

18.03.2014

## Entschließungsantrag

**der Fraktion der SPD  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und  
der Fraktion der PIRATEN**

zum Antrag der Fraktion der PIRATEN (Drs. 16/2896):  
Keine europaweite Einführung von Gigalinern „durch die Hintertür“ – Folgenabschätzung für NRW dringend erforderlich!

**Keine europaweite Einführung von „Gigalinern“ und Lang-LKW - Für eine moderne, sichere und umweltfreundliche europäische Verkehrspolitik mit ausgewogener Nutzung aller Verkehrsträger!**

### I. Ausgangslage

Am 23. April 2013 hat die Europäische Kommission den Legislativvorschlag KOM(2013)195 vorgelegt, mit dem die geltende Richtlinie 96/53/EG des Rates „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“ verändert werden soll. Bestandteil des Vorschlags ist unter anderem die Öffnung des grenzüberschreitenden Verkehrs für Lang-LKW und „Gigaliner“ zwischen zwei aneinandergrenzenden EU-Mitgliedstaaten, unter der Bedingung, dass beide betroffenen Mitgliedstaaten den Einsatz gestatten und die Infrastruktur entsprechend geeignet ist.

„Gigaliner“ sind Lastkraftwagen mit einer Länge von bis zu 25,25 Metern und einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen. Der Einsatz dieser Lastkraftwagen ist umstritten. Deshalb beteiligen sich in Deutschland nur sieben Bundesländer an einem reglementierten Modellversuch zum Einsatz von überlangen LKW. Nordrhein-Westfalen beteiligt sich an diesem Feldversuch nicht. Die Landesregierung hat hierzu in der Plenarsitzung vom 16. Mai 2013 in Person von Landesverkehrsminister Michael Groschek eindeutig Stellung bezogen.

Datum des Originals: 18.03.2014/Ausgegeben: 19.03.2014

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

## II. Der Landtag stellt fest:

1. Der Richtlinienvorschlag KOM(2013)195 enthält keine Folgenabschätzung für die Öffnung des grenzüberschreitenden Einsatzes von Lang-LKW und „Gigalinern“. Er gibt keine Auskunft über die zu erwartenden Auswirkungen, insbesondere die infrastrukturelle Mehrbelastung des Verkehrsträgers Straße, die Straßenverkehrssicherheit, die daraus erwachsenden erheblichen externen Kosten, insbesondere die ökologischen Folgekosten, einer Transportmengenverlagerung auf die Straßen. Eine Folgenabschätzung ist für das Land Nordrhein-Westfalen als bedeutender Transitregion in der EU unerlässlich.
2. Der Richtlinienvorschlag führt durch Verlagerungseffekte tendenziell zu einer Mehrbelastung der Straßeninfrastruktur durch überlange Fahrzeuge und perspektivisch auch zum Einstieg in die Zulassung überschwerer Fahrzeuge. Dies widerspricht der Verkehrspolitik der Landesregierung, die der Fortentwicklung der Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße zur Bewältigung zukünftiger Warenströme Vorrang einräumt.
3. Die Straßeninfrastruktur des Bundes im Land NRW und des Landes selbst ist auf eine Zunahme des Schwerlastverkehrs nicht ausgerichtet und krankt schon heute an einem immensen Investitionsstau, insbesondere bei Brückenbauwerken. Bereits heute ist die vorhandene Kapazitätsreserve der bestehenden Straßeninfrastruktur aufgebraucht, mit bereits erheblicher Stauneigung, und in Teilen überschritten.
4. Die Straßeninfrastruktur ist auch in den Städten und Gemeinden nicht auf Lang-LKW und „Gigaliner“ ausgerichtet, wie etwa bei Ortsdurchfahrten, Kreisverkehren, Bahnübergängen und kommunalen Brückenbauwerken.
5. Die mit der Richtlinie ebenfalls beabsichtigten Maßnahmen zur Verbesserungen der Aerodynamik und zur Einsparung von Kraftstoffen werden grundsätzlich begrüßt. Ein verbesserter Aufprallschutz, der Fußgänger und PKW-Insassen besser im Falle eines Unfalls schützt, wird ebenfalls begrüßt. Die Erhöhung der zulässigen Höchstgewichte für LKW mit Hybrid- oder Elektroantrieb um eine Tonne, mit dem Ziel, eine Verminderung der Ladekapazität zu vermeiden und die Einführung solcher Antriebe attraktiver zu machen, wird begrüßt.
6. Verschärfungen der europäischen Standards in Bezug auf Kontrolle und Sanktionierung von Verstößen gegen die zulässigen Höchstgewichte bei LKW sind dringend erforderlich. Vor einer Beschlussfassung über solche Regelungen müssen diese jedoch hinreichend konkretisiert werden, um die Vereinbarkeit mit nationalen Regelungen gewährleisten zu können.
7. Die von der EU-Kommission in diesem Zusammenhang vorgesehene Übertragung der Befugnis, eigenständig durch delegierte Rechtsakte wirken zu können, ist abzulehnen. Die Entwicklung konkreter Regelungen zu europaweiten Kontroll- und Sanktionsmaßnahmen sind wesentlicher Teil der Gesetzgebung. Damit scheidet eine Übertragung an die Kommission aus. Zudem muss im Rahmen der Subsidiarität die Anwendung höherer Standards zulässig sein.

## III. Der Landtag beschließt:

Die Landesregierung wird aufgefordert:

1. ihre ablehnende Haltung zu „Gigalinern“ und Lang-Lkw auf deutschen Straßen weiterhin in der Verkehrsministerkonferenz sowie gegenüber der Bundesregierung und der Europäischen Union deutlich zu machen und insbesondere gegenüber der EU

und der Bundesregierung auf eine Ausrichtung der Verkehrspolitik zu dringen, welche die Bewältigung der steigenden Güterverkehrsmengen vorrangig durch Veränderung des Modal-Split, somit durch Stärkung der Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße, ermöglicht.

2. sich bei der EU dafür einzusetzen, dass im Sinne einer langfristigen Planungsperspektive für Staat und Unternehmen eine möglichst umfassende europaweite Harmonisierung der Maximalmaße und -gewichte für Straßenfahrzeuge im o.g. Sinne erfolgt.
3. ihre eigenen Bemühungen zur Veränderung des Modal-Split fortzusetzen.
4. die weiteren Ziele der Richtlinie hinsichtlich der Steigerung von Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Aerodynamik, der Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der Förderung alternativer Antriebe für LKW mit Hybrid- oder Elektroantrieb zu unterstützen.
5. das weitere Ziel des Richtlinienvorschlags, europaweit qualitativ hochwertige Kontroll- und Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen gegen die zulässigen Höchstgewichte bei LKW einzuführen, zu unterstützen.
6. In diesem Zusammenhang aber auf eine formale Umsetzung zu dringen, deren Beschlussfassung dem Europäischen Parlament vorbehalten bleibt, damit die inhaltliche Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland sowie die des Landes Nordrhein-Westfalen gewährleistet wird.

Norbert Römer  
Marc Herter  
Reiner Breuer  
Markus Töns  
Dirk Schlömer

und Fraktion

Reiner Priggen  
Sigrid Beer  
Arndt Klocke  
Stefan Engstfeld

und Fraktion

Dr. Joachim Paul  
Nicolaus Kern  
Oliver Bayer  
Stefan Fricke  
Marc Olejak

und Fraktion