

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/3717 –**

### **Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen zum 25-Meter-Lkw**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Einsatz modularer Fahrzeugkombinationen, wie zum Beispiel den „Euro-Combis“, „60-Tonnen-“ oder „25-m-Lkw“ wird aktuell kontrovers diskutiert. Die Bundesregierung hat im Zusammenhang mit der Erteilung von einzelnen Ausnahmegenehmigungen durch die Bundesländer wiederholt auf noch ungeklärte Fragen und die zu diesem Zwecke beauftragten Studien und Untersuchungen hingewiesen.

1. Welche Studien und Untersuchungen hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit modularen Fahrzeugkombinationen in Auftrag gegeben?
2. Wann wurden welche Institutionen und mit welchem Fertigstellungszeitpunkt mit der Erarbeitung dieser Studien beauftragt?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde im Zusammenhang mit modularen Fahrzeugkombinationen mit einer Untersuchung mit dem Titel „Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes“ beauftragt. Aufgrund der Komplexität des Themas wurde ein fest definierter Fertigstellungszeitpunkt nicht vorgegeben. Allerdings sollte die Untersuchung im Jahr 2006 abgeschlossen sein.

Ergänzend zu der vorgenannten Untersuchung wurde die BASt beauftragt, spezielle weitere Untersuchungen zu den Auswirkungen von Fahrzeugen des modularen Nutzfahrzeugkonzeptes auf Brückenbauwerke vorzunehmen.

Hierbei handelt es sich um folgende Untersuchungen:

Forschungsprojekt 15.409/2004/FRB:

„Auswirkungen der Erhöhung der zulässigen Fahrzeuggewichte auf 60 t hinsichtlich der Tragfähigkeit von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen“.

Forschungsnehmer:

TU Berlin, Institut für Bauingenieurwesen  
Fachgebiet Metall und Leichtbau

Beauftragung:

November 2005

Schlussbericht:

Januar 2007

Forschungsprojekt 03.400/2005/ARB:

„Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur infolge einer Erhöhung der Abmessungen und zulässigen Gesamtgewichte von Lkw“

Forschungsnehmer:

Fachhochschule Gelsenkirchen, Forschungsschwerpunkt Stadtverkehr  
(Prof. Dr. rer. pol. Stefan Keuchel)

Beauftragung:

Januar 2006

Schlussbericht:

November 2006

Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) u. a. eine Kurzstudie zum Thema „Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten“ vergeben.

Forschungsprojekt: 96.0889/2006

Forschungsnehmer:

K & P Transport Consultancy

Beauftragung:

August 2006

Schlussbericht:

September 2006

3. Trifft es zu, dass die Erarbeitung der Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu den Auswirkungen längerer und schwererer Fahrzeugkombinationen abgeschlossen ist?

Die BASt hat die Studie „Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes“ im Dezember 2006 dem BMVBS vorgelegt.

4. Wenn ja, wann wird die Bundesregierung die Ergebnisse dieser Studie vorlegen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Ergebnisse der Studie, nach einer erforderlichen ressortübergreifenden Auswertung, im Februar 2007 vorzulegen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Belastung der Brücken das an die TU Berlin vergebene Forschungsvorhaben (siehe Antwort zu Frage 1) erst Ende Januar 2007 abgeschlossen sein wird.

5. Warum hat sich die Vorlage des Abschlussberichts und die Veröffentlichung der Ergebnisse mehrfach verzögert?

Da die mögliche Schädigung der Brückenbauwerke durch die neuartigen Lastzugkombinationen eine maßgebliche Auswirkung dieser Fahrzeuge auf die Straßeninfrastruktur darstellt, sollten hierzu im Bericht der BAST erste, bereits belastbare Aussagen dazu enthalten sein. Diese Daten wurden von externen Gutachtern geliefert und lagen erst im Oktober 2006 vor. Das an die TU Berlin vergebene Forschungsvorhaben wird voraussichtlich Ende Januar 2007 abgeschlossen sein, so dass erst zu einem danach gelegenen Zeitpunkt eine vollständige Bewertung möglich sein wird.

Darüber hinaus war auch der Abschluss der Untersuchungen zur Abschätzung des Anteils von Lastzugkombinationen im Jahr 2015 von entscheidender Bedeutung, da beinahe alle zu untersuchenden Fragestellungen von der Anzahl der Lastzugkombinationen im Verkehr abhängig sind. Auch hierfür musste der Abschluss der Analysen abgewartet werden.

Schließlich haben die Fahrzeughersteller im Laufe des Jahres 2006 neue Ausstattungen der Lastzugkombinationen vorgestellt, die einen Teil der von der BAST gesehenen Auswirkungen auf die Infrastruktur beeinflussten. Diese fahrzeugtechnischen Neuerungen wurden nunmehr im Bericht berücksichtigt.

6. Wie lautete der konkrete Untersuchungsauftrag, den das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Bundesanstalt für Straßenwesen erteilt hat?

Der konkrete Untersuchungsauftrag lautete, die Auswirkungen einer möglichen Erhöhung der Abmessungen und zulässigen Gesamtgewichte von Lkw auf die Straßeninfrastruktur im Zusammenhang mit modularen Nutzfahrzeugkombinationen zu untersuchen.

7. Trifft es zu, dass der ursprüngliche Untersuchungsauftrag der BAST durch das BMVBS kürzlich erweitert worden ist, und wenn ja, warum?

Nein.

8. Trifft es zu, dass der Untersuchungsauftrag der BAST nunmehr auch Fragen der wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Transportgewerbe und den Kombinierten Verkehr umfasst?

Nein.

9. Trifft es zu, dass aus Sicht der BAST im Hinblick auf die Belastung der Infrastrukturen und Aspekte der Verkehrssicherheit kaum grundlegende Bedenken gegen einen bundesweiten Feldversuch derartiger Fahrzeugkombinationen vorgebracht werden?

Die BAST kommt zu dem vorläufigen Schluss, dass die Belastungen durch 60-Tonnen-Lastzugkombinationen erheblich erhöhte Belastungen für die Brückenbauwerke im Zuge des Bundesfernstraßennetzes nach sich ziehen würden. Insbesondere würden die Tragreserven des Brückenbestandes deutlich reduziert. Hieraus ergäbe sich zwar noch keine unmittelbare Beeinträchtigung der Standesicherheit, wohl aber wären Auswirkungen auf die Lebensdauer von Brücken

ableitbar. Diese müssten nach jetzigem Kenntnisstand verstärkt oder schrittweise ersetzt werden.

Für Tunnel von Bundesfernstraßen entsteht ebenfalls weiterer Untersuchungsbedarf. Aufgrund des im Vergleich zu derzeit zugelassenen Fahrzeugen erheblich höheren Ladevolumens kommt die BAST aber zu der vorläufigen Einschätzung, dass sich erhöhte Anforderungen an die Sicherheitsausstattung innerhalb von Tunnelbauwerken ergeben würden.

Hier wie auch im übrigen Bundesautobahnnetz wäre nach abschließendem Kenntnisstand der BAST zu berücksichtigen, dass zur Zeit keine Rückhaltesysteme existieren, die einem Anprall mit längeren und/oder schwereren Fahrzeugen standhalten würden. Entsprechende Systeme sind derzeit nicht verfügbar, und eine flächendeckende Ausstattung des Netzes wäre wirtschaftlich nicht vertretbar.

Die Überprüfung der Befahrbarkeit von Straßenverkehrsanlagen (insbesondere Einmündungen, Kreisverkehre) mit Fahrzeugkombinationen ohne Nachlaufenkachsen zeigt, dass bestimmte Verkehrsanlagen nicht ordnungsgemäß oder gar nicht (Kleiner Kreisverkehr) befahren werden könnten. Innerörtliche Knoten könnten aber auch mit Nachlaufenkachsen und selbst unter Inanspruchnahme sämtlicher Bewegungsspielräume und Sicherheitsräume nicht befahren werden. In Städten käme damit der Einsatz derartiger Fahrzeuge nicht in Betracht. Auf Bundesstraßen würde nur eine fallweise Nutzung – in Abhängigkeit vom konkreten Bauzustand – in Frage kommen.

