

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 4. August 2017**Lang-Lkw auf Bremens Straßen**

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. 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. Beteiligte Unternehmen aus unterschiedlichen Einsatz- und Transportgebieten haben ebenfalls ein positives Fazit gezogen und die ökonomischen und ökologischen Potenziale dargelegt. Ausgeblieben ist der befürchtete Verlagerungseffekt von der Schiene auf die Straße.

Seit dem 1. Januar 2017 können die Lang-Lkw unbefristet im streckenbezogenen Regelbetrieb auf Basis des bestehenden Positivnetzes fahren. Wenn Strecken nicht vollständig enthalten sind – dies betrifft insbesondere Abschnitte von Autobahnanschlussstellen zu Verladepunkten – kann das Befahren weiterer Straßen im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine Aufnahme des zu befahrenden Streckenabschnitts in das Positivnetz zu beantragen.

In der Regel prüfen die zuständigen Stellen, ob Strecken für den Einsatz von Lang-Lkw geeignet sind und melden diese dann zur Aufnahme in das Positivnetz an das BMVI.

Darüber hinaus erlauben zahlreiche Bundesländer Lang-Lkw vom Typ 1 das uneingeschränkte Befahren des gesamten Straßennetzes. Für das Land Bremen hat die rot-grüne Regierungskoalition die objektiven Fakten ignoriert und sich gegen eine Zulassung des verlängerten Sattelauflegers ausgesprochen. Allerdings ist es gerade für Bremen als Wirtschafts- und Logistikstandort von Interesse, neue Fahrzeugkombinationen einzusetzen und seine Straßeninfrastruktur effizienter zu nutzen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Strecken sind derzeit auf bremischen Straßen für Lang-Lkw im Regelbetrieb freigegeben?
2. Welches Fazit zieht der Senat aus dem Feldversuch der Bundesregierung mit Lang-Lkw und aus dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgelegten Abschlussbericht, insbesondere auch unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen, Effizienzsteigerungen, Verkehrssicherheit und infrastrukturellen Auswirkungen?
3. Nach welchen Kriterien und Verfahren wird geprüft, ob Straßen für Lang-Lkw geeignet sind?
4. Welche Strecken und Straßen hat der Senat für Bremen in den vergangenen fünf Jahren auf Eignung für Lang-Lkw mit welchem Ergebnis überprüft?

5. Welche konkreten Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wurden im Rahmen des Feldversuchs mit Lang-Lkw sowie seit Überführung in den Regelbetrieb von wie vielen Unternehmen angefragt, um über das Positivnetz hinaus beispielsweise Gewerbegebiete und Logistikzentren ansteuern zu können? Wie wurde bzw. wird über Anfragen und Anträge beschieden und wie lange dauern die Verfahren?
6. Wie viele Anfragen und Anträge zur Aufnahme von Strecken in das Positivnetz für Lang-Lkw liegen dem Senat vor? Um welche Strecken handelt es sich?
7. Inwiefern beabsichtigt der Senat, weitere Strecken und Straßen für den Regelbetrieb an das BMVI zu melden und eine Aufnahme in das Positivnetz zu beantragen?
8. Welche Chancen und Risiken – beispielsweise für die Verkehrssicherheit und den Substanzerhalt von Straßen und Brückenbauwerken – sieht der Senat durch den flächendeckenden Einsatz von Lang-Lkw vom Typ 1 auf bremischen Straßen?
9. Inwiefern hat der Senat Kenntnis, welche Bundesländer sich für den flächendeckenden Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 ausgesprochen und das gesamte Streckennetz bereits uneingeschränkt freigegeben bzw. eine entsprechende Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge beantragt haben?
10. Wie bewertet der Senat den Bedarf der hiesigen Wirtschaft, auf bremischem Gebiet flächendeckend Lang-Lkw vom Typ 1 zu nutzen und inwiefern erachtet der Senat den Einsatz für notwendig, um das Bremer Speditions- und Logistikgewerbe wettbewerbsfähig zu halten?

