

# Positionen des Deutschen Städtetages zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut und superschweren und überlangen Lkw

Hauptreferent Dipl.-Pol. Oliver Mietzsch, Verkehrsreferat, Deutscher Städtetag  
[oliver.mietzsch@staedtetag.de](mailto:oliver.mietzsch@staedtetag.de)



# Die Weiterentwicklung der Lkw-Maut

# Problembeschreibung

- Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz und damit verbunden eine Erhöhung der Umwelt- und Lärmbelastungen der Anwohner.
- Überproportionale Belastung des kommunalen Straßennetzes durch den Lkw-Verkehr.
- Aus Lenkungs- und Finanzierungsgründen ist eine Harmonisierung der Mineralöl- und Kfz-Steuer in der Europäischen Union auf ein deutlich höheres Niveau eine aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht sinnvolle Maßnahme.
- Notwendigkeit der Beteiligung der Städte am Mautaufkommen als Ausgleich für das durch die Verdrängungs- und Ausweicheffekte erheblich belastete kommunale Straßennetz.

# Verdrängungs- und Verlagerungseffekte

- Verlagerung des Güterverkehrs vor allem auf
  - die Ballungsräume mit ihrem dichten Netz an Gemeindestraßen.
  - ländliche Räume mit „Abkürzungen“ zwischen den Autobahnen.
  - autobahnparallele Bundes- und Landesstraßen.
  - alle Straßen, auf denen Güternahverkehr abgewickelt wird.
- Bezifferung der Verdrängungs- und Verlagerungseffekte mit durchschnittlich 4 % der Fahrleistung.  
Regionale Unterschiede in Größenordnungen von bis zu 30 % möglich.

(Studie Universität Kassel)

# Überproportionale Belastungen

- Schätzungsweise bis zu 160.000-fach stärkere Abnutzung des Straßenbelages durch einen 40-Tonnen-Lkw im Vergleich zum Pkw.
- Erhöhter Unterhaltungsaufwand kommunaler Straßen aufgrund der darin verlegten Kanäle und Leitungen sowie sonstiger baulicher Gegebenheiten.
- 50-70 % höher ausfallende externe Kosten je Fahrzeugkilometer auf Bundesstraßen im Vergleich zu den Bundesautobahnen.

# Harmonisierung der Steuersätze

- Lenkung des Transportgewerbes in Richtung Umstieg auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff durch eine für einen längeren Zeitraum vorgesehene stetige Erhöhung der Mineralölsteuer.
- Eine Harmonisierung der Kfz-Steuer auf hohem Niveau zielt in die gleiche Richtung.
- Differenzierung der Ausrichtung nach der Höhe der Emission, des Lärms und des Treibstoffverbrauchs neben einem leistungsabhängigen Grundtarif.
- Schaffung von Anreizen zur Produktion verbrauchsarmer Lkw.

# Beteiligung an den Einnahmen

- Eine einseitige finanzielle Beteiligung der Länder an der Lkw-Maut– wie jetzt zur Kompensation der Kfz-Steuer ausfälle als Folge der Entlastung des deutschen Speditionsgewerbes beschlossen - verstößt gegen Sinn und Zweck des europäischen Rechts.
- Erhebung von Mautgebühren beruht auf dem Grundsatz der ausschließlichen Anlastung von Infrastrukturkosten.
- Möglichkeit der Erhebung einer Maut nur auf den vom mautpflichtigen Schwerlastverkehr betroffenen Straßen.
- Städte als Quell und Ziel des Güterverkehrs.
- Ausweitung der Lkw-Maut auf das gesamte Straßennetz als Voraussetzung für Beteiligung aller Straßenbaulastträger am Mautaufkommen.

# Forderungen des Deutschen Städtetages

- Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen.
- Beteiligung auch der kommunalen Straßenbaulastträger am Mautaufkommen.
- Ablehnung einer isoliert für eine Stadt oder einen Ballungsraum erhobenen „City-Maut“: aufgrund der polyzentrischen Stadtstruktur in Deutschland Gefahr der Problemverlagerung bzw. negative Folgen für Standortqualität.
- Stärkere Einbeziehung der Nutzer öffentlicher Verkehrswege in ihre Finanzierung als Instrument zu einer effizienteren Verkehrslenkung sowie als Beitrag zur öffentlichen Verkehrswegefinanzierung.



