



Positionspapier zum zulässigen Gesamtgewicht von Rohholztransporten in Deutschland

Hintergrund

Das Straßenverkehrsnetz im Transitland Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Der Bedarf an einem leistungsfähigen Gütertransport nimmt in einer global vernetzten Weltwirtschaft stetig zu. Den Hauptteil des künftigen Verkehrswachstums wird die Straße einnehmen (Grafik1). Das zeigen die Zahlen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 der Bundesregierung. Die seitens

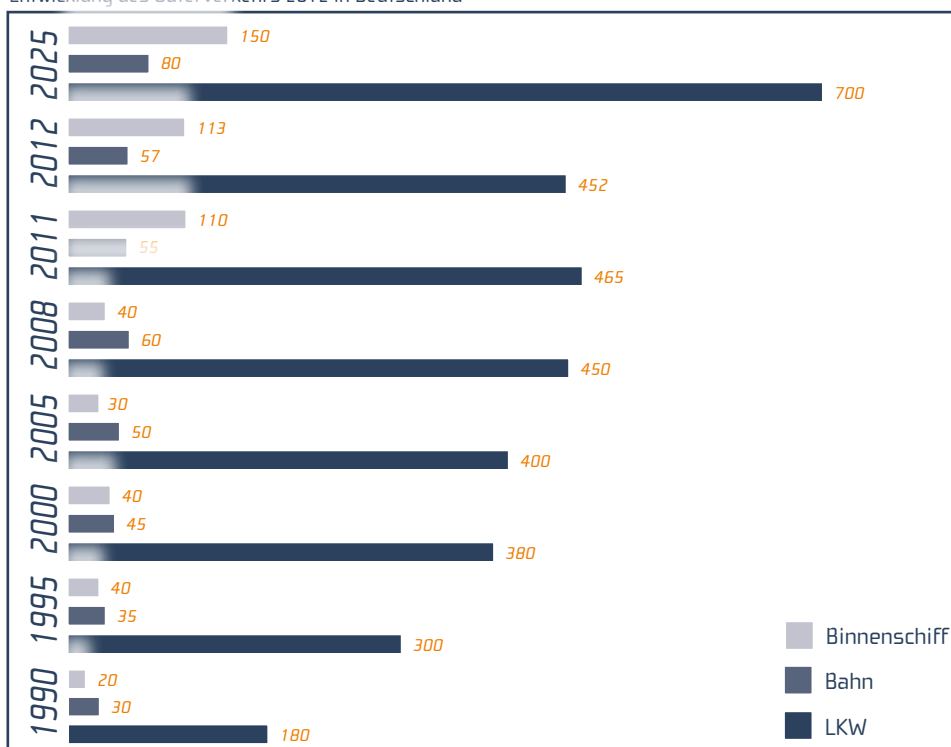
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen beauftragten Institute prognostizierten für 2015 eine Transportleistung von 401 Milliarden Kilometern im Güterfernverkehr. Bereits im Jahr 2012 wurde dieses Ziel mit 453,9 Milliarden Kilometern überschritten (Grafik 2). Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums, geht es wirtschafts- und umweltpoli-

tisch darum, den Straßengüterverkehr effizient zu organisieren. Eine intakte Infrastruktur ist ebenso erforderlich wie ein modernes Verkehrsmanagement und scharfsinnige Logistiksysteme. Einen wichtigen Beitrag zu einer effizienten Organisation des Straßengüterverkehrs können innovative Nutzfahrzeugkonzepte leisten: Zum Beispiel mit einem höherem Gesamtgewicht zugelassene LKWs, die eine wirtschaftliche und ökologisch vorteilhafte Laderaumauslastung gestatten.

Die nationalen Vorgaben zu Fahrzeuggesamtgewichten regeln sich in der Europäischen Union (EU) nach der Richtlinie 96/53/EG¹. Im Gegensatz zu einer EU-Verordnung sind EU-Richtlinien nicht unmittelbar wirksam und verbindlich und bedürfen einer nationalen Umsetzung. Die für Lastzüge zulässigen Gewichte und Abmessungen der Nutzfahrzeuge sind in Deutschland in der Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) geregelt.

