

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm,  
Frank Magnitz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/26941 –**

### **Straßenschäden durch die Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugunsten gas- oder elektroantriebener Lastkraftwagen und Omnibusse**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Bundesratsdrucksache 397/20, Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, vom 7. Juli 2020 soll die StVZO unter anderem wie folgt geändert werden:

„9. § 34 wird wie folgt geändert:

b) Nach Absatz 5a wird folgender Absatz 5b eingefügt:

(5b) Abweichend von Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d darf das zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten um bis zu 1,00 t überschritten werden, wenn es sich um ein Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20.06.2019 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202) geändert worden ist, handelt und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist. Abweichend von Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d darf das zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten um bis zu 2,00 t überschritten werden, wenn es sich um ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG handelt und wenn das Mehrgewicht durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.

[...]

d) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

(6a) Abweichend von Absatz 6 darf das zulässige Gesamtgewicht der jeweiligen Fahrzeugkombinationen unter Beachtung der Achslasten um bis zu 1,00 t überschritten werden, wenn die Fahrzeugkombination ein Kraftfahrzeug gemäß Absatz 5b Satz 1 umfasst und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist. Abweichend von Absatz 6 darf das zulässige Ge-

samtgewicht der jeweiligen Fahrzeugkombinationen unter Beachtung der Achslasten um bis zu 2,00 t überschritten werden, wenn die Fahrzeugkombination ein Kraftfahrzeug gemäß Absatz 5b Satz 2 umfasst und wenn das Mehrgewicht durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.“

Die Europäische Union hat in den 90er-Jahren die Effekte von Achslasten, verschiedenen Reifengrößen und Asphaltstärken ausgiebig untersuchen lassen. Publiziert wurde dies unter der Bezeichnung „COST 334, Effects of Wide Single Tyres and Dual Tyres“ (<https://www.comt.ca/english/programs/trucking/Pavements/European%20Commission%20COST%20334%20Study%20-%20Effects%20of%20Wide%20Single%20Tyres%20and%20Dual%20Tires%202001.pdf>).

Bei zweiachsigen Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 18 Tonnen hat nach § 34 StVZO die Antriebsachse eine maximale Achslast von 11,5 Tonnen, somit verbleiben 6,5 Tonnen für die Lenkachse. Die Lenkachse ist bauartbedingt, mit Ausnahme von ganz wenigen Sonderfahrzeugen, mit Einzelreifen ausgestattet.

In der Novelle der StVZO § 34, s. o., steht unter Absatz 5b und 6a jeweils der Hinweis: „unter Beachtung der Achslasten“. Folglich dürfte nach der Novelle der StVZO das zulässige Mehrgewicht von 2,0 t nach Ansicht der Fragesteller auf der Lenkachse oder den Anhänger- bzw. Aufliegerachsen lagern. Konstruktionsbedingt wird der überwiegende Teil des Mehrgewichts aber auf der Lenkachse der Zugmaschine lagern, da die Antriebsachse 11,5 t nicht überschreiten darf und die bauartbedingten technischen Teile wie Akkus oder Gas-Tanks im vorderen und mittleren Teil der Zugmaschine montiert werden müssen (ebd.).

Dieses würde in der Praxis eine Achslasterhöhung von 6,5 auf 8,5 t der einfachbereiften Lenkachse nach sich ziehen. Laut der Studie COST 334 (s. o. Chapter 4), an der auch die Bundesanstalt für Straßenwesen beteiligt war, bedeutet dieses je nach Reifengrößen oder Asphaltart ca. 60 bis 100 Prozent mehr Straßenschäden in Form von Spurrillen oder Rissen im Straßenbelag.

Der Zustand von innerstädtischen Gemeindestraßen, Kreis- oder Landstraßen ist allgemein bekannt (vgl. <https://www.strassen.nrw.de/de/planung-bau/strassen-erhaltung.html>).

Das oben angefragte Problem gilt gleichermaßen für die Änderung des § 34 Absatz 6 Nummer 6a: „zweiachsige Kraftfahrzeuge ... 42,00 t“ und Nummer 6b: „... mit zwei- oder ... 44,0 t“. Aus Sicht der Fragesteller müssen Lkw-Gesamtgewichte über 40,0 t auf sechs Achsen verteilt werden.

1. Erwartet die Bundesregierung als Folge gas- oder elektroantriebener Lkws und damit verbundener höherer Achslasten eine Zunahme der Straßenschäden?

Wenn nein, warum nicht?

4. Ist geplant, den Gemeinden Zuschüsse zur Straßensanierung zukommen zu lassen, wenn die schwereren Omnibusse im ÖPNV erhöhte Straßenschäden verursachen?

Die Fragen 1 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Infolge des Einsatzes von gas- oder elektroangetriebenen Lkw sind keine Schäden an der Fahrbahnbefestigung sowie den Brückenbauwerken zu erwarten.

2. Welche technischen Analysen hat die Bundesregierung im Vorfeld der StVZO-Änderung durchgeführt?
6. Weshalb wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Novelle der StVZO nicht die Verpflichtung zur Installation von straßenschonenden Breitreifen an Lenkachsen für Lkws und Omnibusse mit aufgenommen bzw. von der Bundesregierung angeregt?
7. Warum haben die Initiatoren der Novelle der StVZO nach Kenntnis der Bundesregierung in der Novellierung zu § 34 Absatz 6 Nummer 6b den 44 t schweren Container-Sattelzug durch die Textfassung „zwei- oder ...“, neben dem Sechs-Achser auch den Fünf-Achser mit 44 t Gesamtgewicht zugelassen, obwohl bekanntlich die daraus resultierende Straßenschädigung nochmals höher ist (siehe COST 334, Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Warum hat die Bundesregierung nicht auf das pauschale Mehrgewicht von 2,0 t in der jetzt geplanten Form verzichtet und die Gesamtgewichte von schweren Lkws über 40,0 t nicht auf sechs Achsen verteilt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/13097)?

Die Fragen 2, 6, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geplanten Änderungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen aufgrund der Festlegungen der Richtlinie 96/53/EG, die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1242 geändert worden ist, und entsprechen den in der Richtlinie aufgeführten Maßgaben, die national umgesetzt werden müssen. Von den Vorgaben der Richtlinie abweichende Anforderungen, wie z. B. bestimmte Bereifung oder höhere Mindestachsanzahl, wären nicht im Einklang mit dem EU-Recht.

3. Wie hoch kalkuliert die Bundesregierung die Folgekosten der erhöhten Aufwendungen für die Straßensanierung aufgrund der höheren Achslasten?

Es liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse dazu vor, ob und ggfs. in welcher Höhe Folgekosten entstehen.

5. Mit welchem Mehrverbrauch in kW/h pro 100 Kilometer, pro Tonne Nutzlast, kalkuliert die Bundesregierung, da das geplante Mehrgewicht von bis zu 2,0 t von gas- oder elektroangetriebenen Lkws (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), welches das Mehrgewicht der neuen Antriebe und Akkus ausgleichen soll, als Schlussfolgerung daraus nicht die Nutzlast erhöht?

Der Bundesregierung liegen keine hierzu eigenen Erkenntnisse vor.