# Superschwere und überlange Lkw

# Problembeschreibung

- Stärkere Belastung von Ingenieurbauwerken im Falle einer generellen Zulassung von Riesenlastkraftwagen (Gigaliner).
- Überforderung der städtischen Infrastruktur bedingt durch die Fahrzeuggeometrie.
- Erhöhtes Sicherheitsrisiko durch die Zulassung von Riesenlastkraftwagen.
- Konterkarierung der verkehrspolitisch gewollten Verlagerung großer Güterverkehrsmengen auf Bahn und Binnenschiff.

# Politische Situation

- Forderung nach der Zulassung von Fahrzeugkombinationen mit deutlich erhöhtem Gesamtgewicht und vergrößerten Ladevolumina.
- Erteilung zeitlich befristeter Ausnahmengenehmigungen in sechs Bundesländern.
- Allgemeine Zulassung der Gigaliner setzt Änderung der StVZO voraus.
- Gewichts- und Längenvorgaben für Lkw basieren auf Vorgaben der Richtlinie 96/53/EG

# Ausnahmegenehmigungen „Gigaliner“

Bundesland	Start Ausnahmegenehmigung(en)	Art der eingesetzten Gigaliner	Zahl der eingesetzten Gigaliner	Spedition(en), Betreiber	Strecke(n)
Baden-Württemberg	21.09.2006 (auf ein Jahr befristet)	„Euro-Combi“ oder „Eco-combi“ (60-Tonner, Länge: 25,25 Meter). Hersteller: DaimlerChrysler	?? (214 „Rundläufe“, d.h. 418 Fahrten in vier Monaten. Pro Werktag, Mo-Fr, ergibt das knapp 5 Fahrten)	DaimlerChrysler	Zwei Routen: Untertürkheim – Plochingen – Wendlingen (über die Bundesstraßen 10 und 313) oder über die Autobahnausfahrt Böblingen-Hulb (über die A 8 und A 81) bis zum Sindelfinger DaimlerChrysler-Werk und zurück
Bremen	Mitte 2005	60-Tonner, 18,75 m Länge (Transport von Kaffee einer Großrösterei)			25 km (Binnenhafen – Kaffeerösterei)
Niedersachsen	Juli 2006 (befristet bis 31. Juli 2007)	Gigaliner. Hersteller: Krone (Fahrzeug erlaubt 60 Tonnen Gesamtgewicht, im Testbetrieb jedoch nur 40 Tonnen zugelassen, Länge: 25,25 Meter)		3 Speditionen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Boll Logistik (Meppen)</li> <li>• Hellmann Worldwide Logistics (Osnabrück)</li> <li>• Cotrans Logistic (Volkswagen Logistics) (Wolfsburg)</li> </ul>	3 Strecken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meppen-Hannover-Magdeburg</li> <li>• Osnabrück-Lehrte</li> <li>• Vom VW-Werk Wolfsburg zum VW-Werk Emden</li> </ul>

Quelle: Allianz pro Schiene, Stand: 25.01.2007

„Positionen des Deutschen Städtetages zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut und superschweren und übergroßen und Lkw“

Dipl.-Pol. Oliver Mietzsch, Verkehrsreferat Deutscher Städtetag

# Ausnahmegenehmigungen „Gigaliner“

Bundesland	Start Ausnahmegenehmigung(en)	Art der eingesetzten Gigaliner	Zahl der eingesetzten Gigaliner	Spedition(en), Betreiber	Strecke(n)
Nordrhein-Westfalen	1) Sept. 2005	1) 44-Tonner, 24,85 m Länge	1) ?	1) Wim Bosmann (NL)	1) Emmerich – Grenze NL
	2) April 2006 (Teilnahme am niederländischen Pilotversuch)	2) (40-Tonner, Länge 23,16 Meter, 9 Achsen)	2) 1 (täglich eine Fahrt mit drei Containern)	2) HP Logistik (Bochum)	2) Rotterdam (Hafen) – Bochum Venlo – Rotterdam (Hafen)
	3) 19.12.2006 (Start: Pilotversuch NRW. Laufzeit: bis Ende 2007)	3) (44-Tonnen, Länge: 25,25 Meter, 8 Achsen. Textiltransporte vom C&A-Lager in Mönchengladbach zu einem Osnabrücker C&A-Lager)	3) Zwei Fahrzeuge für zusammen 250.000 Euro	3) Meyer & Meyer (Osnabrück)	3) Mönchengladbach (Gewerbegebiet Wickrath) - Peine-Osnabrück
Sachsen-Anhalt	(befristet bis Mai 2007, Teil des niedersächsischen Pilotversuchs)	Gigaliner (60-Tonnen, 25,25 Meter lang)		Boll Logistik (Meppen)	Irxleben und Magdeburger Industriegebiet Rothensee- Meppen- Hannover (jeweils über die A 14)
Thüringen	Ab Anfang März 2007			(für einen Matratzenhersteller aus Hohenölsen)	A 4, A 9 sowie Zubringerbundesstraßen

