

Zur Frage der Abmessungen, der Achslasten und der Gesamtgewichte von Lastkraftwagen

VON DIPL.-KFM. H. D. BÖGEL, KÖLN

Die Frage der Abmessungen, der Achslasten und der Gesamtgewichte von Nutzkraftwagen hat in den letzten Jahren immer wieder zu bedeutenden verkehrspolitischen Diskussionen und teilweise scharfen Auseinandersetzungen geführt. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß sie häufig weit über das Maß hinausgingen, das der Bedeutung dieser Frage innerhalb des verkehrspolitischen Gesamtgeschehens zukommt. Andererseits soll keineswegs verkannt werden, daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt, sondern auch um eine Frage von großer privatwirtschaftlicher und im weiteren Sinne auch von volkswirtschaftlicher Tragweite. Anlaß zu dieser verkehrspolitischen Diskussion war und ist die „Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — STVZO — und der Straßenverkehrs-Ordnung — STVO — (Abmessungen und Gewichte) vom 21. 3. 1956“¹⁾. Im Vordergrund stehen dabei die Änderungen des § 32 STVZO (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen) und des § 34 Abs. 3 STVZO (Achslast und Gesamtgewicht).

I.

Daß eine gesetzliche Beschränkung der Maße und Gewichte für Motorfahrzeuge grundsätzlich unerlässlich ist, kann als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Entsprechende Vorschriften finden sich schon in der Verkehrsordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 2. 1910, ja praktisch schon viel früher in der „Verordnung über den Verkehr auf Kunststraßen vom 17. 3. 1859“, die später auf Kraftfahrzeuge ausgedehnt wurde.

Ausgangspunkt der Regelung war ursprünglich die Erwägung, daß für die Beanspruchung der Straße Gewicht, Geschwindigkeit und Art der Bereifung maßgeblich seien. Daher war früher und ist zum Teil auch heute noch die Bemessung des Gesamtgewichtes der Fahrzeuge sowohl auf die Geschwindigkeit als auch auf die Art der Bereifung abgestellt.

Weiterhin bedachte man, daß die Abmessung der Fahrzeuge und das Fahrzeuggewicht in einer Beziehung zu der Sicherheit des Verkehrsgeschehens auf den Straßen stehen. — Diese beiden Gesichtspunkte haben bis heute ihre Bedeutung für die Begründung staatlicher Regulierung bewahrt: 1. die Schonung der Straßen und 2. die Verkehrssicherheit. Die gesetzlichen Bestimmungen sind wiederholt im Verlauf der letzten Jahrzehnte geändert worden. Man hat sie zum Teil der technischen Entwicklung im Kraftfahrzeugbau und zum Teil der Verbesserung des Straßenbaues angepaßt. Es würde zu weit führen, die in dieser Zeit gültig gewesenen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte von Nutzkraftfahrzeugen einer näheren Betrachtung zu

¹⁾ Veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Teil I 1956, S. 127 ff.

unterziehen. Ein historischer Rückblick zeigt aber, daß eine Änderung dieser technischen Daten keineswegs außergewöhnlich ist.

II.

Der Grund, daß die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung (im folgenden kurz Verordnung über Abmessungen und Gewichte genannt) so viele Befürworter und Gegner, so viele Argumente und Gegenargumente hervorgebracht hat, ja, daß sie in die Reihe der großen verkehrspolitischen Auseinandersetzungen der Nachkriegszeit aufrücken konnte, ist auch nicht in der Gesetzesänderung an sich zu sehen, sondern ausschließlich in dem *Ausmaß* der Änderung der Abmessungen und Gewichte.

Und gerade dieser Tatbestand, der besonders hervorgehoben werden muß, ist es, der bleamatisch macht.

Hinzu kommt, daß hierbei Fahrzeugkonstruktive, straßenbautechnische, straßenverkehrs-technische und verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte aufeinandertreffen, die offenbar schwerlich auf einen Nenner zu bringen sind und z. T. noch keine endgültige Klärung gefunden haben.

III.

Kernpunkte der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte sind:

- Herabsetzung der Gesamtbreite bei Anhängern hinter Kraffrädern von 1,25 m auf 1 m.
- Festsetzung der größtmöglichen Höhe ab Ladefläche für Lastkraftwagen, Lastkraftwagenanhänger und Sattelkraftfahrzeuge mit offenen Laderäumen auf 2,98 m. Bei Fahrzeugen mit einer Nutzlast von mehr als 3 Tonnen müssen Planspiegel und Plangestelle in der Mitte eine lichte Höhe von mindestens 2 m haben oder auf diese Höhe einstellbar sein.
- Herabsetzung der höchstzulässigen Gesamtlänge über alles
 - bei Fahrzeugen mit 3 oder mehr Achsen von 12 m auf 10 m;
 - bei Sattelkraftfahrzeugen von 14 m auf 13 m;
 - bei Zügen von 20 m auf 14 m.
- Hinter Kraftomnibussen darf nur ein für die Gepäckbeförderung bestimmter Anhänger mitgeführt werden. Für Kraftomnibusse, die im Linienverkehr, insbesondere im Berufsverkehr eingesetzt werden sollen, kann die Genehmigungsbehörde in dringenden Bedarfsfällen Ausnahmen bis zu einer Gesamtlänge von 18 m zulassen.
- Herabsetzung der zulässigen Achslast bzw. des zulässigen Gesamtgewichtes
 - je Einzelachse von 10 t auf 8 t;
 - je Doppelachse von 16 t auf 12 t;
 - je Fahrzeug mit 2 Achsen von 16 t auf 12 t;
 - je Fahrzeug mit 3 Achsen oder mehr Achsen von 24 t auf 18 t;
 - je Sattelkraftfahrzeug von 35 t auf 24 t;
 - je Zug von 40 t auf 24 t.

- Bei Sattelkraftfahrzeugen, Lastkraftwagen und Kraftomnibussen sowie bei Lastkraftwagen- und Kraftomnibuszügen muß eine Motorleistung von mindestens 6 PS/t des zulässigen Gesamtgewichtes vorhanden sein.
- Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5,5 t sowie andere Kraftfahrzeuge und Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t müssen außer den Bremsen nach den bestehenden Vorschriften mit einer Motorbremse oder einer in der Bremswirkung gleichartigen Vorrichtung ausgerüstet sein.
- Die vom Lastkraftwagen gezogene Anhängerlast darf das zulässige Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeuges nicht überschreiten.

Im Vergleich zu den bisherigen Änderungen der technischen Daten der Lastkraftwagen läßt die obige Aufstellung erkennen, daß es sich bei der neuen Verordnung um eine nicht unerhebliche Beschränkung der technischen Leistungsfähigkeit des Lastkraftwagens und damit des gesamten Lastkraftwagenverkehrs handelt.

IV.

Der Verordnung liegen seitens der Bundesregierung verschiedene Überlegungen zugrunde.

Hauptmotiv für die Verordnung war das außerordentlich starke Anwachsen des Motorfahrzeugverkehrs in den vergangenen Jahren und damit die zunehmende Verkehrsbelastung der deutschen Straßen. Die Bundesregierung vertritt die Ansicht, daß die Anpassung des Straßennetzes an die Verkehrsentwicklung, vor allem aus finanziellen Gründen, auf längere Zeit nicht erreicht werden könne. Auch die aus dem Verkehrsfinanzgesetz fließenden Mittel genügen bei weitem nicht, um die Finanzierungslücke zu schließen. Im Rahmen der Durchführung der verkehrspolitischen Zielsetzung, „für unser Verkehrswesen nicht nur Ordnung (zu) schaffen, sondern ihm auch eine feste Grundlage für seine zukünftige Entfaltung (zu) gewährleisten“, muß auch das Straßenfinanzierungsgesetz, das jetzt im Referentenentwurf vorliegt, beurteilt werden. In diesem Zusammenhang gewinnt die Frage der Zweckbindung derjenigen Mittel, die als Sonderbelastung des Kraftverkehrs angesehen werden, erhöhte Bedeutung. Sie ist bis heute noch nicht befriedigend gelöst.

Wenn der Straßenbau aus finanziellen Gründen kurzfristig der Verkehrsentwicklung nicht angepaßt werden kann, bleibt natürlich nur die Möglichkeit, den umgekehrten Weg einzuschlagen, nämlich die Anpassung des Motorfahrzeugverkehrs an den Zustand des Straßennetzes vorzunehmen.

