

Herrn Staatssekretär  
Dr. Gerhard Schulz  
Staatssekretär im Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

11030 Berlin

24.10.2018

## **Keine Erhöhung des Lkw-Gewichts in Deutschland**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

derzeit fordern einige Industrieverbände die Erhöhung des Lkw-Gesamtgewichts von 40 auf 44 Tonnen in Deutschland. Begründet wird dies mit mehr Kapazität für den Straßengüterverkehr.

Bislang sind 44 Tonnen schwere Lkw in Deutschland lediglich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs erlaubt. Dabei werden die ersten und letzten Kilometer der Transportkette auf der Straße zurückgelegt, auf der Langstrecke fahren die Güter umweltfreundlich und sicher auf der Schiene. So leistet der Kombinierte Verkehr auch einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen.

Das im Vergleich zum herkömmlichen Straßengüterverkehr um 4 Tonnen erhöhte Lkw-Gesamtgewicht ist dabei ein wesentlicher Anreiz für Speditionen, den Kombinierten Verkehr zu nutzen.

Mit einer generellen Gewichtserhöhung für alle Lkw von 40 auf 44 Tonnen, würde dieser Vorteil wegfallen und Verkehre von der Schiene zurück auf die Straße verlagert. Damit wäre der Erfolg des Masterplans Schienengüterverkehr der Bundesregierung in Gefahr.

Darüber hinaus gäbe es eine Reihe weiterer negativer Folgen für die Volkswirtschaft:

- Die Verkehrsdichte auf den Straßen würde weiter zunehmen – auch zu Lasten des Personenverkehrs.
- Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit würden konterkariert, denn mit der Gewichtserhöhung steigt auch die Aufprallenergie bei Unfällen.
- Straßen und Brücken würden noch stärker beansprucht und ihre Lebensdauer weiter reduziert. Dies hätte weiter steigende Ausgaben für Erhalt und Ersatz der Straßeninfrastruktur zur Folge.

- Die Bemühungen der Bundesregierung beim Umwelt- und Klimaschutz würden unterwandert, denn der Straßengüterverkehr emittiert pro transportierte Tonne und Kilometer (tkm) fünf Mal mehr Treibhausgase als die Güterbahnen. Bei den Stickoxiden ist die Schiene pro tkm sogar mehr als sechs Mal umweltfreundlicher als der Lkw.

Vor diesem Hintergrund lehnen die unterzeichnenden Verbände eine generelle Anhebung des Lkw-Gewichts in Deutschland und Europa ab und empfehlen der Bundesregierung, die derzeitigen Gewichte im Straßengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr beizubehalten.

Wir regen dagegen die Gleichstellung der Rahmenbedingungen der Vor- und Nachläufe zum Kombinierten Verkehr und zum Wagenladungsverkehr an, wie im Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehen.

Für weitere Informationen und Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Flege  
Geschäftsführer  
Allianz pro Schiene e.V.



Julia Lamb  
Secretary General  
European Rail Freight Association



Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.



Malte Lawrenz  
Vorsitzender  
Verband d. Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

Kopie:

Herr Staatssekretär Dr. Ulrich Nußbaum,  
Herr Staatssekretär Jochen Flasbarth

Herrn Staatssekretär  
Jochen Flasbarth  
Staatssekretär im Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
Bundesministerium für Umwelt,  
Naturschutz und nukleare Sicherheit

11055 Berlin

24.10.2018

### Keine Erhöhung des Lkw-Gewichts in Deutschland

Sehr geehrter Herr Staatssekretär, *lieber Jochen,*

derzeit fordern einige Industrieverbände die Erhöhung des Lkw-Gesamtgewichts von 40 auf 44 Tonnen in Deutschland. Begründet wird dies mit mehr Kapazität für den Straßengüterverkehr.

Bislang sind 44 Tonnen schwere Lkw in Deutschland lediglich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs erlaubt. Dabei werden die ersten und letzten Kilometer der Transportkette auf der Straße zurückgelegt, auf der Langstrecke fahren die Güter umweltfreundlich und sicher auf der Schiene. So leistet der Kombinierte Verkehr auch einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen.

Das im Vergleich zum herkömmlichen Straßengüterverkehr um 4 Tonnen erhöhte Lkw-Gesamtgewicht ist dabei ein wesentlicher Anreiz für Speditionen, den Kombinierten Verkehr zu nutzen.

Mit einer generellen Gewichtserhöhung für alle Lkw von 40 auf 44 Tonnen, würde dieser Vorteil wegfallen und Verkehre von der Schiene zurück auf die Straße verlagert. Damit wäre der Erfolg des Masterplans Schienengüterverkehr der Bundesregierung in Gefahr.