Quelle: Allianz pro Schiene, Stand: 25.01.2007

„Positionen des Deutschen Städtetages zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut und superschweren und übergroßen und Lkw“

Dipl.-Pol. Oliver Mietzsch, Verkehrsreferat Deutscher Städtetag

# Auswirkungen auf die Infrastruktur

- Überschreitung der zulässigen Verkehrslastenwerte um etwa 100 Prozent bei Fahrten mit sog. Gigalinern.
- Enorme Beanspruchung der städtischen Infrastruktur aufgrund des stetig wachsenden Schwerlastverkehrs.
- Finanzieller Aufwand durch Notwendigkeit statischer Untersuchungen von Brückenbauwerken.
- Reduzierung der Restnutzungsdauer von Brücken.
- Vielerorts umfangreiche und kostenintensive Maßnahmen zur Freigabe von Gigalinern erforderlich.

→ Erhöhter Bedarf an Mitteln zum Erhalt der Straßen- und Brückeninfrastruktur.

# Problematik der Fahrzeuggeometrie

- Überforderung der städtischen Infrastruktur mit den durch die Fahrzeuggeometrie begründeten Fahrzeugausschlag und Kurvenradius.
- Wahrscheinlichkeit erheblicher Schädigungen des kommunalen Straßennetzes durch diesen überdimensionierten Verkehr.
- Erfordernis der Erweiterung vieler Verkehrsanlagen mit den damit verbundenen Kosten und Flächenbedarf.
- Zu erwartende Schleppkurvenprobleme an Auf- und Ausfahrten der Stadtautobahnen.
- Kosten durch erhöhten Beschilderungsbedarf.

# Risiken im Verkehr

- Kaum Möglichkeit, das Ende des Sattelzuges einzusehen und Restabstände abzuschätzen.
- Erhebliche Sicherheitsrisiken im innerstädtischen Verkehr mit seinen unterschiedlichen Teilnehmern zu erwarten.
- Erschwernis von Überholmanövern bedingt durch die Fahrzeuglänge.
- Erwartung massiver Verkehrsbeeinträchtigung in innerstädtischen Bereichen aufgrund der Trägheit der Konstruktion bei z.B. notwendigen Rücksetzmanövern.



## resultierende Effekte

- Ökologische und verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit einer Zulassung von Gigalinern zweifelhaft.
- Fraglich, inwieweit die Ladekapazitäten der Gigaliner auch tatsächlich ausgenutzt werden.
- Befürchtung der Ausweitung des Schwerlastverkehrs im Falle einer generellen Zulassung von Riesenlastkraftwagen.
- Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Straße, da die Ladekapazitäten dieser Lkw denen von Eisenbahnwagons ähneln.

# Forderungen des Deutschen Städtetages

- Keine generelle Zulassung von Großraum-Lkws, da diese für den städtischen Straßenverkehr aufgrund ihrer Fahrzeuggeometrie und ihres Gesamtgewichts ungeeignet sind.
- Darüber hinaus stellen sie insb. in den Städten ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die übrigen Verkehrsteilnehmer dar.
- Eine Beschränkung des Einsatzes auf Verkehre zwischen Güterzentren bzw. -gebieten ist aufgrund der daraus ebenfalls resultierenden Kosten (Park-/Rastplätze, Verladestationen) kritisch zu bewerten.
- Befürchtung des Städtetages, dass durch eine Zulassung die verkehrspolitisch gewollte Verlagerung größerer Güterverkehrsmengen auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff verhindert wird.
- Konterkarierung der Anstrengungen der Städte zur Verbesserung der Luftqualität sowie der Lärminderung.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dipl.-Pol. Oliver Mietzsch  
Hauptreferent, Verkehrsreferat  
Deutscher Städtetag  
Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Straße des 17. Juni 112  
10623 Berlin  
Tel.: +49 (0) 30 37 71-1520  
Fax: +49 (0) 30 37 71-1509  
mailto: [oliver.mietzsch@staedtetag.de](mailto:oliver.mietzsch@staedtetag.de)