In diesem Zusammenhang sieht die BAST im Falle einer Zulassung von derartigen Lastzugkombinationen daher auch Schwierigkeiten bei der Abgrenzung der von derartigen Fahrzeugen theoretisch befahrbaren Straßengeometrien gegenüber den nicht befahrbaren im untergeordneten Straßennetz.

Erhebliche Probleme werden auch auf Rastplätzen erwartet, deren Kapazität durch eine Einführung von längeren Lastzugkombinationen beeinträchtigt würde. Hier kommt die BAST zu dem Ergebnis, dass ca. 20 Prozent der derzeitigen Stellplatzkapazitäten entfallen würden.

Schließlich kommt die BAST unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu dem Ergebnis, dass Verkehrsunfallfolgen mit derartigen Lastzugkombinationen deutlich gravierendere Folgen auslösen würden als die heute zugelassenen Kombinationen, da diese Fahrzeuge eine erheblich höhere kinetische Energie als die heute in Betrieb befindlichen Fahrzeugen entfalten würden.

10. Auf der Grundlage welcher Untersuchungsmethoden hat die BAST die Studie erstellt?

Die BAST hat sich für ihre Untersuchungen der folgenden Methoden bedient:

- Schädigung von Straßen: rechnerische Dimensionierungsmethode, Laborversuche,
- Schädigung von Brückenbauwerken: Tragfähigkeits- und Ermüdungsrechnungen,
- Einhaltung der Straßengeometrie: Schleppkurvenmessungen und Simulationsrechnungen,
- Verkehrsbeeinträchtigungen: Auswirkungen von Forschungsergebnissen,
- Verkehrssicherheit: statistische Auswirkungen.

11. Von welchen Kriterien geht die Bundesregierung bei der Beurteilung der Vor- und Nachteile derartiger Fahrzeugkombinationen aus, und welche Rolle spielen diese bei der Genehmigung dieser Fahrzeuge?

Zur Beurteilung der Fahrzeuge des modularen Nutzfahrzeugkonzeptes werden alle aktuell vorliegenden Informationen analysiert. Hierfür bietet der nunmehr vorliegende Abschlussbericht der BASt erste Ansätze, die jedoch insbesondere hinsichtlich der Belastung von Brückenbauwerken einer Vertiefung bedürfen. Erst nach Vorliegen aller maßgeblichen Informationen wird die Erarbeitung eines Kriterienkataloges möglich sein, anhand dessen die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit derartiger Fahrzeuge zu beurteilen sein wird.

12. In welchen Bundesländern wurden bislang Ausnahmegenehmigungen für derartige Fahrzeugkombinationen erteilt?

Nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung haben die Länder Niedersachsen und Baden-Württemberg Ausnahmegenehmigungen und straßenverkehrsrechtliche Erlaubnisse für den Einsatz von modularen Nutzfahrzeugkombinationen erteilt. Nordrhein-Westfalen hat dies angekündigt.

Die Bewilligung von Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge, deren Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte nicht die gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten, sowie die Erteilung von straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnissen nach § 29 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung obliegt nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83, 84 des Grundgesetzes) ausschließlich den Ländern. Da seitens der Länder keine Berichtspflicht über erteilte Ausnahmegenehmigungen gegenüber dem Bund besteht, kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Länder Ausnahmegenehmigungen erteilt haben oder dies beabsichtigen.

13. Für wie viele Unternehmen, für wie viele Fahrzeuge und auf welchen Strecken wurden diese erteilt, und welche zeitliche Befristung haben die erteilten Genehmigungen?

Aufgrund der in der Antwort zu Frage 12 geschilderten Rechtslage liegen der Bundesregierung keine Angaben zu diesen Fragestellungen vor.