Darüber hinaus gäbe es eine Reihe weiterer negativer Folgen für die Volkswirtschaft:

- Die Verkehrsdichte auf den Straßen würde weiter zunehmen – auch zu Lasten des Personenverkehrs.
- Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit würden konterkariert, denn mit der Gewichtserhöhung steigt auch die Aufprallenergie bei Unfällen.
- Straßen und Brücken würden noch stärker beansprucht und ihre Lebensdauer weiter reduziert. Dies hätte weiter steigende Ausgaben für Erhalt und Ersatz der Straßeninfrastruktur zur Folge.

- Die Bemühungen der Bundesregierung beim Umwelt- und Klimaschutz würden unterwandert, denn der Straßengüterverkehr emittiert pro transportierte Tonne und Kilometer (tkm) fünf Mal mehr Treibhausgase als die Güterbahnen. Bei den Stickoxiden ist die Schiene pro tkm sogar mehr als sechs Mal umweltfreundlicher als der Lkw.

Vor diesem Hintergrund lehnen die unterzeichnenden Verbände eine generelle Anhebung des Lkw-Gewichts in Deutschland und Europa ab und empfehlen der Bundesregierung, die derzeitigen Gewichte im Straßengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr beizubehalten.

Wir regen dagegen die Gleichstellung der Rahmenbedingungen der Vor- und Nachläufe zum Kombinierten Verkehr und zum Wagenladungsverkehr an, wie im Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehen.

Für weitere Informationen und Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Flege  
Geschäftsführer  
Allianz pro Schiene e.V.



Julia Lamb  
Secretary General  
European Rail Freight Association



Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.



Malte Lawrenz  
Vorsitzender  
Verband d. Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

Kopie:

Herr Staatssekretär Dr. Ulrich Nußbaum,  
Herr Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz

Herrn  
Dr. Ulrich Nußbaum  
Staatssekretär im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie  
Bundesministerium für Wirtschaft  
und Energie

11030 Berlin

24.10.2018

## **Keine Erhöhung des Lkw-Gewichts in Deutschland**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

derzeit fordern einige Industrieverbände die Erhöhung des Lkw-Gesamtgewichts von 40 auf 44 Tonnen in Deutschland. Begründet wird dies mit mehr Kapazität für den Straßengüterverkehr.

Bislang sind 44 Tonnen schwere Lkw in Deutschland lediglich im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs erlaubt. Dabei werden die ersten und letzten Kilometer der Transportkette auf der Straße zurückgelegt, auf der Langstrecke fahren die Güter umweltfreundlich und sicher auf der Schiene. So leistet der Kombinierte Verkehr auch einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen.

Das im Vergleich zum herkömmlichen Straßengüterverkehr um 4 Tonnen erhöhte Lkw-Gesamtgewicht ist dabei ein wesentlicher Anreiz für Speditionen, den Kombinierten Verkehr zu nutzen.

Mit einer generellen Gewichtserhöhung für alle Lkw von 40 auf 44 Tonnen, würde dieser Vorteil wegfallen und Verkehre von der Schiene zurück auf die Straße verlagert. Damit wäre der Erfolg des Masterplans Schienengüterverkehr der Bundesregierung in Gefahr.

Darüber hinaus gäbe es eine Reihe weiterer negativer Folgen für die Volkswirtschaft:

- Die Verkehrsdichte auf den Straßen würde weiter zunehmen – auch zu Lasten des Personenverkehrs.
- Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit würden konterkariert, denn mit der Gewichtserhöhung steigt auch die Aufprallenergie bei Unfällen.
- Straßen und Brücken würden noch stärker beansprucht und ihre Lebensdauer weiter reduziert. Dies hätte weiter steigende Ausgaben für Erhalt und Ersatz der Straßeninfrastruktur zur Folge.

- Die Bemühungen der Bundesregierung beim Umwelt- und Klimaschutz würden unterwandert, denn der Straßengüterverkehr emittiert pro transportierte Tonne und Kilometer (tkm) fünf Mal mehr Treibhausgase als die Güterbahnen. Bei den Stickoxiden ist die Schiene pro tkm sogar mehr als sechs Mal umweltfreundlicher als der Lkw.

Vor diesem Hintergrund lehnen die unterzeichnenden Verbände eine generelle Anhebung des Lkw-Gewichts in Deutschland und Europa ab und empfehlen der Bundesregierung, die derzeitigen Gewichte im Straßengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr beizubehalten.

Wir regen dagegen die Gleichstellung der Rahmenbedingungen der Vor- und Nachläufe zum Kombinierten Verkehr und zum Wagenladungsverkehr an, wie im Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehen.

Für weitere Informationen und Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Flege  
Geschäftsführer  
Allianz pro Schiene e.V.



Julia Lamb  
Secretary General  
European Rail Freight Association



Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.



Malte Lawrenz  
Vorsitzender  
Verband d. Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

Kopie:

Herr Staatssekretär Jochen Flasbarth,  
Herr Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz