

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Erprobung von sogenannten Gigalinern im Rahmen eines bundesweiten Feldversuchs

Die Richtlinie 96/53/EG sowie die Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) schreiben die zulässige Länge, Ladelänge und Breite von Sattelkraftfahrzeugen und Lastzügen verbindlich vor. Nunmehr hat die neue Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag festgeschrieben, dass in einem bundesweiten Feldversuch neue Nutzfahrzeugkonzepte ausprobiert werden sollen.

Es besteht die Gefahr, dass neu dimensionierte Lastkraftwagen wie die Gigaliner erhebliche Nachteile für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen darstellen können. Heute schon stoßen zum Beispiel im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzte Gelenkbusse an die Grenzen der Abmessungen der Straßenführung bei Kreisverkehren, Kurven und Ortsdurchfahrten. Mit noch größeren Abmessungen der Fahrzeuge drohen bisher erzielte Sicherheitsgewinne wieder verloren zu gehen.

Außerdem besteht die Gefahr, dass die Diskussion um die Einführung längerer Fahrzeuge nur ein erster Schritt hin auch zu schwereren Lkw sein soll und damit dem 60-Tonner der Weg geebnet wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung den im Koalitionsvertrag festgeschriebenen bundesweiten Feldversuch von neuen Fahrzeugkombinationen mit den Vorgaben der EU und der StVZO für vereinbar?

Wenn ja, auf welche rechtliche Grundlage in der StVZO und der Richtlinie 96/53/EG bezieht sich die Bundesregierung in ihrer Bewertung?

2. Welcher Erkenntnisgewinn wird von der praktischen bundesweiten Erprobung sogenannter Gigaliner auf dem deutschen Straßennetz erwartet, der über die gewonnenen Erfahrungen aus abgeschlossenen bzw. laufenden Erprobungen solcher Fahrzeugtypen in den Bundesländern und im Ausland sowie bereits vorliegender Studien hinausgeht?

3. Welche wissenschaftlichen Fragestellungen werden mit dem Feldversuch untersucht?

Wie sieht das Untersuchungsdesign aus?

4. Wie werden Fragestellungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit durch den Einsatz von Gigalinern im Rahmen des Feldversuchs adressiert und bearbeitet?
5. Welche Fahrzeugkombinationen sind für den Feldversuch vorgesehen, und wieso gerade diese?
6. Wie bewertet – auf der Grundlage bisheriger Untersuchungen – die Bundesregierung Vorschläge, die eine Verlängerung der derzeit gängigen Lkw-Fahrzeuggrößen um 1,30 m auf eine Gesamtlänge von 17,80 m vorsehen?
7. Wie bewertet – auf der Grundlage bisheriger Untersuchungen – die Bundesregierung Vorschläge, die eine Verlängerung der derzeit gängigen Lkw-Fahrzeugkombinationen auf eine Gesamtlänge von 26,5 m inklusive einem 14,92 m langen Auflieger vorsehen?
8. Welche zusätzlichen Sicherheitsausstattungen (z. B. Rückfahrkamera, Brems- und Spurhalteassistenzsysteme) sind an den teilnehmenden Fahrzeugen vorgeschrieben?
9. Wie werden die teilnehmenden Fahrzeuge gekennzeichnet, so dass andere Verkehrsteilnehmer sich auf die Überlänge einstellen können?
Werden besondere lichttechnische Einrichtungen (z. B. Konturmarkierungen, Warnleuchten, Seitenleuchten) vorgeschrieben?
10. Welche Gewichtsobergrenze soll für die Feldversuche gelten?
11. Müssen die teilnehmenden Fahrzeuge individuell für den Feldversuch geprüft und genehmigt werden?
Können z. B. sog. Dollys oder Sattelanhänger während des Versuchs an mehreren Zugmaschinen genutzt werden?
12. Wie viele Speditionen und wie viele Fahrzeuge sollen an diesen Feldversuchen teilnehmen?
13. Welche Anforderungen werden an die teilnehmenden Fahrer gestellt?
14. Auf welchen Streckennetzen (z. B. Autobahnen, Landstraßen, städtischen Hauptverkehrsstraßen) sollen die Feldversuche durchgeführt werden?
15. Sind die Feldversuche auf vorher geprüfte und genehmigte Routen beschränkt?
16. Wozu werden die gewonnen wissenschaftlichen Erkenntnisse des bundesweiten Feldversuchs genutzt?
17. Wie ist ein mutmaßlicher betriebswirtschaftlicher Effizienzgewinn bei der Einführung neuer überlanger Lastzugkombinationen zu beurteilen, wenn gleichzeitig das zulässige Gesamtgewicht unverändert bleibt?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung vorhandene Bedenken, die in Pilotprojekten mit Gigalinern auf bundesdeutschen Straßen nur einen ersten Schritt hin zu der Einführung des 60 Tonnen schweren Lkws sehen?
19. Wie aussagekräftig sind Erkenntnisse mit Gigalinern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen, falls dieses später doch auf 60 Tonnen heraufgesetzt werden soll, und müsste dann möglicherweise ein solcher Pilotversuch erneut durchgeführt werden?
20. Welche Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit müssen bei der Zulassung von Gigalinern zum allgemeinen Straßenverkehr berücksichtigt werden?
21. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu dem Problem vor, dass neu dimensionierte Lastzugkombinationen zu rollenden Verkehrs-

hemmnissen werden könnten, da sie möglicherweise zu erheblich längeren Überholvorgängen führen und nur schwer in Lkw-Kolonnen auf den Bundesfernstraßen wieder einscheren können?

22. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur Kompatibilität von neuen Nutzfahrzeugkonzepten mit der bestehenden Infrastruktur bei Brücken, Kurven und Kreisverkehren vor?
23. Welche Konsequenzen hätte eine Einführung neuer Nutzfahrzeugkonzepte für die ohnehin schon begrenzte Kapazität von Lkw-Parkplätzen?
24. Wie bewertet die Bundesregierung Befürchtungen, dass es mit der Einführung von neuen Fahrzeugkombinationen zu besonders gravierende Veränderungen bezüglich der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene hin zum Straßengüterverkehr kommen wird?
Welche Verlagerungswirkungen von der Schiene zur Straße – unter Einbeziehung auch des alpenquerenden Verkehrs – sind zu erwarten?
25. Welcher Beitrag wird nach Ansicht der Bundesregierung von größeren und schwereren Nutzfahrzeugkonzeptionen für eine nachhaltige Mobilität, insbesondere was Schadstoffausstoß und Verkehrslärm betrifft, ausgehen?
26. Wie groß ist das Investitionsvolumen alleine für das deutsche Transportgewerbe, wenn es entsprechend den Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen bereits bis 2015 zu einem Anteil der neuen Lastzugkombinationen von 45 Prozent der gesamten Transportleistung im Fernverkehr käme?
27. Mit welchem Aufwand können quantitative Angaben über den Aufwand zum Ersatz bzw. zur Verstärkung von Pfeilern bei Kreuzungsbauwerken im Bundesfernstraßenbereich infolge einer möglichen Zulassung von 60-t-Lastzugkombinationen mit deutlich höheren Anpralllasten erstellt werden?
28. Wann wären Rückhaltesysteme für 60-t-Lastzugkombinationen verfügbar bzw. mit welchen Kosten pro durchschnittlichem Straßenkilometer müsste dabei gerechnet werden, um die bestehenden Schutzeinrichtungen an Straßen, die einem Anprall mit längeren und/oder schwereren Fahrzeugen nicht standhalten können, adäquat zu ersetzen?
29. Wie viele Tunnel wären alleine im Verlauf von Bundesfernstraßen hinsichtlich zu erhöhender Anforderungen an die Sicherheitsausstattung innerhalb der Tunnelbauwerke bei einer möglichen Zulassung längerer und/oder schwererer Lastzugkombinationen und der damit möglichen höheren Brandgefahr zu überprüfen, und welche Kosten entstünden dadurch?
30. An wie vielen Bahnübergängen und Verkehrsknotenpunkten müsste die vorhandene Signalisierung und Schrankensteuerung für die längeren Räumzeiten des Gleis- bzw. Kreuzungsbereichs bei größeren Fahrzeuglängen angepasst werden?
31. Welche gängigen Containerbehältergrößen sind derzeit im Seefrachtverkehr in den deutschen Seehäfen und darüber hinaus in der Automobillogistik vorherrschend, und welche Erfordernisse ergeben sich daraus für neue Lkw-Nutzfahrzeuggrößen?

In welchen Ausmaß hat in diesem Zusammenhang der 48- bzw. 45-Fuß-Container eine besondere Bedeutung?

Berlin, den 15. Dezember 2009

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