Rainer W. Buchholz, Lencke Steiner und
Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 24. Oktober 2017

1. Welche Strecken sind derzeit auf bremischen Straßen für Lang-Lkw im Regelbetrieb freigegeben?

Folgende Strecken sind für das Bundesland Bremen in der Positivliste der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStV-AusnV) erfasst und somit für diese freigegeben:

- Von der A 1 (AS Hemelingen), Abfahrt in Richtung Gewerbegebiet Hansalinie, Anton-Tucher-Straße, Europaallee, Bordeaux-Straße bis zum Plant Consolidation Center (PCC) und zurück.
- Von der A 1 (AS Hemelingen), Abfahrt in Richtung Stadtmitte, Autobahnzubringer Hemelingen, Pfalzburger Straße, An der Grenzpappel, Hemelinger Tunnel, Sebaldsbrücker Heerstraße, Hermann-Koenen-Straße bis Mercedes-Benz, Tor 8 und zurück.
- Bordeaux-Straße, Europaallee, Anton-Tucher-Straße, Autobahnzubringer Hemelingen, Pfalzburger Straße, An der Grenzpappel, Hemelinger Tunnel, Sebaldsbrücker Heerstraße, Hermann-Koenen-Straße bis Mercedes-Benz, Tor 8 und zurück.
- Von der A 1 (AS Arsten), Abfahrt in Richtung Arsten GVZ, Autobahnzubringer Arsten, Neuenlander Straße/B 6, Georg-Wulf-Straße, A 281 bis AS Woltmershausen Reedeich, Abfahrt in Richtung Reedeich Nord, Senator-Apelt-Straße bis BLG und zurück.
- Von der A 1 (AS Arsten), Abfahrt in Richtung Arsten GVZ, Autobahnzubringer Arsten, Neuenlander Straße/B 6, Georg-Wulf-Straße, A 281 bis

AS Woltmershausen Reedeich, Abfahrt in Richtung Reedeich Nord, Senator-Apelt-Straße, Georg-Henschel-Straße, Heinrich-Wiegand-Straße bis BLG und zurück.

- Von der A 1 (AS Arsten), Abfahrt in Richtung Arsten GVZ, Autobahnzubringer Arsten, Neuenlander Straße/B 6, Georg-Wulf-Straße, A 281 bis AS Woltmershausen Reedeich, Abfahrt in Richtung Reedeich Nord, Senator-Apelt-Straße, Stromer Landstraße bis Einmündung Merkurstraße, Merkurstraße, Ludwig-Erhard-Straße, Senator-Harmssen-Straße 7 und zurück.
 - Im Falle einer Sperrung des Hemelinger Tunnels gilt folgende Fahrstrecke: Von der A 27 (AS Sebaldsbrück) zum Mercedes-Benz-Werk an der Hermann-Koenen-Straße: A 27 (AS Sebaldsbrück), Abfahrt in Richtung Stadtmitte, Oyter Damm, Osterholzer Heerstraße, Hermann-Koenen-Straße bis Mercedes-Benz, Tor 8 und zurück.
 - Bordeaux-Straße, Europaallee, Walter-Jacobs-Straße, Allerkai, Zum Allerhafen, Hemelinger Tunnel, Sebaldsbrücker Heerstraße, Hermann-Koenen-Straße bis Mercedes Benz, Tor 8 und zurück.
 - Tauschplatz (zum Fahrer-Schichtwechsel) Allerkai 4 zum Mercedes-Benz-Werk an der Hermann-Koenen-Straße, Tor 8: Allerkai, Zum Allerhafen, Hemelinger Tunnel, Sebaldsbrücker Heerstraße, Hermann-Koenen-Straße bis Mercedes Benz, Tor 8 und zurück.
 - Tauschplatz (zum Fahrer-Schichtwechsel) Allerkai 4 zur BLG Senator-Apelt-Straße 90: Allerkai, Hermann-Funk-Straße, Hemelinger Autobahnzubringer, A 1 (AS 56 Arsten), Autobahnzubringer Arsten, Neuenlander Straße/B6, Georg-Wulf-Straße, A 281 bis AS Woltmershausen Reedeich, Abfahrt in Richtung Reedeich-Nord, Senator-Apelt-Straße bis BLG und zurück.
 - Tauschplatz (zum Fahrer-Schichtwechsel) Allerkai 4 zum LAL2 Weser-Ems-Straße zur BLG, Senator-Apelt-Straße 90: Allerkai, Hemelinger Hafendamm, Weser-Ems-Straße, Walter-Jacobs-Straße, Europaallee, A 1 (AS 55 Bremen-Hemelingen), A 1 (AS 56 Arsten), Autobahnzubringer Arsten, Neuenlander Straße/B 6, Georg-Wulf-Straße, A 281 bis AS Woltmershausen Reedeich, Abfahrt in Richtung Reedeich-Nord, Senator-Apelt-Straße bis BLG und zurück.
 - Weser-Ems-Straße, Hemelinger Hafendamm, Allerkai, Zum Allerhafen, Hemelinger Tunnel, Sebaldsbrücker Heerstraße, Hermann-Koenen-Straße bis Mercedes-Benz, Tor 8 und zurück.
2. Welches Fazit zieht der Senat aus dem Feldversuch der Bundesregierung mit Lang-Lkw und aus dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgelegten Abschlussbericht, insbesondere auch unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen, Effizienzsteigerungen, Verkehrssicherheit und infrastrukturellen Auswirkungen?

Der BAST-Abschlussbericht(Bundesanstalt für Straßenwesen) kommt zu einem insgesamt positiven Ergebnis, dem sich der Senat in Teilen anschließt. Die eingesparten Lkw-Fahrten durch die Nutzung von Lang-Lkw und die sich hieraus ergebende Kraftstoffersparnis sind zu begrüßen.

In Bezug auf die Beanspruchung der Straßen ist der Lang-Lkw mit herkömmlichen Lkw solange vergleichbar, wie die Anzahl der Achsen der verschiedenen Lang-Lkw-Typen nicht reduziert wird.

Es ist daher sicherzustellen und gegebenenfalls durch Auflagen zu fordern, dass die Achszahl von Lang-Lkw unter keinen Umständen im Fahrbetrieb reduziert wird.

Für die Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 ist zudem auf die höhere Brandleistung in Tunneln hinzuweisen. Laut BAST-Abschlussbericht sind die Nothaltebuchten in Tunneln zu kurz und diese Lang-Lkw-Typen mit Überhängen

zwischen 90 cm und 1,90 m ragen in die Fahrbahn hinein. Hier sind Verlängerungen der Nothaltebuchten erforderlich. Der Lang-Lkw vom Typ 1 ist vergleichbar mit konventionellen Lkw-Gespanssen.

Ein noch zu lösendes Problem besteht darin, dass die derzeitigen Parkplätze auf Rastplätzen für Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 zu kurz sind. In Bezug auf den Lang-Lkw vom Typ 1 bestehen keine Restriktionen in Bezug auf die Länge. An dieser Stelle zeigt der Abschlussbericht bereits Lösungsansätze zur Anpassung bestehender Rastanlagen an die Bedürfnisse von Lang-Lkw. Danach können Lang-Lkw auf Längsparkständen ohne bauliche Anpassung parken, wenn ausreichende Lücken vorhanden sind. Denkbar sei auch die temporäre Freigabe von Parkstreifen für den Großraum- und Schwertransport. Diese stehen jedoch auch nur begrenzt zur Verfügung.

In § 3 der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge sind die Vorgaben hinsichtlich des Masse-Volumen-Verhältnisses und der Zulässigkeit nur bestimmter Transportformen im Umlaufverkehr als Voraussetzung für den Einsatz von Lang-Lkw bisher nicht näher definiert.

Damit bleibt unklar, welche Art von Gütern transportiert werden darf. Diese Rechtsunsicherheit kann zu Fahrzeugstilllegungen bei Kontrollen führen.

Neben den im BASt-Abschlussbericht aufgeführten Punkten ist bei der konkreten Prüfung der Anträge auch zu berücksichtigen, inwieweit die Befahrung der beantragten Strecken mit Lang-Lkw die Verkehrssicherheit gefährdet und den Stadtverkehr beeinträchtigen kann.

3. Nach welchen Kriterien und Verfahren wird geprüft, ob Straßen für Lang-Lkw geeignet sind?

Neue Anträge auf Lang-Lkw-Strecken werden durch die Obersten Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden des Landes geprüft und bei Eignung genehmigt. Dabei sind insbesondere Kurvenradien und Gewichtsbeschränkungen zu berücksichtigen.

4. Welche Strecken und Straßen hat der Senat für Bremen in den vergangenen fünf Jahren auf Eignung für Lang-Lkw mit welchem Ergebnis überprüft?

Zusätzlich zu den oben genannten Strecken wurde im April 2017 der Abschnitt Senator-Blase-Straße 23, Mühlenhauser Weg, Senator-Apelt-Straße, Rudolf-Diesel-Straße, Merkurstraße bis Stromer Landstraße und zurück, in die Positivliste gemeldet. Mit einer Veröffentlichung der aktualisierten Positivliste ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

5. Welche konkreten Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wurden im Rahmen des Feldversuchs mit Lang-Lkw sowie seit Überführung in den Regelbetrieb von wie vielen Unternehmen angefragt, um über das Positivnetz hinaus beispielsweise Gewerbegebiete und Logistikzentren ansteuern zu können? Wie wurde bzw. wird über Anfragen und Anträge beschieden und wie lange dauern die Verfahren?

Es wurden folgende Strecken von jeweils nur einem Unternehmen angefragt:

- Strecke B 6 zwischen BAB 27, AS 18, Bremen-Überseestadt und der BAB 281, AS 6, Bremen-Neustadt und zurück (Anfrage durch Spedition Große-Vehne aus Bremen am 1. August 2017, Absage am 11. August 2017).
- Alfred-Wegener-Straße, Cherbourger Straße, BAB A 27 AS6 Bremerhaven-Überseehafen und zurück sowie Senator-Borttscheller-Straße, Wurster Straße, Cherbourger Straße, BAB A 27 AS6 Bremerhaven-Überseehafen und zurück (Anfrage durch Daimler AG aus Stuttgart am 21. Juni 2017, Absage am 14. Juli 2017).

- Von bestehendem Positivnetz bis Ferdinand-Porsche-Straße 13 und zurück (Anfrage durch Firma Krüger+Voigt aus Valluhn am 31. Januar 2017, Absage am 23. Februar 2017).
- BAB 27 AS Bremen-Sebaldsbrück, Oyter Damm, Osterholzer Heerstraße, Hans-Bredow-Straße, Thalenhorststraße, Panrepel mit gegebenenfalls wenden über Heerenholz und zurück (Anfrage durch Albert Craiss GmbH aus Mühlacker am 6. Dezember 2016, Absage am 23. Januar 2017).
- BAB 27/B 6 Überseestadt Hansestraße/Hansator/Konsul-Schmidt-Straße Überseetor/Am Waller Freihafen/Großmarkt Bremen und zurück. (Anfrage durch Naturkost Elkershausen aus Göttingen am 5. Dezember 2016 mit konkreter Absicht, Voranfrage bereits in Oktober 2015, Absage am 23. Januar 2017)

Diese beantragten Strecken wurden aufgrund bestehender Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit und der Beeinträchtigung des Stadtverkehrs innerhalb weniger Wochen abgelehnt. Eine Befahrung der Cherbourger Straße mit Lang-Lkw ist erst nach Abschluss der Bauarbeiten am Cherbourger Tunnel möglich.

6. Wie viele Anfragen und Anträge zur Aufnahme von Strecken in das Positivnetz für Lang-Lkw liegen dem Senat vor? Um welche Strecken handelt es sich?

Die Frage ist bereits durch die Antworten zu den Fragen 4 und 5 beantwortet. Weitere Anträge liegen nicht vor.

7. Inwiefern beabsichtigt der Senat, weitere Strecken und Straßen für den Regelbetrieb an das BMVI zu melden und eine Aufnahme in das Positivnetz zu beantragen?

Solange die noch offenen Fragen aus dem BAST-Abschlussbericht nicht geklärt sind, werden weitere Strecken für den Regelbetrieb nur aufgrund von Einzelfallentscheidungen gemeldet. Sofern Unternehmen des Bremer Speditions- und Logistikgewerbes die Freigabe weiterer Strecken beantragen, werden diese Anträge geprüft.

8. Welche Chancen und Risiken – beispielsweise für die Verkehrssicherheit und den Substanzerhalt von Straßen und Brückenbauwerken – sieht der Senat durch den flächendeckenden Einsatz von Lang-Lkw vom Typ 1 auf bremischen Straßen?

Der Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 wurde vom Bund bisher nicht pauschal freigegeben, sondern der Testzeitraum um weitere sieben Jahre verlängert. In diesem Zeitraum müssen die derzeit noch ungeklärten rechtlichen Fragen, die sich aus dem bestehenden EU-Recht ergeben, in Bezug auf eine generelle Freigabe geklärt werden.

Darüber hinaus hat die Verkehrsministerkonferenz erst Ende März 2017 den Bund gebeten zu prüfen, ob der Lang-Lkw vom Typ 1 ohne Einschränkung und zusätzlichen Aufwand mit den bereits existierenden Taschenwagen der Eisenbahn kompatibel ist. Das Ergebnis dieser Prüfung steht noch aus.

Außerdem ist eine Klage der Allianz pro Schiene e. V. gegen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anhängig. Die Allianz pro Schiene e. V. lässt die Entfristung von Lang-Lkw-Typen 2-5 und zur Verlängerung der Frist beim Lang-Lkw vom Typ 1 gerichtlich klären. Daher sollten zunächst der verlängerte Modellversuch und das Ergebnis der Prüfung der Kompatibilität des Lang-Lkw vom Typ 1 und die Klage abgewartet werden, bevor über den flächendeckenden Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 im Bundesland Bremen entschieden wird. Der Senat sieht allerdings auch die Chancen, die sich aus dem Einsatz dieser Fahrzeuge ergeben könnten. Aufgrund eines größeren Ladevolumens und der dadurch verringerten Anzahl von Fahrten ist eine Reduzierung von Emissionen möglich.

9. Inwiefern hat der Senat Kenntnis, welche Bundesländer sich für den flächendeckenden Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 ausgesprochen und das gesamte Streckennetz bereits uneingeschränkt freigegeben bzw. eine entsprechende Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge beantragt haben?

Die Länder Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen und Nordrhein-Westfalen haben den Einsatz des verlängerten Sattelauflegers mit 17,80 m in ihren Ländern flächendeckend genehmigt.

Mit Inkrafttreten der 8. Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStV-AusnV soll der flächendeckende Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 auch in Sachsen-Anhalt, Saarland und Rheinland-Pfalz zugelassen werden.

10. Wie bewertet der Senat den Bedarf der hiesigen Wirtschaft, auf bremsischem Gebiet flächendeckend Lang-Lkw vom Typ 1 zu nutzen und inwiefern erachtet der Senat den Einsatz für notwendig, um das Bremer Speditions- und Logistikgewerbe wettbewerbsfähig zu halten?

Dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr liegen derzeit keine Anträge des Bremer Speditions- und Logistikgewerbes für den Einsatz von Lang-Lkw vom Typ 1 vor. Angesichts dieser Tatsache, geht der Senat derzeit davon aus, dass kein weitergehender (über den in Fragen 1 und 5 gezeigten) Bedarf besteht. Eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit des Bremer Speditions- und Logistikgewerbes wird daher nicht gesehen.