¹Richtlinie 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, <http://bit.ly/15Ud0kq> (Stand: 12.02.2013)

Grafik 1 Entwicklung des Güterverkehrs 2012 in Deutschland



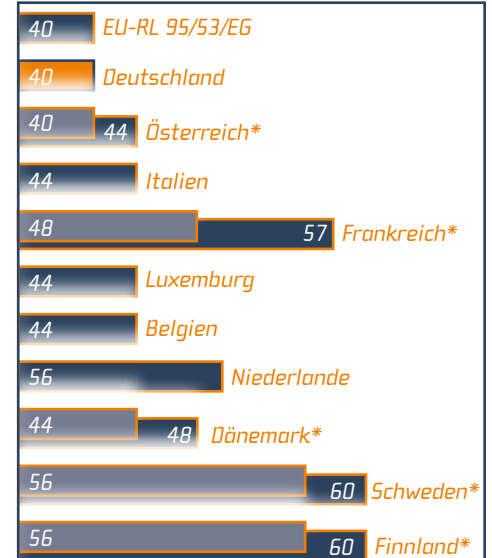
Problem

Die in Europa zum Teil sehr unterschiedlichen Regelungen des zulässigen Gesamtgewichts von Holztransporten (Grafik 3) verzerren in erheblichen Umfang den Wettbewerb in der europäischen Holzindustrie.

In Deutschland ist das zGG für Holztransporte auf 40 Tonnen beschränkt. Hingegen sind in Ländern wie Finnland und Schweden bis zu 60 Tonnen zugelassen. Auch nach österreichischem Recht sind Lastzüge mit 44 Tonnen zGG erlaubt. In den an Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und das Saarland angrenzenden französischen Departments können für den innerfranzösischen Rundholztransport Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Diese ermöglichen die Erhöhung des zGG von 40 Tonnen bis zu 57 Tonnen. In Deutschland wurden hingegen ausschließlich in Verbindung größerer Sturmwürfe und Kalamität

sereignisse vereinzelt Ausnahmegenehmigungen mit bis zu 46 Tonnen zGG für Holztransporte erteilt; so zum Beispiel Hessen und Bayern nach dem Orkan Kyrill. Im europäischen Vergleich gehört Deutschland zu dem Land mit dem niedrigsten zGG. In den letzten Jahren hat der Kostendruck auf die Unternehmen der Holzspediteure und Holzindustrie erheblich zugenommen. Gründe hierfür sind u.a. stark gestiegene Treibstoffpreise, Betriebskosten und nicht zuletzt die Einführung der LKW-Maut.

Grafik 2
zulässige Lastzuggewichte /EU (t)



*In Österreich, Frankreich, Dänemark, Schweden und Finnland Ausnahmegenehmigungen für Rundholztransporte bei variierender Achsenanzahl möglich.

Quellen: 1. <http://www.internationaltransportforum.org> geändert nach AGR 2013.
2. Ministerium für Ökologie, nachhaltige Entwicklung und Energie (Frankreich)

Position DeSH und AGR

Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft Rohholzverbraucher e.V. (AGR) und der Deutschen Säge- und Holzindustrie Bundesverband e.V. (DeSH) ist zu prüfen, ob das Fernstraßennetz durch einen effizienteren Einsatz von LKWs durch Erhöhung des zGG wirksam entlastet werden kann.

Die Verbände DeSH und AGR fordern daher eine Gesetzesänderung des § 34 Abs. 6 StVZO, in Form einer einheitlichen Erhöhung des zGG auf 52 Tonnen.



Begründung

Die Bundesanstalt für Straßenwesen² hat bereits 2006 in ihrer Studie zu den „Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes“ gezeigt, dass durch 5-achsige Lastkraftwagen (40 Tonnen) mit einer bestimmten Achsenanordnung die Straßenschäden im Vergleich zu anderen Lastkraftwagenarten (40 Tonnen)

deutlich geringer gehalten werden. Die beim Rundholztransport üblicherweise eingesetzten Langholzzüge besitzen 5 Achsen in optimaler Anordnung und Zwillingsbereifung, die zusätzlich den Bodendruck verringert und so eine schonende Befahrung der Verkehrs- und Waldwege ermöglicht. Die Fahrzeuge sind aufgrund des europaweiten Verkehrs vom Hersteller auf Transportge-

wichte von bis zu 50 Tonnen und mehr ausgelegt. Im Falle einer Erhöhung des zGG müssten an den meisten Fahrzeugen keine technische Anpassungen erfolgen.

Durch die Anhebung des zGG könnten Transporte wesentlich effizienter durchgeführt werden. Auch wird der länderübergreifende Transport durch eine einheitliche Rechtslage erleichtert. Die

unterschiedlichen zGGs innerhalb der EU, in denen 40 Tonnen oder mehr das übliche zGG sind, **verzerrten gegenwärtig den europäischen Wettbewerb**. Wir sehen eine Erhöhung des zGG daher als gerechtfertigt an.

