



## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr**

**Europaangelegenheit des Ausschusses für Bundes- und  
Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen**  
Drs. 18/22848

**Konsultationsverfahren der Europäischen Union;**

**Verkehr**

**Nutzfahrzeuge - Gewicht und Abmessungen (Bewertung)**

**26.04.2022 - 19.07.2022**

### **I. Beschlussempfehlung:**

Der Bayerische Landtag gibt im Konsultationsverfahren folgende Stellungnahme ab:

Aus kraftfahrzeugtechnischer Sicht wären Anhebungen der zulässigen Maße und Gewichte grundsätzlich möglich. Eine Anhebung der zulässigen Gewichte wird allerdings hinsichtlich der Verkehrssicherheit grundsätzlich negative Auswirkungen erwarten lassen, da mit höheren Gewichten bei gleichen Geschwindigkeiten proportional höhere kinetische Energien verbunden sind. Diese müssen im Falle eines Unfalls abgebaut werden, was zu höheren Belastungen von Crashstrukturen der Fahrzeuge sowie der Straßeninfrastruktur führt. Bei gleichbleibenden Achszahlen führen höhere Gewichte zudem auch zu höherem Verschleiß der Fahrzeuge, was sich auch negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Vorgenanntes kann bei Neukonstruktionen zwar berücksichtigt werden; wie sich eine Erhöhung der zulässigen Gewichte auf die Bestandsfahrzeuge auswirkt, ist jedoch nicht bekannt. Dahingehende wissenschaftliche Untersuchungen durch die EU erscheinen sinnvoll.

Unter der Leitinitiative 1 „Förderung der Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge und erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe sowie des Aufbaus der dafür erforderlichen Infrastruktur“ wird in der „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ vorgeschlagen, unter anderem durch die Überarbeitung der Vorschriften über die Gewichte und Abmessungen von Lkw die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen zu erhöhen. Anreize sollen unter anderem über eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte und/oder Achslasten geschaffen werden.

Dies lehnt der Bayerische Landtag aus folgenden Gründen ab:

Ausschlaggebend für die Festsetzung der zulässigen Gesamtgewichte und der zulässigen Achslasten ist die Belastbarkeit der Straßen und Brücken. Zahlreiche ältere Brückenbauwerke erreichen bereits unter den aktuell zulässigen Lasten das erforderliche Ziellastniveau nicht und müssen deshalb verstärkt oder ersetzt werden. Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts und/oder der zulässigen Achslasten hätte erhebliche Mehrbelastungen der Straßeninfrastruktur, insbesondere der Brückenbauwerke, zur Folge. Die Tragfähigkeitsreserven vieler älterer

Bestandsbauwerke würden weiter eingeschränkt. Verschleiß, Alterung und Materialermüdung würden infolge einer Gewichts- und/oder Achslasterhöhung wesentlich beschleunigter eintreten. Die Erhöhung der zulässigen Achslasten führt zu einer exponentiell höheren Beanspruchung der vorhandenen Fahrbahnbefestigungen. Infolge dessen wird auch die Nutzungsdauer der Fahrbahn überproportional reduziert. Durch die verringerte Nutzungsdauer und den erhöhten Verschleiß von Straßen und Brücken steigen die Anzahl der Baustellen im Bestandsnetz und die Erhaltungskosten der Straßenbaulastträger. Dieser Effekt träfe in besonderem Maße die in der Regel schwächer dimensionierten Strecken nachgeordneter Netze.

