Stand: 07.09.2026 13:57:10

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/13092

"Landwirtschaftliche Transporte effizienter, klimafreundlicher und wirtschaftlicher gestalten - Modellversuch für ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen bei saisonalen Transporten unverarbeiteter landwirtschaftlicher Erzeugnisse"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/13092 vom 22.07.2026

Bayerischer Landtag

19. Wahlperiode 22.07.2026 **Drucksache** 19/**13092**

Antrag

der Abgeordneten **Ruth Müller, Holger Grießhammer, Volkmar Halbleib, Anna Rasehorn, Doris Rauscher, Arif Taşdelen, Markus Rinderspacher, Nicole Bäumler, Christiane Feichtmeier, Horst Arnold, Florian von Brunn, Martina Fehlner, Sabine Gross, Harry Scheuenstuhl, Dr. Simone Strohmayr, Ruth Waldmann, Katja Weitzel SPD**

Landwirtschaftliche Transporte effizienter, klimafreundlicher und wirtschaftlicher gestalten – Modellversuch für ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen bei saisonalen Transporten unverarbeiteter landwirtschaftlicher Erzeugnisse

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz auf Bundesebene dafür einzusetzen, die rechtlichen Voraussetzungen für einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch zur Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von Lkw auf 44 Tonnen bei saisonalen Transporten unverarbeiteter landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu schaffen.

Der Modellversuch soll insbesondere für regionale Transporte zwischen landwirtschaftlichen Betrieben und Verarbeitungsstandorten während saisonaler Ernte- und Verarbeitungskampagnen gelten.

Dabei soll sich die Staatsregierung insbesondere dafür einsetzen, dass

- eine bundesweit einheitliche Rechtsgrundlage für wissenschaftlich begleitete Modellvorhaben geschaffen wird,
- der Modellversuch Transporte unverarbeiteter landwirtschaftlicher Erzeugnisse – insbesondere Zuckerrüben, Kartoffeln sowie weiterer saisonaler Massengüter aus der Primärproduktion – umfasst,
- die Auswirkungen einer Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf
  - die Anzahl der Transportfahrten,
  - den Kraftstoffverbrauch,
  - die CO_2-Emissionen,
  - die Wirtschaftlichkeit landwirtschaftlicher Transporte,
  - den Fahrpersonalbedarf,
  - die Belastung der Straßen- und Brückeninfrastruktur,
  - die Verkehrssicherheit wissenschaftlich untersucht werden,
- die laufenden wissenschaftlichen Untersuchungen der Hochschule Weihenstephan-Triesdorf (HWST) zur Optimierung landwirtschaftlicher Transportlogistik in die Ausgestaltung und Bewertung des Modellversuchs einbezogen werden, ebenso Untersuchungen zur Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene,
- nach Abschluss des Modellversuchs über eine dauerhafte gesetzliche Regelung auf Grundlage der wissenschaftlichen Ergebnisse entschieden wird.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Begründung:

Die Logistik landwirtschaftlicher Erzeugnisse steht vor großen Herausforderungen. Insbesondere bei saisonalen Kampagnen – beispielsweise bei der Zucker- oder Kartoffelernte – müssen innerhalb weniger Wochen erhebliche Mengen unverarbeiteter Agrarrohstoffe von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den Verarbeitungsstandorten transportiert werden. Gleichzeitig führen steigende Dieselpreise, die Ausweitung der Lkw-Maut sowie der anhaltende Fahrermangel zu erheblichen Mehrkosten für Landwirtschaft und verarbeitende Unternehmen.

Eine generelle Ausnahme von der Lkw-Maut für saisonale Agrartransporte wird vom Bund derzeit nicht in Aussicht gestellt. Umso wichtiger ist es, alternative Möglichkeiten zur Verbesserung der Transporteffizienz zu prüfen. Eine zeitlich begrenzte Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen könnte hierbei eine Möglichkeit sein, Kosten und Emissionen zu senken. Deswegen wäre es sinnvoll zu prüfen, wie sich die Anhebung des Gewichtes auf Anzahl der Transportfahrten, Kraftstoffverbrauch, CO_2-Emissionen, Verkehrsbelastung und Logistikkosten auswirken. Bei einem positiven Effekt ergäben sich wirtschaftliche und ökologische Vorteile.

Bereits heute dürfen batterieelektrisch betriebene Lkw aufgrund des höheren Eigengewichts ihrer Batterien mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht (42 Tonnen) verkehren. Vor diesem Hintergrund erscheint es sachgerecht zu prüfen, ob auch für saisonale Transporte unverarbeiteter landwirtschaftlicher Erzeugnisse eine begrenzte Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts möglich ist, sofern dadurch Klima-, Umwelt- und Effizienzvorteile erzielt werden.

Ein vergleichbarer Modellversuch wurde bereits in Sachsen-Anhalt angestrebt. Die Umsetzung scheiterte jedoch an fehlenden bundesrechtlichen Voraussetzungen. Deshalb sollte Bayern die derzeitige Vorsitzfunktion in der Verkehrsministerkonferenz nutzen, um eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage für wissenschaftlich begleitete Modellprojekte auf den Weg zu bringen.

Mit den laufenden Forschungsarbeiten an der HWST steht bereits wissenschaftliche Expertise zur Verfügung, um die Auswirkungen eines solchen Modellversuchs objektiv zu bewerten. Ziel ist es, auf Grundlage belastbarer Daten eine Entscheidung darüber zu ermöglichen, wie saisonale landwirtschaftliche Transporte künftig effizienter, wirtschaftlicher und klimafreundlicher gestaltet werden können, sofern sie nicht ohnehin auf die Schiene verlagert werden können.