Der **grenzüberschreitende Handel würde gefördert werden**. Gerade in einem wichtigen Transitland kann ein moderat erhöhtes zulässiges LKW-Gewicht einen wichtigen Beitrag zur **Vermeidung unnötiger Verkehre** leisten. Auch die Kosten der Unternehmen werden durch eine **Anpassung des Transportgewichts** entsprechend gesenkt. Darüber hinaus könnte der **Ausstoß an CO₂-Emissionen** durch die Anpassung der Transportgewichte **minimiert** werden.

Eine Studie der TU München³ hat auf Basis aktueller Normen die potentielle Einsparung von verkehrsbedingten Treibhausgasen bei Holztransporten durch die Anhebung des zGG ermittelt. Durch eine Erhöhung des zGG auf 44 Tonnen könnten demnach jährlich etwa 14 Prozent der holztransportbedingten Emissionen eingespart werden. Bei einer Anhebung auf 48 Tonnen wäre die Einsparung entsprechend höher und läge bei etwa 24 Prozent. Die größte Emissionsminderung von rund 169.000 Tonnen Treibhausgasen ermittelten die Autoren für eine Anhebung des zGG auf 52 Tonnen. Insgesamt können dadurch mehr als 30 Prozent der Gesamtemissionen in der Holztransportbranche eingespart wer-

den. Berücksichtigt wurden in der Studie nur die industriellen Holzsorten wie Sägestamm- und Industrieholz. Unter Einbeziehung beispielsweise auch der Energieholzsorten ergäbe sich ein noch größeres Einsparpotential.

²Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): Schlussbericht zu den Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes. 2. Aufl., Langfassung. Bergisch Gladbach 2006.

³Obkircher, Ch.; Lengwenat, E.; Ohnesorge, D (2013): Treibhausgasbilanz von Lkw-Rohholztransporten in Deutschland unter Berücksichtigung einer Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts. Lehrstuhl für Forstliche Wirtschaftslehre (Hrsg.), Technische Universität München. Arbeitsbericht 68 5.

Auswirkungen auf die Holzwirtschaft

Die verstärkte Nachfrage nach dem Rohstoff Holz bei der Holz- und Energiebranche, aber auch bei Verbrauchern führt zu einem erhöhten Bedarf an Transportkapazität. Bei einem derzeit jährlich in Deutschland transportierten Rundholzaufkommen von etwa 50 Mio. Tonnen und einer angenommenen durchschnittlichen Zuladung von 22 Tonnen je Fahrzeug sind bei aktueller Rechtslage ca. 2,27 Mio. LKW-Fahrten vom Wald zum Werk oder Verladeterminal erforderlich. Die durchschnittliche Transportentfernung liegt dabei zwischen 50 und 100 Kilometer. Die mit der LKW-Maut u.a. beabsichtigte zumindest teilweise Verlagerung des Güterkraftverkehrs auf die Schiene, kommt für den überwiegenden Teil des Rundholztransportvolumens nicht in Frage.

Eine Erhöhung des zGG um z.B. lediglich vier Tonnen von 40 auf 44 Tonnen würde zu einer ca. 15 prozentigen Einsparung der Rundholztransporte führen. Dies entspricht etwa 350.000 LKW-Fahrten pro Jahr. Damit verbunden wären die

Verringerung von Wettbewerbsnachteilen, aber auch eine erhebliche Effizienzsteigerung sowie eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Nachfolgende Vergleichsrechnung zwischen Deutschland und Frankreich verdeutlicht die Benachteiligung im Wettbewerb zu den Nachbarstaaten:

Beispielrechnung zu Grafik 3:

Die Differenz der Zuladung kann in Frankreich unter bestimmten technischen Voraussetzungen bis zu über 50 Prozent im Vergleich zu den benachbarten deutschen Bundesländern betragen. Bei nur geringfügig höherem Energieverbrauch je Fahrt sind in Frankreich jedoch für eine definierte Ladung von insgesamt 66 Tonnen nur zwei Ladungen erforderlich, in Deutschland hingegen drei. Bei einem angenommenen Mehrverbrauch von 15 Prozent für die schwereren französischen LKWs bedeutet dies Treibstoffzusatzkosten für deutsche Transporteure in Höhe von 25 Prozent. Die wirtschaftlichen Auswirkungen las-

sen aus der Betrachtung des Verhältnisses Lade- zu Transportzeit ableiten. Der geringfügig höhere Ressourceneinsatz wird durch die erheblich geringere Transportzeit überkompensiert.

Grafik 3 Ländervergleich Deutschland Frankreich