Die Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte und/oder Achslasten hätte unmittelbar negative Auswirkungen auf folgende Ziele der „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“:

- Etappenziele Nr. 7) und 8) zur Verlagerung von mehr Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger, wonach die Anteile des Schienen-, des Binnenschiffs- und des Kurzstreckenseeverkehrs signifikant erhöht werden sollen.  
Durch die Erhöhung zulässiger Gesamtgewichte und/oder Achslasten für emissionsfreie Fahrzeuge würden Anreize für die Nutzung solcher Fahrzeuge, nicht aber für den Umstieg auf alternative Verkehrsträger geschaffen.
- Etappenziel 14), wonach verkehrsträgerübergreifend die Anzahl der Verkehrstoten bis 2050 auf Null gesenkt werden soll. Eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte bedingt wegen der höheren Anprallenergie schwerwiegendere Unfälle und damit eine Absenkung des Verkehrssicherheitsniveaus. Darüber hinaus sind Fahrzeugrückhaltesysteme nicht für die erhöhten Gesamtgewichte ausgelegt. Die Anprallversuche müssten unter neuen Bedingungen wiederholt und die Freigabe der Fahrzeugrückhaltesysteme müsste neu festgelegt werden. Häufigere Erhaltungsmaßnahmen infolge der höheren Beanspruchung der Infrastruktur führen zu höheren Unfallgefahren durch Staus in Arbeitsstellen.
- Der European Green Deal fordert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern, damit die EU als Wirtschaftsraum bis 2050 klimaneutral ist. Eine wichtige Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels ist die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr (Etappenziele 1) und 2)). Unberücksichtigt bleiben in dieser Betrachtung bislang die Emissionen für Bau und Erhalt der Straßeninfrastruktur. Eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte und/oder Achslasten führt zur häufigerer Bautätigkeit, mehr Baustoffeinsatz, baustellenbedingten Verkehrsstörungen und Umleitungsverkehr, was wiederum einen deutlichen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge hat und damit in Summe dem Ziel des emissionsfreien oder emissionsarmen Straßenverkehrs zuwiderläuft.

Trotz der erforderlichen fundamentalen Transformation im Bereich der Mobilität darf nicht außer Betracht gelassen werden, dass aktuell der Großteil des Personen- und Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt wird. Eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte und/oder Achslasten darf nicht zu einer Schädigung von Brücken und Fahrbahnen führen, da hierdurch die Verfügbarkeit der Straßeninfrastruktur derart eingeschränkt werden könnte, dass auch die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und der Wirtschaft gefährdet werden könnte.

Zu unterscheiden von der Schaffung von Anreizen über die Erhöhung zulässiger Gesamtgewichte und/oder Achslasten ist die Anpassung der technischen Normen an die Anforderungen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge. Dieser wird vom straßenbaulichen Standpunkt grundsätzlich zugestimmt, sofern die Straßeninfrastruktur hierdurch nicht höher belastet wird.

In der Gesamtschau sieht der Bayerische Landtag die Überarbeitung der Richtlinie mit der vorgesehenen Zielrichtung kritisch.

Berichterstatter: **Klaus Stöttner**  
Mitberichterstatter: **Dr. Markus Büchler**

## II. Bericht:

1. Der EU-Konsultation gemäß § 83d BayLTGeschO wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat das Konsultationsverfahren endberaten.
2. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat das Konsultationsverfahren in seiner 55. Sitzung am 21.06.2022 beraten und einstimmig beschlossen, die Federführung zu übernehmen (§83d Abs. 2 BayLTGeschO).
3. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat das Konsultationsverfahren in seiner 55. Sitzung am 21. Juni 2022 federführend beraten und einstimmig zu der in I. enthaltenen Beschlussempfehlung Zustimmung empfohlen.
4. Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat das Konsultationsverfahren in seiner 56. Sitzung am 28. Juni 2022 endberaten und mit folgendem Stimmergebnis:
  - CSU: Zustimmung
  - B90/GRÜ: Zustimmung
  - FREIE WÄHLER: Zustimmung
  - AfD: kein Votum
  - SPD: Zustimmung
  - FDP: Zustimmungempfohlen, der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses zuzustimmen mit der Maßgabe, dass folgender Satz angefügt wird: „Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.“.

**Sebastian Körber**  
Vorsitzender