Es geht hierbei vor allem um die stetige Zunahme der schweren Lastkraftwagen, die nach Auffassung der Bundesregierung erhebliche Mehrkosten für den Ausbau des Straßennetzes und die Unterhaltung der Straßen verursachen.

Ein Blick in die Statistik zeigt, daß der Bestand an schweren Lastkraftwagen im Vergleich mit dem gesamten Lkw.-Bestand eine bedeutend größere Zunahme erfahren hat (vgl. Tabelle 1).

*) Protokoll der 38. Sitzung des Deutschen Bundestages am 9. 7. 1954.

Aus der Tabelle geht ferner hervor, daß die prozentuale Zunahme der Lastkraftwagen mit einer Nutzlast über 7 500 kg von 1951 bis 1954 zwar geringer geworden, in den Jahren 1955 und 1956 aber wieder erheblich angestiegen ist, nämlich um 30,3% bzw. um 57,8%.

Tabelle I:

Entwicklung des Lkw.-Bestandes im Bundesgebiet^{*)}
(ohne West-Berlin und Saarland)

Jahr	Lkw.-Best. über 7 500 kg	Zu- nahme in %	100 = 100	Lkw.-Best. 6 000— 7 500 kg	Zu- nahme in %	100 = 100	Lkw.-Best. ins- gesamt	Zu- nahme in %	100 = 100
			100			100	414343		100
1951	2809		100	4828		148	492608	18,9	119
1952	3810	35,6	136	7129	47,7	239	554546	12,6	134
1953	4643	21,9	165	11555	62,1	314	572491	3,2	138
1954	5431	17,0	193	15176	31,3	367	563887	-1,5	136
1955	7075	30,3	252	17701	16,6	406	575622	2,1	139
1956	11166	57,8	398	19578	10,6	438	595395	3,4	144
1957 ^{*)}	13388	19,9	477	21152	8,0	438	602838	1,3	145
1958 ^{*)}	14402	7,6	513	22140	4,7	459			

Vergleicht man damit die entsprechende Entwicklung des Lkw.-Bestandes mit einer Nutzlast von 6 000 bis 7 500 kg, so läßt sich eine fortwährende Verringerung der prozentualen Zunahme pro Jahr feststellen.

Darüber hinaus ergibt sich die Tatsache, daß der prozentuale Anteil der Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von über 6 000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9% im Jahre 1951 auf 5,3% im Jahre 1956 gestiegen ist (vgl. Tabelle 2). Der Absicht der Schonung des deutschen Straßennetzes und im Zusammenhang damit der Ersparnis an Straßenbau- und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren Ausbau des Straßennetzes verstärkt betreiben zu können, entspricht die Herabsetzung der höchstzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabsetzung des Gesamtgewichtes des Lastkraftwagens bzw. des Lastzuges verbunden ist.

V.

Als zweites Motiv liegt der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen der Gedanke zugrunde, den Verkehrsfluß auf den Straßen „gleichmäßiger und einheitlicher“ zu gestalten. Der Verkehrsfluß ist in hohem Maße von der Größe und Geschwindigkeit der Fahrzeuge abhängig. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird bei gleicher Größe der Fahrzeuge und bei annähernd gleicher Geschwindigkeit erheblich erhöht (vgl. z. B. die Homogenität des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika).

Tabelle II:

Anteil des Lkw.-Bestandes mit einer Nutzlast über 6 000 kg
am gesamten Lkw.-Bestand³⁾)

Jahr	6 000 - 7 500 kg		über 7 500 kg		über 6000 kg	
	in %	1951 = 100	in %	1951 = 100	in %	1951 = 100
1951	1,2	100	0,7	100	1,9	100
1952	1,4	116	0,8	114	2,2	115
1953	2,1	175	0,8	114	3,1	163
1954	2,6	216	0,9	128	3,5	184
1955	3,1	258	1,3	185	4,4	231
1956	3,4	283	1,9	271	5,3	278
1957 ⁴⁾	3,5	291	2,2	314	5,7	300
1958 ⁴⁾	3,7	308	2,4	342	6,1	321

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß besonders die großen und schweren Lastwagen und Lastzüge den Verkehrsfluß hemmen und die Leistungsfähigkeit der Straßen erheblich vermindern.

Eng verbunden mit dem zweiten Motiv ist das der Hebung der Verkehrssicherheit. Durch die schweren Lastkraftwagen und Lastzüge kann eine Gefährdung des Verkehrs eintreten durch

- ihr geringeres Beschleunigungsvermögen gegenüber leichteren Fahrzeugen,
- die Erschwerung des Überholvorganges und
- die mangelhafte Kurvenläufigkeit gegenüber Fahrzeugen mit geringeren Abmessungen.

Die Bestrebungen, den Verkehrsfluß zu erhöhen und die Verkehrssicherheit auf den deutschen Straßen zu heben, kommen zum Ausdruck in den Bestimmungen über die Herabsetzung der Gesamtbreite bei Anhängern hinter Krafrädern, über das Verbot des Anhängers bei Kraftomnibussen, über die Verminderung der höchstzulässigen Gesamtlänge bei Lastkraftwagen und Lastzügen sowie in den Vorschriften über Motorleistung und Bremsen. Ebenfalls gehört hierher die Bestimmung, daß das Gesamtgewicht des Anhängers das Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeuges nicht überschreiten darf.

VI.

Neben diese drei Motive der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen, die unter dem Gesichtspunkt der zunehmenden Verkehrsbelastung der deutschen Straßen zu sehen sind, treten noch zwei andere Begründungen.

³⁾ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Der Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und in West-Berlin.

⁴⁾ Die Angaben für die Jahre 1957 und 1958 sind nur der Vollständigkeit halber angeführt worden. Ihnen ist im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung keine größere Bedeutung beizumessen, da sich für diese Zeit - trotz der Auslaufkristen - schon die ersten Wirkungen der Bestimmungen der Verordnung vom 21. 3. 1956 zeigen.

Die in der Verordnung neu festgelegten Höhenmaße der Lastkraftwagen entsprechen den Werten nach Anlage E zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung „Begrenzung I für Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis“. Die Aufnahme dieser Werte ist aus militärischen Gründen mit Rücksicht auf die notwendige Verladefähigkeit der Fahrzeuge erforderlich geworden⁵⁾.

Die neu festgesetzten Höhenmaße sind darüber hinaus nach Auffassung der Bundesregierung geeignet, die Durchführung des sog. Huckepackverkehrs zu fördern.

Weiterhin: Die Festsetzung der höchstzulässigen Achslasten und Gesamtgewichte nach der neuen Verordnung läßt einen Lastzug mit einem Gesamtgewicht von 24 t und einer Nutzlast von 15 t zu. Die Bundesregierung führte dazu in ihrer Begründung aus, daß dadurch der Straßentransport von Massengütern auf große Entfernungen wirtschaftlich bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher. Die Unternehmer, die Straßengüterverkehr betreiben, werden daher künftig bemüht sein, vorwiegend höher tarifierte Güter zu transportieren⁶⁾.

Zusammenfassend können als Begründung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen seitens der Bundesregierung folgende Gesichtspunkte angesehen werden:

Schonung der Straßen im Zusammenhang mit der nicht ausreichenden Straßenbaufinanzierung, Erhöhung des Verkehrsflusses, Hebung der Verkehrssicherheit, militärische sowie wettbewerbspolitische Gesichtspunkte, die eine Verschiebung der Verkehrsteilung hinsichtlich der Beförderung von Massengütern im Fernverkehr zur Folge haben können.

VII.

Bei der vorliegenden Betrachtung kommt es weniger auf eine vollständige Darstellung des gesamten Problemkreises an, sondern vielmehr auf eine Stellungnahme zu den wichtigsten Fragen, die sich in Verbindung mit der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte herauskristallisiert haben.

Daher sollen im Vordergrund der vorliegenden Untersuchung die Fragen der höchstzulässigen Achslast im Hinblick auf die Beanspruchung der Straßen sowie der höchstzulässigen Längenmaße im Hinblick auf die Steigerung des Verkehrsflusses bzw. auf die Hebung der Verkehrssicherheit stehen.

Beide Fragenkomplexe fordern eine Betrachtung unter verschiedenen Gesichtspunkten (nämlich fahrzeugkonstruktiven, straßenbautechnischen, wirtschaftlichen und nicht zuletzt verkehrspolitischen).

VIII

Da die Verordnung ganz auf den gegenwärtigen Zustand des Straßennetzes abgestellt ist, muß man sich einmal die grundsätzliche Frage vorlegen, welche obere Grenze der Achslast im Hinblick auf die heutige Beschaffenheit der Straßen in der Bundesrepublik

⁵⁾ Begründung zur Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO - und der Straßenverkehrs-Ordnung - StVO - Bundesrats-Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

⁶⁾ Begründung der Stellungnahme der Bundesregierung zur Bundestags-Drucksache Nr. 611, Anlage 1 der Bundesrats-Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

eigentlich zu empfehlen ist. Man wird dann leicht zu der Feststellung kommen, daß es bei der unterschiedlichen Bauart der Fahrzeuge sowie bei dem differenzierten deutschen Straßennetz hinsichtlich des Unterbaues, der Stärke und der Art der Decken wohl unmöglich sein dürfte, eine generelle Belastungsfähigkeit der Straßen anzugeben. Streng genommen müßte für jeden Straßenzug eine bestimmte höchstzulässige Achslast festgesetzt werden.

Eine eindeutige Beantwortung der Frage nach der oberen Grenze der Achslast im Hinblick auf die gegenwärtige Beschaffenheit des deutschen Straßennetzes kann daher nicht gegeben werden.

Um überhaupt eine Antwort auf diese Frage zu finden, muß man sich denjenigen Faktoren zuwenden, die die Beanspruchung der Straße ausmachen, und sie in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit betrachten. Als wichtigste Faktoren sind hier zu nennen:

1. Achslast,
2. Fahrgeschwindigkeit,
3. Federung und Bereifung,
4. Art und Zustand der Fahrbahn.

Bei der dynamischen Belastung der Straßendecke können zwar die äußeren Kräfte, die auf die Straßendecke einwirken, weitgehend berechnet werden. Die Schwierigkeit beginnt mit der Berechnung des Straßenkörpers. „Straßenbau ist immer noch eine Technik, die auf Erfahrung beruht; die Konstruktion der Straße ist noch nicht Berechnungsverfahren zugänglich, wie sie bei anderen Ingenieurbauten angewendet werden“).

Man kann zwar generell die Feststellung treffen, daß die Straßennutzung grundsätzlich um so größer ist, je schwerer das Gewicht der Fahrzeuge ist. Damit ist jedoch noch keine Antwort auf die Frage gegeben, ob — und wenn ja — welche Unterschiede sich in der Belastung der Straße durch eine 8-t-Achslast und eine 10-t-Achslast ergeben. Und gerade um diese Frage hat sich in den letzten Jahren eine Diskussion entwickelt, die insgesamt gesehen als unfruchtbar bezeichnet werden muß, wenn sie auch vielleicht die einige Erkenntnisse gebracht hat, die aber als Grundlage für die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen nicht als ausreichend angesehen werden können, wie noch zu zeigen sein wird.

Durch eine Fülle wissenschaftlicher Gutachten und Stellungnahmen in den vergangenen Jahren hat sich herausgestellt, daß die Wirkung der unterschiedlichen Straßenbelastung durch Fahrzeuge mit einer 8-t- bzw. einer 10-t-Achslast keineswegs allgemein festgestellt werden kann. Es wurde bereits hervorgehoben, daß Art und Zustand der Straßen (Tragfähigkeit des Untergrundes, Dicke und Ausführung der Trag- und Deckschicht, Entwässerung, Befestigung der Fahrbahnträger u. a.), Geschwindigkeit und Konstruktion des Fahrzeuges für die Beantwortung dieser Frage von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Im Vordergrund der Auseinandersetzungen auf wissenschaftlicher Ebene stehen dies als bekannt vorauszusetzenden sog. Straßentests, die auch zum Teil in der Begründung zu der Verordnung Erwähnung finden.

Es sind dies zunächst der im Jahre 1951 vom Highway Research Board in den Vereinigten Staaten von Amerika durchgeführte „Maryland Road Test“ und der „Washo-

¹⁾ Neumann, E., Die Straßenbeanspruchung durch Achslasten von 8 und 10 Tonnen, Frankfurt/Main 1958, S. 7.

Test“. Es kann in diesem Rahmen darauf verzichtet werden, eine ausführliche Beschreibung dieser beiden Straßenversuche zu geben. Grundsätzlich bleiben die Ergebnisse auf die für den Versuch ausgewählten Straßentrecken beschränkt. Sie bestätigen die bereits geäußerte Auffassung, daß die Beanspruchung der Straßen weitgehend von der Art und Beschaffenheit der Straße im Hinblick auf schließlich des Untergrundes abhängt und daß eindeutige Folgerungen im Hinblick auf die neue Verordnung, die eine generelle Regelung beabsichtigt, kaum zu ziehen sind.

IX.

Mit den beiden amerikanischen Straßentests sind in der Öffentlichkeit immer wieder die sog. „Lahrer Straßenbauversuche“ in Verbindung gebracht worden, obwohl die amerikanischen und deutschen Versuche unterschiedliche Zielsetzungen haben. Aus den Mitteln des Bundeshaushaltes wurde 1952/53 bei Lahr (Baden) eine Versuchsstrecke hergestellt, um die Stabilität der verschiedenen Unterbauarten feststellen zu können.

Nachdem die Versuche keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der einzelnen Bauweisen gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gesperrt und einer Verkehrsbelastung durch 24-t-Lastzüge und 32-t-Lastzüge unterworfen, und zwar in der Weise, daß auf der einen Fahrbahn nur 32-t-Lastzüge und auf der anderen Fahrbahn nur 24-t-Lastzüge zum Einsatz kamen, und zwar unter gleicher Gesamtbelastung für beide Fahrbahnen.

Aufgrund der bisherigen Versuche sind nur geringfügige Veränderungen an der Fahrbahnoberfläche festzustellen, tiefgreifende Schäden, die auf eine unterschiedliche Stabilität der Unterbauarten schließen lassen, sind nicht eingetreten.

Man kann daher die Lahrer Straßenbauversuche nicht ohne weiteres mit der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in Verbindung bringen. Sie können weder für noch gegen die Verordnung angeführt werden.

Alle Versuche zeitigen weder im Hinblick auf die Straßenbelastung durch 8-t- und 10-t-Achslasten brauchbare Ergebnisse, noch ist ein Vergleich der Versuchsergebnisse mit der Beschaffenheit des deutschen Straßennetzes zulässig.

Über die Lahrer Straßenbauversuche hinaus sind in der Bundesrepublik in den letzten Jahren eine Reihe weiterer örtlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schweren Lastkraftwagenverkehr bekannt geworden, die teils gegen, teils für die Verordnung der Bundesregierung zu sprechen scheinen. Diese Beispiele lassen aber in keinem Fall eine Verallgemeinerung zu, da die Voraussetzungen, unter denen die Versuche liefen, unterschiedlicher Natur sind.

X.

Welche Folgerungen sind nun aus den obigen Darlegungen zu ziehen? Wenn man der Feststellung zustimmt, daß eine eindeutige Beantwortung der Frage, welche Unterschiede in der Belastung der Straßen durch eine 8-t-Achslast und eine 10-t-Achslast bestehen, nach den bisherigen Versuchen und wissenschaftlichen Erkenntnissen

nicht möglich ist, so sollte man sie aus der Diskussion um die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen gänzlich herauslassen. Man darf sie dann weder als Argumentation für noch gegen die Verordnung der Bundesregierung verwenden. Auch sollte man von den Bemühungen ablassen, „exakte“ Berechnungen darüber anzustellen, welche Mehraufwendungen für den Ausbau bzw. für die Unterhaltung von Straßen, die eine 10-t-Achslast zulassen, notwendig sind.

Es wäre zu überlegen, ob man für die Zukunft dieses Problem nicht dadurch einer Lösung näher bringen kann, indem man auf eine straßenschonende Bauweise der Lastkraftwagen, insbesondere der Lastkraftwagenanhänger hinwirkt. Hinzu kommt, daß der technische Stand des Straßenbaues aufgrund der Erfahrungen und Erkenntnisse in den letzten Jahrzehnten eine höhere Festigkeit der Straßen gewährleisten dürfte, ohne daß eine erhebliche Mehrbelastung durch Kosten eintreten würde. Man muß leider befürchten, daß die Verordnung, wenn man sie schon mit dem schlechten Zustand der Straßen begründet, hinsichtlich der Herabsetzung der Achslast eine Maßnahme darstellt, die jetzt kaum noch eine durchschlagende Wirkung zeitigen dürfte. Sie ist darüber hinaus auch insofern kritisch zu betrachten, als erst im Jahre 1951 durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 25. 11. 1951 die höchstzulässige Achslast von 9 t auf 10 t erhöht wurde.

Die Frage des Gesamtgewichtes eines Lastkraftwagens bzw. eines Lastzuges ist eher als technische Konsequenz im Hinblick auf die allgemeinen Grundsätze des Lastkraftwagenbaues anzusehen als unter dem Gesichtspunkt der Schonung des Straßennetzes. Bei einer höchstzulässigen Achslast von 8 t ergibt sich nach der typischen Bauart ein Lastwagen von 12 t Gesamtgewicht und ein Lastzug von 24 t Gesamtgewicht, wobei zugrundegelegt wird, daß sich das Gesamtgewicht des Motorwagens auf die Vorderachse und auf die Hinterachse wie 1 : 2 verteilt und daß das Gesamtgewicht des Anhängers nicht höher sein soll als das des Motorwagens. Deshalb ist die Frage des Gesamtgewichtes in diesem Zusammenhang ohne größere Bedeutung. Sie kann allerdings unter dem Gesichtspunkt der Hebung der Verkehrssicherheit von Interesse sein.

XI.

Die Steigerung des Verkehrsflusses und die Hebung der Verkehrssicherheit sind die beiden anderen Motive, durch die die Verordnung begründet wird.

Über die Maßnahme, die Gesamtbreite von Anhängern hinter Kraffrädern von 1,25 m auf 1 m herabzusetzen, erübrigt sich jede Diskussion. Wenn sie auch in ihrer Auswirkung nur einen kleinen Beitrag zur Verkehrssicherheit bedeutet, so ist doch festzustellen, daß ein größerer Anhänger hinter Kraffrädern, insbesondere beim Überholvorgang und für den Gegenverkehr, stets ein Gefahrenmoment in sich trägt.

Das Verbot des Anhängers hinter Kraftomnibussen muß im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit ebenfalls als berechtigt angesehen werden. Gerade der Einsatz des Anhängers im Linienverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften gibt immer wieder Anlaß zu Störungen des Verkehrsflusses. Man sollte daher mit der in der Verordnung vorgesehenen Ausnahmeregelung sehr sparsam verfahren, obwohl nicht zu leugnen ist, daß diese Maßnahme in manchen Fällen eine Belastung insbesondere der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe darstellen wird, und dies trotz der bestehenden Möglichkeit, das Verbot des Anhängers durch andere Omnibusbauweisen (Doppelstock- und Gelenk-

busse), wenn auch nicht von der Kostenseite, so doch von der verkehrlichen Seite her, auszugleichen.

Eine Steigerung des Verkehrsflusses und gleichzeitig eine Erhöhung der Verkehrssicherheit werden durch die Vorschrift einer bestimmten Motorleistung und Verzögerungsbremse bewirkt. Gegen die stichhaltigen Argumente anführen. Wenn auch theoretisch betrachtet durch die Erhöhung der Motorleistung nur eine geringe Steigerung der Geschwindigkeit erzielt wird, so vermögen diese Maßnahmen in der konkreten Verkehrssituation unter Umständen erheblich zur Sicherheit im Verkehr beizutragen. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie groß die tatsächlichen Auswirkungen sind, die durch die Verordnung hinsichtlich der Steigerung des Verkehrsflusses erzielt werden sollen. Die Homogenität des Verkehrs in der Bundesrepublik dürfte durch diese Maßnahme — so wünschenswert es wäre — nicht wesentlich vergrößert werden; dazu ist die Differenzierung des Verkehrs (vor allem durch Kleinwagen, Mopeds und Kraffräder) zu groß.

Im Vordergrund unserer Betrachtungen sollen aber hier die höchstzulässigen Gesamtlängen von Lastkraftwagen und Lastzügen stehen.

XII.

Es ist keine Frage, daß die Länge eines Fahrzeuges bei der wachsenden Dichte des Verkehrs entscheidende Bedeutung für den Verkehrsfluß und die Sicherheit auf den Straßen erlangt hat. Das gilt natürlich ganz besonders für den Lastkraftwagenbetrieb mit Anhängern. Man darf jedoch nicht so weit gehen, die verkehrspolitische Steuerung des Straßenverkehrs ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zu sehen, obwohl die Frage der Verkehrssicherheit immer oberstes Anliegen aller für die Gestaltung des Verkehrs Verantwortlichen bleiben sollte. Die verschiedenen Mittel zur Erreichung eines Zieles aber müssen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden. Wenn wir uns zunächst dem Tatbestand zu, daß die Länge des Lastkraftwagens bzw. des Lastzuges für die Durchführung des Überholvorganges von Bedeutung ist. Nach Bode*) betragen, wenn ein Personenkraftwagen mit 90 km/h einen mit 60 km/h fahrenden Lastkraftwagen überholt, die Überholwege bei einem Sicherheitsabstand des Personenkraftwagens vor dem Überholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiedereinbiegen nach dem Überholen von 40 m bei

20 m	Zuglänge	252 m
18 m	"	246 m
14 m	"	234 m

und die Überholdauer bei

20 m	Zuglänge	10,1 s
18 m	"	9,8 s
14 m	"	9,4 s

Selbst wenn die Überholwege als beträchtlich länger angenommen werden, bleiben die durch die Zuglänge bedingten Unterschiede unverändert.

*) Bode, O., Gutachtliche Stellungnahme zu der Frage über Achslasten, Gesamtgewichte und Gesamtlängen von Krafffahrzeugen und Zügen, Anlage 5 der Bundesrats-Drucksache 471/56 vom 9. 2. 1956.

Das Beispiel zeigt, daß bei Betrachtung der Zahlenwerte kein gravierender Unterschied hinsichtlich des Überholweges und der Überholdauer bei den verschiedenen Lastzuglängen besteht.

Einer Verkürzung des Lastzuges um 10% steht eine Verminderung des Überholweges um 2,4% gegenüber, einer Verkürzung um 30% eine Verminderung des Überholweges um 7,1%.

Die Länge des Lastzuges wirkt sich zweitens auf die Kurvenläufigkeit aus. Beim Einbiegen und Kurvenfahren verschieben sich die Bahnen von Kraftfahrzeug und Anhänger, so daß die Spur breiter wird.

Nach Bode⁹⁾ beträgt die Spurweite eines Zuges beim Fahren eines Vollkreises von 12 m Halbmesser der Außenräder bei

20 m	Zuglänge	etwa	5,8 m
18 m	"	"	5,7 m
14 m	"	"	4,9 m

Bei dem Einbiegen und Kurvenfahren sind die Unterschiede noch geringer. Auch bei diesem Zahlenbeispiel ist also festzustellen, daß die Kurvenläufigkeit durch die Unterschiede der Zuglängen nur in geringem Maße beeinflusst wird.

Was besagen nun solche Zahlenbeispiele? Vermögen sie die Maßnahme der Herabsetzung der Längenmaße zur Hebung der Verkehrssicherheit ad absurdum zu führen? Es findet sich in der Auseinandersetzung um die Verordnung vom 21. 3. 1956 eine Vielzahl solcher auf exakten Zahlenbeispielen beruhende Gegenargumente.

Eine solche Betrachtungsweise dürfte aber der konkreten Situation im Ablauf des Verkehrsgeschehens nicht gerecht werden. Denn das Verhalten des Verkehrsteilnehmers richtet sich in der Praxis kaum nach mathematischen Gesetzmäßigkeiten. Die konkrete Verkehrssituation (Fahrbahnbreite, Fahrbahnzustand, Sichtweite, Witterungseinflüsse, Steigungen, Gefälle, Kurven u. a. mehr), der psychische Zustand des Verkehrsteilnehmers, seine Reaktionsfähigkeit und sein psychologisches Einfühlungsvermögen bleiben bei diesen Zahlenbeispielen völlig außer acht.

Für jedes Argument lassen sich schließlich Gegenargumente finden. Es kommt zudem immer auf den Standpunkt des Betrachters an. Es taucht hier letztlich die Frage nach dem Sinn und der Aufgabe verkehrspolitischer Maßnahmen auf, auf die im letzten Abschnitt noch näher eingegangen werden soll.

Die Auseinandersetzungen über die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gezeigt, wie unsicher die Begründung einer verkehrspolitischen Maßnahme sein kann, wenn man die Vielzahl der Gesichtspunkte und die Fülle der Argumente und Gegenargumente einmal zusammenträgt bzw. gegenüberstellt.

XIII.

Inwieweit bei der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen der Gedanke zugrunde lag, die Wirtschaftlichkeit des Straßengüterverkehrs einzuschränken, soll hier nicht näher untersucht werden. Eine gewisse Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit ist jedenfalls nicht zu leugnen, ganz gleich, ob sie beabsichtigt war oder nicht, oder ob dem Straßengüterverkehr andere Ausgleichsmöglichkeiten —

⁹⁾ Bode, a.a.O.

es auf dem technischen oder auf dem wirtschaftlichen Sektor — zur Verfügung stehen oder nicht.

Ebenso ist es nicht zu leugnen, daß sich die Änderung der Abmessungen und Gewichte auf die deutsche Kraftfahrzeugindustrie, insbesondere auf den Export von deutschen Kraftfahrzeugen, auswirken könnte¹⁰⁾, sofern die Produktionsumstellung für den deutschen Markt auswirkungen auf die Erzeugungsstruktur der Kraftfahrzeugindustrie haben sollte mit der Folge, daß schwere Lastzüge für den Export nicht mehr hergestellt werden können. Wie groß hier sowie beim gewerblichen Straßengüterverkehr die eintretenden privatschaftlichen und darüber hinaus auch volkswirtschaftlichen Verluste sind, muß abgewartet werden, obwohl auch hierüber schon umfangreiche Berechnungen vorliegen.

Diese Tatbestände vermögen aber politischen Vor- und Nachteile müssen gegeneinander abgewogen werden. Dabei ist selbstverständlich, daß öffentliche Interessen, zumal es hier um die Sicherheit im Verkehr geht, höher zu bewerten sind als privatwirtschaftliche Überlegungen.

Ausschlaggebend für die Durchsetzung der Maßnahmen muß letzten Endes der Tatbestand sein, inwieweit sie zu der verkehrspolitischen Zielsetzung beizutragen vermögen bzw. inwieweit ihre Einordnung in die verkehrspolitische Gesamtkonzeption gewährleistet ist.

XIV.

Der Gedanke, den sich die Bundesregierung seit Jahren zu eigen gemacht hat, nämlich den Motorfahrzeugverkehr, insbesondere den Lastkraftwagenverkehr, den deutschen Straßenverhältnissen anzupassen, findet sich eigentlich in konsequentester Durchsetzung in dem Vorschlag von Sill¹¹⁾.

Hier ist ein Plan entstanden, der in seiner Einfachheit (hinsichtlich der Gedankenführung) zunächst bestechend ist und uns der großen Problematik, die sich aus der Diskussion um die Abmessungen und Gewichte ergeben hat, zu entheben scheint. Jedenfalls ein Kompromißvorschlag, der bei den Auseinandersetzungen über die Verordnungsneuerung seinesgleichen sucht.

Es geht bei diesem Vorschlag um die Aufgliederung des gesamten deutschen Straßenetzes in ein

- Netz der Fernstraßen, das auch für den schwersten Güterverkehr geeignet ist, in ein
- Netz der allgemeinen Verkehrsstraßen und in ein
- Netz der übrigen Straßen, auf dem der Verkehr weitgehenden Gewichtsbeschränkungen je nach der Tragfähigkeit der einzelnen Straßen für den schwersten

Mit anderen Worten: Es würde ein ausgewähltes Netz von Fernstraßen für den schwersten

¹⁰⁾ Um eine Vorstellung über den Export an Kraftfahrzeugen zu geben, seien folgende Zahlen genannt: Im Jahre 1956 betrug die Lastkraftwagenproduktion im Bundesgebiet 159 488 Stück, davon 9 378 (= 5,9%) mit einer Nutzlast über 7 000 kg. Quelle: Verband der Automobilindustrie. Im gleichen Jahr belief sich der Export von Lastkraftwagen aus der Neuproduktion des Bundesgebietes auf 69 376 Stück, davon 2 554 (= 3,7%) mit einer Nutzlast über 7 000 kg. Frankfurt/Main 1957. Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrwirtschaft 1956/57, Frankfurt/Main 1957.

¹¹⁾ Sill, Stellungnahme zur beabsichtigten Neuregelung der Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der Nutzkraftfahrzeuge für den Ausschuß (Nr. 39) für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 der Bundesrats-Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

sten Güterfernverkehr entstehen, auf dem auch eine höchste Achslast von 10 t zuge² lassen werden könnte.

Für dieses Netz kämen in erster Linie die Bundesautobahnen, die wichtigsten Bundesstraßen und einzelne Landstraßen I. Ordnung in Frage. Um ein geschlossenes Netz von ausreichender Verkehrsbedeutung zu erhalten, müßten darüber hinaus auch einzelne Straßen mit augenblicklich noch zu geringer Tragfähigkeit einbezogen werden. Der Ausbau dieser Straßen müßte dann bevorzugt durchgeführt werden.

Die Verteilung über das allgemeine Straßennetz auf das flache Land und die Gemeindegebiete soll nach Sill entweder nach Abladen eines Teiles der Ladung mit verringerter Achslast (maximal 8 t) oder nach Umladen auf leichtere Fahrzeuge vor sich gehen.

Sill begründet seinen Vorschlag darüber hinaus mit folgenden günstigen Auswirkungen:

1. Diese Aufgliederung des Gesamtstraßennetzes würde nicht — wie die bisherige Klassifizierung — nach dem Gesichtspunkt der Baulast durch Bund, Länder, Kreise und Gemeinden vorgenommen werden, sondern nach der Verkehrsbedeutung und nach der Beschaffenheit und Tragfähigkeit der Straßen.
2. Die für den Straßenbau zur Verfügung stehenden Mittel könnten planmäßig bevorzugt für die wichtigen Fernstraßen und Verkehrsstraßen eingesetzt werden, während die übrigen Straßen vor vorzeitiger Zerstörung infolge Überbeanspruchung bewahrt bleiben.
3. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden werden sich bemühen, verkehrswichtige Straßen so auszubauen, daß sie in das Fernstraßennetz für den schweren Güterverkehr eingestuft werden können.
4. Die Kraftverkehrswirtschaft wird das leichtere und in seiner Beweglichkeit weniger eingeeengte Fahrzeug mit maximal 8 t Achslast bevorzugt und den schwersten Lastzug mit einer 10-t-Triebachse nur noch dort einsetzen, wo es die Verkehrsaufgabe unbedingt geboten scheinen läßt.
5. Die vorhandenen schweren Fahrzeuge können auf dem Fernstraßennetz ohne große Einbuße ihrer Lademöglichkeit weiterhin wirtschaftlich eingesetzt und aufgebraucht werden.
6. Der Fahrzeugbau würde angeregt werden, das leichtere und freizügigere Fahrzeug bevorzugt zu entwickeln und mit geringerem Eigengewicht für eine möglichst hohe Nutzlast zu bauen.

Neben den bleibenden Vorteilen (vgl. 1, 4, 5, 6) kann der Vorschlag Sill für sich in Anspruch nehmen, der zur Zeit herrschenden Situation im Straßenverkehr wirksamer entgegenzutreten, als es die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen vermag.

Es lassen sich jedoch auch hiergegen einige kritische Argumente anführen, die die Konkretisierung des Vorschlages erschweren mögen.

