslast bei weitem überschreitet. Ferner sind die Auswirkungen von starren Achsen bei langen Lastzügen auf dem Straßenbelag zu untersuchen.

Unter den Fachverbänden der Transportwirtschaft gibt es unterschiedliche Auffassungen zum Thema 60-Tonner. Eine interne Umfrage des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSL) unter den 4 000 Mitgliedern hat ergeben, dass sich praktisch alle Mitgliedsfirmen Vorteile bei den Kosten und in betriebswirtschaftlicher Hinsicht versprechen. Beim Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL) verspricht man sich dagegen offenbar keinen Nutzen von der Zulassung von 60-Tonnern.

Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, die Diskussion auf einer sachlichen Ebene fortzuführen und die zu einer politischen Entscheidung notwendigen Fakten und Erkenntnisse zusammenzutragen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung vor diesem Hintergrund auf,

1. durch einen deutschlandweit angelegten Feldversuch zu testen, ob durch den Einsatz von 60-Tonnern ein wirksamer Beitrag zur Entlastung der Straße geleistet werden kann;
2. den Gesamtversuch durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie ein vom BMVBW beauftragtes Expertengremium wissenschaftlich zu begleiten;
3. den Gesamtversuch in Kooperation mit der EU-Kommission durchzuführen und die EU-Kommission über die laufenden Ergebnisse zu unterrichten;
4. dem Deutschen Bundestag einen Abschlussbericht vorzulegen, der die Vor- und Nachteile des Einsatzes von 60-Tonnern darstellt und eine Entscheidungsgrundlage des BMVBW über die Einführung oder Nichteinführung enthält.

Berlin, den 20. Oktober 2004

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion