

**Antrag der Fraktion der FDP****Chancen der Lang-Lkw auch für die Bremer Wirtschaft nutzen**

Vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2016 hat die Bundesregierung unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Feldversuch mit Lang-Lkw durchgeführt, an dem sich zuletzt 13 Bundesländer und 60 Unternehmen beteiligt haben. Mit der 2. Änderungsverordnung hat auch Bremen seine Autobahnen für die fünf überlangen Fahrzeugtypen freigegeben. Anders als herkömmliche Lkw mit Anhänger, die eine Länge von bis zu 18,75 Meter haben dürfen, können Lang-Lkw eine Gesamtlänge von bis zu 25,25 Meter haben. Die Gewichtsgrenzen sind mit 40 bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr identisch.

Wissenschaftlich begleitet wurde das Vorhaben durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, die Ende 2016 einen Abschlussbericht vorgelegt und darin die positiven Effekte des Einsatzes von Lang-Lkw aufgezeigt hat. Im Durchschnitt ersetzen zwei Fahrten der Lang-Lkw der Typen 2 bis 4 etwas mehr als drei Fahrten mit konventionellen Lkw. Daraus ergeben sich Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 % sowie positive Umweltauswirkungen.

Beteiligte Unternehmen aus unterschiedlichen Einsatz- und Transportgebieten haben ebenfalls ein positives Fazit gezogen und die ökonomischen und ökologischen Potentiale dargelegt. Ausgeblieben ist der befürchtete Verlagerungseffekt von der Schiene auf die Straße. Zumal bereits strukturbedingt eher Schiene und Binnenschiffe miteinander im Wettbewerb stehen und nicht der Lkw. Auch fällt der Erhaltungsaufwand für das Straßennetz nicht höher aus, da Lang-Lkw nicht schwerer sein dürfen als herkömmliche Lkw.

Aufgrund der positiven Ergebnisse können Lang-Lkw seit dem 1. Januar 2017 im streckenbezogenen Regelbetrieb auf Basis des Positivnetzes fahren. Darüber hinaus darf der Lang-Lkw vom Typ 1 in mittlerweile acht Bundesländern, darunter Hamburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, das gesamte Straßennetz uneingeschränkt befahren.

Im Rahmen der 8. Änderungsverordnung haben nicht nur Sachsen-Anhalt, sondern auch Rheinland-Pfalz und das Saarland Lang-Lkw-Strecken an das BMVI gemeldet bzw. den flächendeckenden Einsatz des Typs 1 freigegeben. Mit 17,80 Meter ist der verlängerte Sattelanhänger nur 1,30 Meter länger als normale Sattelzüge, die mit überhängender Ladung sogar bis zu 19,50 Meter lang sein dürfen.

Auch für die Bremer Hafen- und Logistikwirtschaft bietet der Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 auf dem gesamten Straßennetz erhebliches Potenzial, Prozesse zu optimieren. So wäre der Transport von 45-Fuß-Containern ohne Ausnahmegenehmigung möglich. Außerdem ermöglicht dieser ebenfalls für den kombinierten Verkehr geeignete Fahrzeugtyp, die Packungsdichte mit Euro-Paletten zu erhöhen und so die Volumenauslastung deutlich zu verbessern.

Für Bremen besteht Handlungsbedarf, um das hiesige Speditions- und Logistikgewerbe wettbewerbsfähig zu halten und Nachteile für Bremer Unternehmen und den Standort zu verhindern. Außerdem kann Bremen als Wirtschafts- und Logistikstandort vom Fahrzeugkonzept Lang-Lkw und den

neuen Fahrzeugkombinationen, die ihre Praxistauglichkeit im Feldversuch bewiesen haben, profitieren und seine Straßeninfrastruktur effizienter nutzen.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge daher beschließen:

1. Die Bürgerschaft (Landtag) stellt fest, dass der Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Feldversuch mit Lang-Lkw insgesamt positive Effekte zum Einsatz von Lang-Lkw aufzeigt, und begrüßt, dass die Voraussetzungen für den Einsatz von Lang-Lkw im streckenbezogenen Regelbetrieb zum 1. Januar 2017 geschaffen wurden.
2. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, Sattelzugmaschinen mit Sattelanhänger (Sattelkraftfahrzeug) bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 Meter (Typ 1, verlängerter Sattelaufleger) zuzulassen und sich bei der Bundesregierung für eine entsprechende Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStV-AusnV) einzusetzen.

Rainer W. Buchholz, Prof. Dr. Hauke Hilz,  
Lencke Steiner und Fraktion der FDP