

Antrag

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Keine 60-Tonnen-Lkw auf deutschen Straßen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge war der 60-Tonner, der auch unter dem Namen Eurocombi oder Gigaliner firmiert, eines der vorherrschenden Themen. Es handelt sich dabei um eine 8-achsige Lkw-Fahrzeugkombination, die eine Länge von 25,25 Metern hat und ein Gesamtgewicht von 60 Tonnen erreichen kann. Bislang sind auf deutschen Straßen im Einklang mit der EU-Richtlinie 96/53/EG nur Lkw bis zu einer Gesamtlänge von 18,75 Metern und einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen zugelassen. Niedersachsen hat am 11. Juli 2006 als erstes Bundesland eine Ausnahmegenehmigung für den Giga-liner erteilt. Andere Bundesländer wollen folgen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat bislang erfolglos auf eine Einstellung dieses Feldversuchs gedrungen. Mit Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg haben weitere Bundesländer Feldversuche begonnen.

Eine Anhebung des Gewichtslimits und der Maße für Lkw ginge aber voll zu Lasten der Schiene. Dies konnte zuletzt in der Schweiz beobachtet werden. Dort wurden die Gewichtslimits in zwei Stufen von 28 auf 40 Tonnen erhöht, mit dem Resultat, dass der innerschweizerische Schienengütertransport massiv Kunden an die Straßenspediteure verloren hat. Eine Studie im Auftrag von Kombiverkehr und der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) kommt für Deutschland zum Ergebnis, dass 56 Prozent des derzeit im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße durch die Genehmigung des Giga-liners gefährdet wären. Es besteht ein Verlagerungspotenzial von zusätzlich 1,3 Millionen Lkw-Fahrten auf das Fernstraßennetz. Zudem sind die Abmessungen der Sattelaufleger des Giga-liners mit 14,5 Metern nicht kompatibel mit den europaweit zugelassenen 13,60 Metern und könnten damit im Kombinierten Verkehr nicht mehr in der bekannten Form verladen werden.

Die Belastung der ohnehin schon an vielen Stellen maroden Straßeninfrastruktur würde durch die Zulassung von 60-Tonnern weiter zunehmen. Zwar nimmt die Achslast durch die Verteilung des Gewichts auf mehr Achsen ab, ein kaum zu lösendes Problem stellt allerdings die Last auf Brückenbauwerken dar. So sind zwei Drittel aller Autobahnbrücken älter als 25 Jahre und nicht für die Lasten ausgelegt, die 60-Tonner mit sich bringen. Der Verschleiß würde rapide zunehmen und die Sanierungskosten um Milliarden Euro in die Höhe treiben.

Der ADAC weist zu Recht auf die Sicherheitsgefahren von 60-Tonnern hin. So gibt es aufgrund der höheren Tonnage höhere Energiepotenziale und dadurch

eine höhere Unfallschwere, z. B. wenn ein 60-Tonner auf ein Stauende auffährt. Es gibt längere Überholzeiten und eine Sichtbeeinträchtigung für Pkw-Fahrer. Ein „Elefantenrennen“ auf der Autobahn zwischen zwei 60-Tonnern würde den Verkehr massiv behindern. Es fehlen geeignete Rastplätze an denen die langen Fahrzeugkombinationen abgestellt werden können. Im nachgeordneten Straßennetz können 60-Tonner kaum fahren, da z. B. die langen Schleppkurven das Befahren der meisten Kreisverkehre unmöglich macht. Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen, in der diese Wirkungen genauer beschrieben werden, soll demnächst vorgelegt werden.

Auch der Deutsche Städtetag hat sich in einer Stellungnahme gegen die Einführung der Gigaliner ausgesprochen. Eine Umfrage unter den Mitgliedstädten ergab, dass alle befragten Städte die Zulassung der Fahrzeuge ablehnen, da die kommunalen Verkehrswege damit überfordert wären und die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet würde.

Mit Ausnahme von Schweden, Finnland und den Niederlanden gibt es derzeit in Europa keine Bestrebungen, die Maße und Gewichte für Lkw zu verändern. 60-Tonner sind daher Insellösungen, die bisher nur mit Ausnahmegenehmigungen von der EU-Richtlinie 96/53/EG genehmigt werden können. Da die meisten Speditionen in Deutschland nicht nur im Inland, sondern auch grenzüberschreitend fahren, würde die Genehmigung des 60-Tonnern dazu führen, dass es kein Universalfahrzeug mehr gäbe, sondern für verschiedene Routen verschiedene Fahrzeuge angeschafft werden müssten. Das stellt auch die Gesamtwirtschaftlichkeit dieses Konzepts massiv in Frage. Eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG mit einer Erhöhung der Gewichte und Maße würde für das Transitland Deutschland unabsehbare Folgen haben. Die erwartete Zunahme des Güterverkehrs würde dann noch weitaus stärker auf der Straße stattfinden als ohnehin schon prognostiziert.

Die Befürworter des Gigaliners verweisen auf die Umweltvorteile des Konzepts, da der spezifische Kraftstoffverbrauch pro bewegter Tonne sänke. Aus drei 40-Tonnern würden zwei 60-Tonner, die die Straßen damit entlasteten. Dies ist nur bei isolierter Betrachtungsweise richtig, verkennt aber, dass durch den Preisvorteil gegenüber der Schiene viele Transporte von der sehr viel umweltfreundlicheren Schiene auf die Straße verlagert würden. Mehr Staus auf den Autobahnen und der Verlust zahlreicher Arbeitsplätze im Schienengüterverkehr wären die Folge.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. den Verkehrsträger Schiene nicht durch die Genehmigung größerer Maße und Gewichte für Lkw zu schwächen,
2. darauf zu dringen, dass die Ausnahmegenehmigungen für 60-Tonner in den Bundesländern widerrufen werden,
3. sich auf europäischer Ebene für eine Beibehaltung der bisherigen Maße und Gewichte einzusetzen.

Berlin, den 18. Oktober 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion