

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/294 –**

Erprobung von sogenannten Gigalinern im Rahmen eines bundesweiten Feldversuchs

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung lehnt die Einführung des 60-Tonnen-Lkw ab.

Sie will im Hinblick auf Wirtschaftlichkeits- und Umweltschutzerwägungen bei Gütertransporten aber neue Nutzfahrzeugkonzepte einschließlich einer möglichen maßvollen Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und -gewichte prüfen. Chancen und Risiken solcher Konzeptionen und Einsatzmöglichkeiten entsprechender Fahrzeuge sollen unter Einbeziehung bisheriger Studien in einem bundesweiten Feldversuch bis voraussichtlich Ende 2012 vertieft untersucht werden. Hierzu wird sie zunächst die Überlegungen aufgreifen, die eine Bund-

Länder-Arbeitsgruppe der Verkehrsministerkonferenz (AG „modulare Nutzfahrzeuge“) zum Einsatz längerer Lkw im Jahr 2007 entwickelt hatte. Es werden daher Gespräche mit den Ländern aufgenommen, um zunächst ein Feinkonzept über den Probetrieb zu entwickeln. Hierbei werden infrastrukturelle Rahmenbedingungen sowie Verkehrssicherheitsaspekte berücksichtigt und mögliche verkehrswirtschaftliche Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr einbezogen.

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?

Nach Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie 96/53/EG dürfen die Mitgliedstaaten zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und eine oder mehrere Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können, während eines Versuchszeitraums in bestimmten Verkehrsbereichen eingesetzt werden. Eine entsprechende Ausnahmegenehmigung würde auf § 70 Absatz 1 Nummer 3 StVZO gestützt.

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?

Soweit sich die Frage auf 60-Tonnen-Lkw bezieht, sollen solche Fahrzeuge nicht erprobt werden. Der bundesweite Feldversuch mit neuen Nutzfahrzeugkonzepten, wie in der Vorbemerkung der Bundesregierung beschrieben, soll unter Berücksichtigung der bisher gewonnenen Erkenntnisse alle relevanten Auswirkungen, insbesondere auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz untersuchen.

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 Gigaliner im Rahmen des Feldversuchs adressiert und bearbeitet?
5. Welche Fahrzeugkombinationen sind für den Feldversuch vorgesehen, und wieso gerade diese?
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?
17. Wie ist ein mutmaßlicher betriebswirtschaftlicher Effizienzgewinn bei der Einführung neuer überlanger Lastzugkombinationen zu beurteilen, wenn gleichzeitig das zulässige Gesamtgewicht unverändert bleibt?

Die Fragen 3 bis 5, 8 bis 15 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beabsichtigt, im Frühjahr 2010 eine vorbereitende Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und der Länder erneut einzuberufen, um den bundesweiten Feldversuch zu konzipieren. Die Rahmenbedingungen (darunter u. a. auch Anforderungen an Fahrzeuge, Fahrer und Routen) für einen solchen Feldversuch einschließlich bundeseinheitlicher Kriterien werden im Rahmen dieses Gremiums entwickelt werden und danach von der Bundesregierung festgelegt. Die Verbände werden in geeigneter Weise beteiligt.

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?

Alle bisher gewonnenen Wirtschaftlichkeits- oder Verkehrssicherheitsaspekte werden in dem vorgesehenen bundesweiten Feldversuch einbezogen.

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?

Über Lastzugkombinationen mit einer Gesamtlänge von 26,50 m liegen bisher keine Erkenntnisse vor. Die bislang u. a. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersuchten Fahrzeugvarianten weisen Längen von maximal 25,25 m auf.

16. Wozu werden die gewonnen wissenschaftlichen Erkenntnisse des bundesweiten Feldversuchs genutzt?

Mit dem bundesweiten Feldversuch sollen Chancen und Risiken für eine maßvolle Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und -gewichte evaluiert werden.

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?
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?

Die Fragen 18, 19 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung lehnt die Einführung von 60-Tonnen-Lkw ab.

20. Welche Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit müssen bei der Zulassung von Gigalinern zum allgemeinen Straßenverkehr berücksichtigt werden?

Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse von 60 Tonnen wird die Bundesregierung nicht zulassen.

Konkrete Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit werden erst nach Abschluss des Feldversuchs vorliegen und dann entsprechend berücksichtigt werden.

21. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu dem Problem vor, dass neu dimensionierte Lastzugkombinationen zu rollenden Verkehrshemmnissen 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?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bislang gewonnenen Erkenntnisse der BAST hinsichtlich der Auswirkungen auf den Verkehrsablauf beziehen sich auf eine Lastzugkombination mit einer Gesamtlänge von 25,25 m. Hinsichtlich des Verkehrsablaufs konnten hierzu im Rahmen der bislang durchgeführten Untersuchungen der BAST auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen keine gravierenden Probleme festgestellt werden.

Weitergehende Erkenntnisse zu anderen Nutzfahrzeugkonzepten liegen nicht vor.

23. Welche Konsequenzen hätte eine Einführung neuer Nutzfahrzeugkonzepte für die ohnehin schon begrenzte Kapazität von Lkw-Parkplätzen?

Bis Ende 2012 werden die Lkw-Parkkapazitäten auf den Bundesautobahnen aufgrund der verstärkten Anstrengungen des Bundes und der Länder seit Anfang des Jahres 2008 zur Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände um ca. 40 Prozent größer sein. Es ist zu erwarten, dass die Situation sich deutlich verbessern wird.

Grundsätzlich stehen auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen für Lkw Schräg- und Längsparkstände zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es noch gesonderte Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte.

Nach den derzeit gültigen Planungsrichtlinien weisen die Lkw-Schrägparkstände eine effektive Länge von 21,95 m auf. Längere Fahrzeuge müssen auf die Längsparkstände für Lkw oder für Großraum- und Schwertransporte verwiesen werden. Ob weitere Kapazitäten bei Einführung neuer Nutzfahrzeugkonzepte benötigt würden, wird der Feldversuch zeigen.

Ferner besteht die Möglichkeit, neben den Bundesautobahnen in unmittelbarer Nähe zu den Anschlussstellen auf privaten Autohöfen zu parken.

24. Wie bewertet die Bundesregierung Befürchtungen, dass es mit der Einführung von neuen Fahrzeugkombinationen zu besonders gravierenden 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?

Die Bundesregierung wird den Kombinierten Verkehr fördern. Deshalb sollen neue Fahrzeugkonzepte grundsätzlich auch der Unterstützung von Transporten auf der Schiene und im Kombinierten Verkehr dienen, d. h. in vorhandene Logistikkonzepte „intelligent“ eingepasst werden.

Die verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen modularer Nutzfahrzeugkonzepte auf den Kombinierten Verkehr und auf den konventionellen Schienenverkehr sollen daher ebenfalls Gegenstand des bundesweiten Feldversuchs sein.

Der alpenquerende Verkehr wurde in bisherigen Studien nicht betrachtet.

25. Welcher Beitrag wird nach Ansicht der Bundesregierung von größeren und schwereren Nutzfahrzeugkonzeptionen für eine nachhaltige Mobilität, insbesondere was Schadstoffausstoß und Verkehrslärm betrifft, ausgehen?

Grundsätzlich soll der bundesweite Feldversuch auch Erkenntnisse darüber liefern, inwieweit bei gleichbleibendem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen mehr Volumengüter je Fahrzeugkombination transportiert werden. Dies könnte insgesamt eine Reduktion der Gesamtzahl an Nutzfahrzeugen bzw. an Fahrten ermöglichen, welche auch eine Verminderung des Schadstoffausstoßes sowie des Verkehrslärms zur Folge hätte.

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?

Die Studie der BAST hatte u. a. das Ziel, die Folgen einer möglichen Nutzlastverlagerung von herkömmlichen Lkw auf neue Lastzugkombinationen im Hin-

blick auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen abzuschätzen. In der Studie war die Zulassung von Lastzugkombinationen mit einer maximalen Länge von 25,25 m und zulässigem Gesamtgewicht von 60 Tonnen untersucht worden. Solche Fahrzeuge sollen aber nicht zugelassen werden. Für andere Nutzfahrzeugkonzepte, insbesondere sog. Longliner mit 40 Tonnen, liegen hier keine Erkenntnisse vor. Insoweit kann das Investitionsvolumen des deutschen Transportgewerbes gegenwärtig noch nicht abgeschätzt 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?