Es soll hier nicht auf die technischen Einwendungen, die hinsichtlich des Straßennetzes vorgebracht werden können, eingegangen werden. Grundsätzlich würde durch die vorgeschlagene Klassifizierung der eigentliche Sinn des Kraftwagenverkehrs, nämlich der Flächenverkehr, weitgehend in Frage gestellt, wenn auch zugegeben werden muß, daß der Kraftverkehr inzwischen weit über diese Aufgabe hinausgewachsen ist.

Der seit Jahrzehnten bestehenden Tendenz innerhalb der Verkehrswirtschaft zum

Haus-Haus-Verkehr würde durch die Notwendigkeit eines nochmaligen Umladens vom schweren Lastkraftwagen auf ein leichteres Transportgefäß entgegen gewirkt. Darüber hinaus müßte eine Vielzahl von Umladestellen geschaffen werden.

Diese Einwände gehen aber dann am Kernpunkt der Sache vorbei, wenn man den Vorschlag Sill als Alternativlösung zu der Verordnung vom 21. 3. 1956 ansieht; und als solcher war er ja offensichtlich gedacht. Es ist daher mit Bedauern festzustellen, daß dieser Plan in der Öffentlichkeit kaum diskutiert worden ist. Erst recht vermag man der Argumentation der Bundesregierung nicht zu folgen, daß der Haus-Haus-Verkehr dadurch so gut wie unmöglich gemacht würde und eine solche Regelung praktisch nicht kontrollierbar sei.

Der Haus-Haus-Verkehr würde doch offensichtlich nur für Lastkraftwagen mit einer höheren Achslast als 8 t und mit einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit er das eigentliche Fernstraßennetz verlassen muß, entfallen; diese Einschränkung geschieht aber durch die Verordnung ohnehin. Überdies ist der Haus-Haus-Verkehr kein „Naturgesetz“ des Straßengüterverkehrs. Wo durch ihn social costs in einem wirtschafts- und sozialpolitisch unerwünschten Ausmaß entstehen (so z. B. beim Verkehr schwerer Lastzüge in den Städten), wird man auf ihn verzichten müssen.

Vielleicht sollte man sich doch noch einmal mit den Grundgedanken des Sill-Planes näher vertraut machen. Es ließen sich fraglos Verbesserungsmöglichkeiten finden, die diesen Vorschlag für eine praktische Durchführung zweckmäßig erscheinen ließen.

Jedenfalls wäre es wünschenswert, wenn dieser Plan bei der bevorstehenden Änderung der Verordnung nochmals einer näheren Prüfung unterzogen würde.

IX.

Es ist gleichsam ein dem Verkehr immanenter Tatbestand, daß er über die Grenzen der Länder hinausgeht. Internationale Absprachen und Vereinbarungen auf dem Sektor des Verkehrs sind daher nichts Außergewöhnliches, ja sie sind vielfach schon aus technischen Gründen unerlässlich.

In einem internationalen Abkommen aus dem Jahre 1926¹²⁾ war festgestellt worden, daß hinsichtlich der technischen Daten für Kraftfahrzeuge die jeweilige nationale Gesetzgebung Gültigkeit haben muß. Seit dieser Zeit ist aber der Ruf nach weitgehender Vereinheitlichung der Gesetzgebung der Länder auf diesem Gebiet nicht mehr verstummt. Seit Inkrafttreten des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gewinnen internationale Vereinbarungen für den Bereich dieses zu integrierenden Wirtschaftsraumes erhöhte Bedeutung.

Diese Tatsache ist auch bei der Bemessung der technischen Daten für Kraftfahrzeuge nicht zu umgehen. Im Jahre 1948 haben sich die Vereinten Nationen dieser wichtigen Frage angenommen. Am 19. September 1949 wurde das „Abkommen über den Straßenverkehr“ geschlossen, das von 70 Staaten unterzeichnet wurde.

Die BR Deutschland konnte bei der damaligen politischen Lage wenig zu diesen Vereinbarungen beitragen. Einige deutsche Vertreter waren zur Beratung der das Bundes-

¹²⁾ Internationales Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr sowie Internationales Abkommen über den Straßenverkehr, Paris 1926.

gebiet vertretenden amerikanischen Delegation zugelassen, ohne daß ihrer Stimme besonderes Gewicht beigelegt wurde.

Aus der Präambel dieses Abkommens geht hervor, daß die Vereinbarung der Bestimmungen in dem Bestreben erfolgt, „die Entwicklung und Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs durch Aufstellung einheitlicher Regeln zu fördern.“

Im Artikel 23 dieses Abkommens wird bestimmt, daß die Höchstabmessungen und zulässigen Gesamtgewichte der zum Verkehr auf den Straßen eines Vertragsstaates zugelassenen Fahrzeuge von der Landesgesetzgebung festgelegt werden. Auf einzelnen Straßen, die von den Vertragsstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen, von einem Vertragsstaat allein bestimmt werden, gelten die im Anhang 7 festgelegten Höchstabmessungen und zulässigen Gesamtgewichte.

In diesem Anhang sind folgende Höchstabmessungen und -gewichte (es seien hier nur die wichtigsten genannt) festgelegt worden mit der Einschränkung, daß kein Fahrzeug eine schwerere Ladung befördern darf als die von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewilligte Nutzlast.

1. Höchstbreite	2,50 m
2. Höchsthöhe	3,80 m
3. Höchstlänge	
Lastfahrzeuge mit 2 Achsen	10,00 m
Lastfahrzeuge mit 3 oder mehr Achsen	11,00 m
Sattelkraftfahrzeuge	14,00 m
Züge mit einem Anhänger	18,00 m
4. Zulässiges Gesamtgewicht	
auf der am stärksten belasteten Achse	8 t

Absatz 3 des Anhangs 7 beinhaltet:

„Die Vertragsstaaten können in regionalen Vereinbarungen höhere als die in der Liste angegebenen zulässigen Gesamtgewichte vorsehen. Es wird jedoch empfohlen, das zulässige Gesamtgewicht auf der am stärksten belasteten Achse 13 metrische Tonnen nicht übersteigen zu lassen.“

Darüber hinaus enthält das Abkommen hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte aber noch weitere Bestimmungen, die in der öffentlichen Diskussion kaum oder nur selten angeklungen sind.

Jeder Vertragsstaat kann den Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen einschränken oder untersagen oder das Gesamtgewicht beschränken, wenn Art und Zustand der Straßen den Verkehr solcher Fahrzeuge nicht zulassen. (Vgl. Anhang 7, Abs. 4 u. 6).

Was besagt nun dieses internationale Abkommen aus dem Jahre 1949 im Hinblick auf die Verordnung über Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen vom 21. 3. 1956?

Das Abkommen über den Straßenverkehr war für die einzelnen Länder als Richtlinie, als Empfehlung aufzufassen. Das gilt auch für die Bundesrepublik. Sie ist jedoch bis heute der Ratifizierung des Abkommens nicht nachgekommen. Aber selbst nach der Ratifizierung bestehen rein juristisch für die Bundesrepublik ausreichende Möglichkeiten, andere Abmessungen und Höchstgewichte für das deutsche Straßennetz festzusetzen.

Es geht bei den internationalen Abmessungen und Gewichten für Lastkraftwagen also

nicht um eine juristische, sondern mehr um eine ideelle Frage. Ist es unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen in der Welt, insbesondere im Hinblick auf die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft angebracht, von den international festgelegten technischen Daten abzuweichen?

Bei der Beantwortung dieser Frage müssen wir wieder auf die Motivierung der Verordnung vom 21. 3. 1956 seitens der Bundesregierung zurückgreifen. Gehen wir davon aus, daß die beiden Motive — die Schonung des deutschen Straßennetzes und die Hebung der Verkehrssicherheit — als ausschließliche Beweggründe der Herabsetzung der Abmessungen und Gewichte angesehen werden können, so sind gegen eine abweichende Regelung wohl kaum Einwände vorzubringen, solange der augenblickliche Zustand auf den Straßen noch nicht behoben ist und andere wirksame Maßnahmen auf diesem Gebiete nicht durchzuführen sind.

Sobald man aber in der Verordnung eine verkehrspolitische Maßnahme erblicken muß, die nicht ausschließlich ihre Motivierung in der Schonung des deutschen Straßennetzes und der Hebung der Verkehrssicherheit findet und darüber hinaus als endgültige Festlegung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen anzusehen ist, so dürfte nichts unversucht bleiben, doch noch eine Regelung zu finden, die den international festgelegten Daten entspricht.