Die Einführung des 60-t-Lkw ist nicht vorgesehen.

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?

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es in der Baulast des Bundes 232 Straßentunnel mit einer Gesamtröhrenlänge von 227 km, wobei die Hälfte dieser Tunnel nur mit einer Tunnelröhre ausgestattet ist und im Gegenverkehr befahren werden. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass bei Zulassung längerer und/oder schwererer Lastzugkombinationen für Tunnel im Verlauf von Bundesfernstraßen zwingend eine Erhöhung der Anforderungen an die Sicherheitsausstattung und die Brandbelastung erforderlich wird.

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?

Der Bestand an höhengleichen Kreuzungen mit Bahnübergängen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes beläuft sich derzeit auf über 20 000 Stück, wovon ca. 5 000 Bahnübergänge auf Bundes- bzw. Landesstraßen entfallen. Hinzu kommen ca. 11 000 Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Für die Berechnung von Sicherungen der Bahnübergänge wird unter anderem eine Länge des Straßenfahrzeuges mit 20 m als Faktor angenommen. Beim Befahren von dicht hintereinander liegenden höhengleichen Kreuzungen der Straße mit Bahnübergängen gibt es teilweise einen zusätzlichen Rangierpuffer von 5 m.

Die Beseitigung von höhengleichen Kreuzungen von Straßen mit Bahnübergängen stellt eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung der Bundesregierung dar. Deshalb wird ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund gemäß den §§ 3 und 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) sichergestellt.

Diese Maßgaben werden im Rahmen der weiteren Überlegungen und Festlegungen zum Probetrieb und zu den geeigneten Relationen Berücksichtigung finden.

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

Im Seefrachtverkehr in den deutschen Seehäfen sind derzeit 20- und 40-Fuß-Container vorherrschend. Gemessen an der umgeschlagenen Tonnage hatten 40-Fuß-Container im Jahr 2008 einen Anteil von ca. 59 Prozent und 20-Fuß-Container von ca. 38 Prozent an den gesamten Containerbewegungen in den deutschen Seehäfen.

In der Automobillogistik werden überwiegend kranbare Wechselbrücken eingesetzt. Der ISO-Container nimmt dabei eine eher untergeordnete Rolle ein, da die Transportlösungen der einzelnen Hersteller variieren.

Der 45-Fuß-ISO-Container entspricht mit einer Länge von 13 716 mm nicht den in der Richtlinie 96/53/EG festgeschriebenen Normen der EU, so dass entsprechende technische Anpassungen (abgekantete Ecken und Verkleinerung der Eckbeschläge an den äußeren Ecken) für den Einsatz auf dem europäischen Binnenmarkt erforderlich sind. Die europäische Version des 45-Fuß-Containers ist daher für Straßentransporte ohne Änderung der Nutzfahrzeuggrößen möglich. Der 45-Fuß-EU-Container ist allerdings nicht für den Seetransport geeignet.

Umgekehrt verhält es sich mit der ISO-Variante des 45-Fuß-Containers, der für den Transport im Seeverkehr eingesetzt werden kann, nicht aber für Beförderungen auf der Straße. Darüber hinaus sind die meisten Containerterminals technisch nicht für den Umschlag von 45-Fuß-ISO-Containern ausgestattet.

Der 48-Fuß-Container ist in Europa kaum verbreitet. Er wird typischerweise auf dem nordamerikanischen Markt eingesetzt, dort aber langsam durch die raumeffizienteren 53-Fuß-Container verdrängt. Da 48-Fuß-Container nur von wenigen Containerterminals umgeschlagen werden können und zudem für Straßentransporte Sondergenehmigungen erforderlich sind, kommen diese lediglich als Speziallösung für einzelne Wirtschaftsbereiche zum Einsatz, z. B. bei Lieferketten, die eng mit dem nordamerikanischen Markt verbunden sind. Für europäische Seehäfen und die dort abgehenden Transporte spielen die 48-Fuß-Container jedoch kaum eine Rolle. Die Gesamtzahl aller Container im regionalen Markt Europas wurde 2007 auf ca. 5 000 Twenty-foot Equivalent Units (TEU) geschätzt.