Eine Anpassung an die international festgelegten Abmessungen und Gewichte wäre im Hinblick auf eine kontinuierliche, die Integrationsbestrebungen berücksichtigende Verkehrspolitik zu fördern. Aufgrund der geographischen Lage der BR Deutschland, die gerade für den Transitverkehr erhöhte Bedeutung besitzt, ist es gleichsam eine Verpflichtung, den internationalen Vereinbarungen und Absprachen nach Möglichkeit nachzukommen. Bei der starken Zunahme des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs dürfte eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für wenige, ausgewählte Straßenzüge u. U. nicht als ausreichend anzusehen sein¹³⁾.

Bei der zukünftigen Regelung innerhalb des Gemeinsamen Marktes könnte sich die Möglichkeit ergeben, daß ausländische schwere Fahrzeuge die deutschen Straßen befahren, wenn man nicht der Freizügigkeit des internationalen Güterkraftverkehrs wieder neue Fesseln anlegen will. Theoretisch ist es sogar denkbar, daß ein deutscher Fahrzeughalter seine Fahrzeuge mit größeren Abmessungen und Gewichten im Nachbarland anmeldet und dann im eigenen Land verkehren läßt.

Andererseits sollte von einer völligen Freizügigkeit des Straßenverkehrs solange Abstand genommen werden, solange die Harmonisierungsbestrebungen auf diesem Sektor nur zögernd in Angriff genommen werden.

Infolge der unterschiedlichen Verkehrsordnungen in den der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft angehörenden Ländern würden durch eine forcierte Freizügigkeit schwierige Situationen entstehen, die wiederum neue verkehrspolitische Probleme hervorrufen müßten.

Man muß daher eine scharfe Trennung ziehen zwischen der Harmonisierung und der Koordinierung, insbesondere auf dem Verkehrssektor im Rahmen der Europäischen

¹³⁾ Im Jahre 1957 beförderten ausländische Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs im Gebiet der Bundesrepublik rund 1,612 Mill. t. Dieses Verkehrsaufkommen betraf sowohl die Ein- und Ausfahrten als auch den Transitverkehr. Die Verkehrsleistung auf den deutschen Strecken belief sich auf rund 423 Mill. tkm. Gegenüber 1.279 Mill. t und 323,7 Mill. tkm im Jahre 1956 erhöhte sich damit die beförderte Gütermenge um 26 % und die tonnenkilometrische Leistung um 30,7 %. (Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 45 vom 16. 4. 1959).

Wirtschaftsgemeinschaft. Die Harmonisierung, wozu zweifellos auch die Angleichung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen gehört, hat der Koordinierung unbedingt vorzuzugehen¹⁴⁾. Es muß aber in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß dabei auf diejenigen Länder, die über ein weniger gut ausgebautes Straßennetz verfügen, Rücksicht genommen wird und eine internationale Angleichung unter Umständen erst nach Jahren erfolgen kann. Die Angleichung der Maße und Gewichte im internationalen Rahmen muß sich stets nach dem Minimumfaktor, d. h. nach dem Land, dessen Straßennetz am wenigsten leistungsfähig ist, richten.

XVI.

Es erhebt sich abschließend die Frage, wie die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen im Rahmen des gesamten Verkehrsgeschehens zu beurteilen ist.

Mit den Darlegungen konnten nur die wesentlichsten Gesichtspunkte, die mit der Verordnung im Zusammenhang stehen, aufgezeigt werden; aber sie machen deutlich, welche vielschichtigen Probleme eine in ihrer Konzeption einfache verkehrspolitische Maßnahme hervorrufen kann.

Grundsätzlich muß man sich gegen die Unterstellung wehren, daß der Bundesregierung bei der vorliegenden Verordnung rein wettbewerbspolitische Gedanken im Sinne einer Drosselung des gewerblichen Straßengüterverkehrs zugunsten der Deutschen Bundesbahn nahegelegen haben, obwohl der in der Begründung zu der Verordnung enthaltene Satz, daß „dadurch der Straßentransport von Massengütern auf große Entfernungen wirtschaftlich bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher“, darauf schließen lassen könnte.

Inwieweit hierdurch die im § 6 des Straßenverkehrsgesetzes festgelegte Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr überschritten wird, bleibt noch sehr fraglich.

Jede politische Maßnahme bringt Sekundärwirkungen mit sich, die vom Gesetzgeber nicht immer erwünscht sind, aber letztlich in Kauf genommen werden müssen, wenn man nicht auf die Erreichung eines verkehrspolitischen Zieles ganz verzichten will.

Selbst wenn man davon absieht, daß sich die unerwünschten Folgen durch spätere Ausgleichsmaßnahmen teilweise wieder beheben lassen, kann man hier schwerlich das Argument der Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes vorbringen.

¹⁴⁾ Nach dem Stande von 1958 betragen die wichtigsten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen:

	Länge des Lastzuges	Achslast pro Einzelachse	Gesamtgewicht des Lastzuges
Belgien	22 Meter	7,5 Tonnen	32 Tonnen
Dänemark	18 "	8 "	— "
Frankreich	18 "	13 "	35 "
Italien	22 "	10 "	28 "
Luxemburg	— "	13 "	40 "
Niederlande	18 "	8 "	— "
Osterreich	22 "	8 "	28 "
Schweiz	18 "	10,4 "	20 "

In Italien sind durch ein Dekret des Präsidenten der italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte vorgesehen: Gesamtlänge des Lastzuges bis zu 28 m, Gesamtgewicht des Lastzuges bis zu 32 t, Achslast pro Einzelachse 8 t.
Das vom Schweizerischen Nationalrat und Ständerat am 10. 12. 1958 beschlossene neue Bundesgesetz über den Straßenverkehr sieht folgende neuen Abmessungen und Gewichte vor: Länge des Lastzuges 28 m, Gesamtgewicht des Lastzuges bis zu 26 t, höchstzulässige Achslast 10 t.

Daß von dieser Verordnung insbesondere der gewerbliche Güterfernverkehr erheblich betroffen wird, läßt sich nicht leugnen, wenn auch die Verordnung alle Fahrzeuge trifft, ganz gleich, ob sie im gewerblichen Güternah- oder -fernverkehr, im Werknah- oder im Werkfernverkehr zum Einsatz kommen. Jedoch muß hierbei beachtet werden, daß im gewerblichen Güterfernverkehr der Unternehmer an die Fahrzeugkonzession gebunden ist. Dadurch wird — bei gleicher Zahl der Konzessionen — der zur Verfügung stehende Laderaum eingeschränkt, so daß diese entstehende Lücke durch andere Verkehrsträger (z. B. Werkfernverkehr, Bundesbahn) ausgeglichen werden muß.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Verordnung schränken also offensichtlich die Wettbewerbsfähigkeit des gewerblichen Güterverkehrs in gewissem Maße ein. Insofern kann die Verordnung schon als Vorläufer eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen werden, das ein Beförderungsverbot für bestimmte Massengüter im Fernverkehr zum Inhalt haben soll; ihre Auswirkungen können u. U. ein Straßenentlastungsgesetz überflüssig werden lassen.

Durch diese Nebenwirkung wird aber der Zweck, der mit der Verordnung in erster Linie erreicht werden soll, keineswegs beeinträchtigt. Die Zielsetzung ist nach wie vor weitgehend in der Schonung der Straßen, der Steigerung des Verkehrsflusses und in der Hebung der Verkehrssicherheit zu sehen.

Vor allem ist aber hervorzuheben, daß eine politische Einzelmaßnahme nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern letzten Endes nur im gesamtpolitischen Zusammenhang, im vorliegenden Fall innerhalb der gesamten Verkehrswirtschaft gesehen werden muß. Die Verkehrswirtschaft erfordert hinsichtlich der Verkehrspolitik eine grundlegende Konzeption, ein Leitbild, das eine kontinuierliche Verkehrspolitik gewährleistet. Die einzelnen Maßnahmen müssen auf dieses Leitbild abgestimmt sein und dürfen den Grundsätzen, die dieses Leitbild ausmachen, nicht widersprechen.

Bei jeder dieser Maßnahmen steht die Verfolgung verkehrspolitischer Zielsetzungen im Vordergrund. Andere Überlegungen, wie z. B. die der Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit der von einer solchen Maßnahme betroffenen Betriebe, müssen dagegen in den Hintergrund treten. Damit ist keineswegs gesagt, daß einzelwirtschaftliche Gesichtspunkte gänzlich außer acht gelassen werden sollen.

Bedenkt man, daß die Entwicklung des Schwerlastverkehrs auf der Straße keineswegs Ausdruck natürlicher Kostenvorteile ist, sondern durch die an sich systemwidrige Tarifbindung des RKT, durch konjunkturelle Sonderentwicklungen auf den Gütermärkten (so z. B. im Bausektor) und andere außerverkehrliche Faktoren begünstigt worden ist, so wird man die Sekundärwirkungen einer Regelung der Maße und Gewichte im Rahmen der wirtschaftlich sinnvollen Koordination unter den Verkehrsträgern als vernünftige Korrektur bezeichnen können.

XVII.

Die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen hat aber noch auf einen anderen Tatbestand aufmerksam werden lassen. So sehr im allgemeinen eine Diskussion politischer Maßnahmen in der Öffentlichkeit zu wünschen ist und zu einer Klärung sowie zu einer Abstimmung der unterschiedlichen Auffassungen und Gewichte auch vermag, hat doch die jahrelange Diskussion um die Abmessungen und Gewichte auch die negative Seite einer solchen Auseinandersetzung gezeigt, zumal wenn sie erst nach

der Rechtswirksamkeit der politischen Maßnahme erfolgt. Es besteht hierbei allzuleicht die Gefahr, daß die Diskussion von der sachlichen Ebene abzugleiten droht.

Die Fülle der vorgetragenen Argumente und Gegenargumente ist in diesem Fall einer sachlichen Entscheidung mehr abträglich als förderlich gewesen.

Die sehr unterschiedlichen Beschlüsse zur Neuregelung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages im Jahre 1955, also vor Erlaß der Verordnung, stimmen schon sehr bedenklich. Für das höchstzulässige Gesamtgewicht eines Lastzuges wurden 32 t, 20 t, 24 t bzw. 28 t vorgeschlagen, zulässige Gesamtlänge von Lastzügen 18 m, 15 m, 14 m bzw. 16 m. Für die höchstzulässige Gesamtlänge von Lastzügen 18 m, 15 m, 14 m bzw. 16 m. Einer gänzlichen Aufgabe sachlicher Begründung scheint es aber gleichzukommen, wenn heute, nachdem eine Änderung der Verordnung vom 21. 3. 1956 mit Sicherheit zu erwarten ist, die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen mit dem bevorstehenden Straßenbaufinanzierungsgesetz in Beziehung gebracht werden, indem man die Belastungen, die sich für den Kraftverkehr aus beiden Maßnahmen ergeben, aufeinander abzustimmen versucht (z. B. bei einer Erhöhung der Grenzwerte der Abmessungen und Gewichte eine zusätzliche Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer für den Lastkraftwagen oder eine progressive Besteuerung bei Lastzügen mit einer Nutzlast von 28 bis 32 Tonnen).

Durch derartige „Manipulationen“ würde eine rationale Verkehrspolitik, in diesem Fall die Motivierung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen seitens der Bundesregierung, tatsächlich ad absurdum geführt. „Die Unsachlichkeit in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung bedeutet natürlich eine Erschwernis in der Durchsetzung rational begründeter Ziele. Es ist dabei nicht nur ein Denken in zu kurzen Kausalketten festzustellen, sondern auch das Unvermögen, in volkswirtschaftlichen Kategorien zu rechnen¹³⁾.“

Die Frage des Ausbaues des deutschen Straßennetzes und der Hebung der Verkehrssicherheit gewinnt aber unter dem Aspekt der zukünftigen Entwicklung des gesamten Motorfahrzeugverkehrs eine viel größere Bedeutung, als sie in der Verordnung zum Ausdruck kam.

Während sich der Lastkraftwagenbestand im Bundesgebiet von 1950 bis 1958 von 358 047 auf 602 838, also um 68,4% erhöht hat, stieg die Zahl der Personenkraftwagen im gleichen Zeitraum von 515 608 auf 2 762 850, also um 435,8%¹⁴⁾. Nach Zimmermann¹⁵⁾ muß im Zeitraum 1957–1967 in der Bundesrepublik mit einer weiteren Zunahme des Lastkraftwagenbestandes um 19,4% und des Personenkraftwagenbestandes um 157,7% gerechnet werden, wobei eine jährliche Zuwachsrate beim Lkw. von 1,8% und beim Pkw. von 0,8% zugrundegelegt wurde.

Fordert die Frage des Ausbaues des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit bei der Betrachtung dieser Zahlen nicht eine weit größere Beachtung, als sie die Verordnung vom 21. 3. 1956 hervorgerufen hat?

¹³⁾ Seidenfus, H. St., Rationale Verkehrspolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 29. Jahrg. 1958, S. 106.

¹⁴⁾ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, a.a.O.

¹⁵⁾ Zimmermann, H., Der voraussichtliche Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1967, Nr. 14 der Schriftenreihe des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen 1959.

Möglichkeiten und Aussichten einer Nutzung des saarländischen Luftverkehrspotentials

— Eine marktanalytische Studie —

VON DIPL.-ING. V. PORGER, KÖLN^{*)}

Bereits vor der politischen Rückgliederung des Saarlandes an Deutschland, die mit Jahresbeginn 1957 auf Grund des Saarvertrages (SV) vom Oktober 1956 wirksam wurde, sind von saarländischer Seite aus ernsthafte Anstrengungen unternommen worden, das Land, wie vor dem Kriege, wieder in das Netz des Linienluftverkehrs einzuordnen. Die Bemühungen um die Verwirklichung dieses Planes haben sich in letzter Zeit verstärkt. Es ist interessant und lohnend, die verschiedenen Interessen kennenzulernen und gegeneinander abzuwägen, die bei der Verwirklichung dieses Investitionsvorhabens berührt werden.

I. Voraussetzungen und Gesichtspunkte für einen Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs

1. Der saarländische Standpunkt

Im Gegensatz zu jener Periode zwischen den beiden letzten Kriegen, in der eine ganze Reihe deutscher Städte auf einen eigenen Verkehrsflugplatz nicht verzichten zu können glaubte, haben Prestigegesichtspunkte bei dem Projekt eines saarländischen Verkehrsflughafens wohl kaum mitgesprochen. Bei der Begründung der Notwendigkeit einer der Behebung der „Verkehrferne“ des Landes. Es wird darauf hingewiesen, daß die Ursprünge dieses Mangels bereits bis in die Zeit des ehemaligen Saargebietes zurückreichen. „Die Beseitigung der Grenzlage wurde sowohl in der alten Saargebieteszeit als auch nach diesem Kriege immer als das Kernstück saarländischer Wirtschaftspolitik angesehen¹⁾.“ Mit dieser Ansicht stehen die saarländischen Stellen nicht allein da²⁾. Ferner wird eine Rechtfertigung für den Bau eines eigenen Verkehrsflughafens darin gesehen, daß es gilt, die „Absatzferne“ des Saarlandes von den beiden Wirtschaftsgebieten umgeben, die entweder Konkurrenten (Lothringen) oder wegen ihrer nicht sehr bedeutenden Bevölkerungsdichte nur begrenzt aufnahmefähige Märkte sind³⁾. Nicht zuletzt spricht die Rolle, die dem Saarland laut SV als wirtschaftlichem Bindeglied zwischen Deutschland und Frankreich in Zukunft zufällt, für eine Verwirklichung der saarländischen Flughafenpläne.

^{*)} An der Durchführung und Auswertung statistischer Erhebungen im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung war Herr Dipl.-Kfm. T. Sauer maßgebend beteiligt.

¹⁾ s.: Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes im Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung vom 23. 11. 1957^{*)}, S. 109.

²⁾ s.: W. Bosch, „Die Saarfrage, eine wirtschaftliche Analyse“, 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und „Untersuchungen über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Saarlandes unter den Gesichtspunkten der Eingliederung in die Bundesrepublik“, 1957, Gutachten erstattet von Prof. Dr. W. Schwanting.