

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Übertragbarkeit und Aussagekraft der Ergebnisse des Gigaliner-Feldversuchs

Anfang des Jahres 2012 erlaubte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Fahrten mit Lang-Lkw, sogenannten Gigalinern, im Rahmen eines Feldversuchs auf den öffentlichen Straßen einiger Bundesländer. Mit dem Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen liegen Daten zu 37 Fahrzeugen vor, die sich am Feldversuch beteiligt haben.

Der Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom September 2014 weist darauf hin, dass im Untersuchungszeitraum nur die Fahrten von insgesamt 37 Lang-Lkw ausgewertet wurden. Bei diesen Fahrzeugen konnte keine Verlagerung von anderen Verkehrsträgern festgestellt werden. Weiter heißt es: „Statistische Hochrechnungen zu möglichen Nachfrage- und Verlagerungswirkungen sind aufgrund dieser Erkenntnis jedoch nicht möglich und nicht durchgeführt worden.“

Das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (FH ISI) aus Karlsruhe hat gemeinsam mit der K+P Consultants die Verlagerungspotentiale untersucht, zuletzt im Jahr 2011. Ausgehend von der Erwartung, dass Lang-Lkw in dem für sie relevanten Gütersegment zu einer Transportkostenreduzierung um 20 Prozent sorgen können, kommt die Studie zu dem Schluss, dass eine Verlagerung von etwa 10 Prozent des Verkehrsaufwands (in Tonnenkilometer) des Schienengüterverkehrs auf die Straße zu erwarten wäre. Zu dem so bewirkten Anstieg des Straßengüterverkehrs kommen noch Effekte des induzierten Verkehrs hinzu, also zusätzlicher Straßengüterverkehr aufgrund der gesunkenen Transportkosten. Gemeinsam erreiche dieser zusätzliche Straßengüterverkehr – so die Studie – die Größenordnung der möglichen Entlastung der Straße durch die Bündelung von mehr Gütern pro Lkw. Bei gleicher Fahrzeuganzahl aber größeren Fahrzeugen mit höheren spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeug würden die CO₂-Emissionen daher unter dem Strich steigen.

Auch die Aussagen bezüglich der Verkehrssicherheit sind vor dem Hintergrund der geringen Zahl teilnehmender Fahrzeuge am Feldversuch kaum übertragbar und daher nicht verallgemeinerbar. Trotz der schmalen Datenbasis und des geringen Erkenntnisgewinns beim Einsatz von Lang-Lkw strebt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jetzt offenbar die Regelzulassung an.

Im März 2015 will die BASt weitere, im Feldversuch gewonnene Erkenntnisse präsentieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der laut BASt für den Feldversuch derzeit registrierten 111 Fahrzeuge werden tatsächlich regelmäßig eingesetzt?
2. Wie viele dieser eingesetzten Fahrzeuge werden regelmäßig im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr Straße-Schiene eingesetzt?
3. Wie viele der im Feldversuch eingesetzten Fahrzeuge sind Lkw mit verlängertem Sattelaufleger (Fahrzeuggesamtlänge 17,80 m), und wie viele davon werden regelmäßig eingesetzt?
4. Wie viele der im Rahmen des Feldversuchs eingesetzten längeren Sattelaufleger werden regelmäßig im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr Straße-Schiene eingesetzt?
5. Wie viele Lkw-Parkplätze bestehen auf öffentlichen Flächen im Bundesfernstraßennetz, wie viele davon sind für Lang-Lkw ausgelegt?
6. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, welche Kosten bei einer Regelzulassung von Lang-Lkw entstehen würden, wenn alle Lkw-Parkplätze im Bundesfernstraßennetz für diese Fahrzeugkombinationen angepasst werden müssen?
7. Wie bewertet die Bundesregierung das Problem der höheren Brandlast von Lang-Lkw in Straßentunneln, und welche Rolle spielt das Thema in der BASt-Studie?
8. Wie viele Straßentunnel im Bundesfernstraßennetz sind für die höhere Brandlast von überlangen Lkw ausgelegt?
9. Ist derzeit eine entsprechende Nachrüstung von Straßentunneln im Bundesfernstraßennetz geplant?
Wenn ja, welche Tunnel werden nachgerüstet, und welcher Umrüstbedarf und welche Kosten entstehen dabei?
10. Welche Anpassungen an Straßentunneln über 400 bzw. 1 000 Meter wären notwendig, um die Anforderungen, die sich aus der höheren Brandlast ergeben, vollumfänglich zu erfüllen, und welche Kosten würden dafür im Bundesfernstraßennetz anfallen?
11. Welchen Beschränkungen für den Transport von Gefahrgütern unterliegen die Lang-Lkw im Feldversuch, und beabsichtigt die Bundesregierung diese im Falle einer „Regelzulassung“ aufzuheben?
12. In welchen Straßentunneln des Bundesfernstraßennetzes sind die Nothaltebuchten für den Einsatz von Lang-Lkw ausgelegt?
13. Welche Anpassungen an den Nothaltebuchten wären in den Tunneln des Bundesfernstraßennetzes vorzunehmen, um den Einsatz von Lang-Lkw bei Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu ermöglichen, und welche Kosten würden dafür anfallen?
14. Ist der Einsatz von Lang-Lkw in der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) berücksichtigt?
15. Welche Kontrollen wurden in welchem Umfang in Bezug auf die Einhaltung der im Versuch vorgeschriebenen Strecken durchgeführt?
16. In wie vielen Fällen sind Lang-Lkw nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen des Feldversuchs von den vorgeschriebenen Strecken abgewichen, und was waren dafür im Einzelnen die Gründe?
17. Welche Kontrollen wurden in welchem Umfang in Bezug auf die Einhaltung des vorgeschriebenen Lkw-Gesamtgewichts durchgeführt?

18. Welchen Bedarf sieht die Bundesregierung für die Anpassung von Kreisverkehren und Kreuzungen für Lang-Lkw, und welche Kosten würden nach Einschätzung der Bundesregierung bei einer Regelzulassung von Lang-Lkw dadurch entstehen?
19. Wie will die Bundesregierung die möglichen langfristigen negativen Auswirkungen von Lang-Lkw auf andere Verkehrsträger (Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße) verhindern und ihr Ziel, „mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern“, erreichen?
20. Aus welchem Grund müssen nicht alle Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr umschlagfähig sein, wie es die Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusV) festlegt?
21. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen der nächsten Anpassung der LKWÜberlStVAusV die Anforderungen dahingehend zu ändern, dass alle im Feldversuch eingesetzten Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr umschlagfähig sein müssen?
Falls nicht, warum nicht?
22. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung hinsichtlich der tatsächlichen Reduzierung von Kohlendioxidemissionen beim Einsatz von Lang-Lkw gewonnen?
23. Welche spezifischen Verbrauchsreduzierungen konnten im Feldversuch gegenüber den vorherigen „Bestandsverkehren“ erzielt werden (bitte spezifische Werte angeben, also CO₂ und Dieselmotorkraftstoff je Tonnenkilometer und bezogen auf das Transportvolumen)?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die entsprechenden Ergebnisse, und zu welchen Schlüssen kommt sie?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass nach dem Zwischenbericht die durchgeführten Testläufe mit stets voller Auslastung und sehr leichten Gütern mit den realen Bedingungen im Transportgewerbe nach Auffassung der Fragesteller nur sehr begrenzt vergleichbar sind?
26. Wie untersucht die Bundesregierung die Auswirkungen von Lang-Lkw auf die CO₂-Emissionen des Güterverkehrssektors, so dass nicht nur Einzelfahrten verglichen werden?
Wie werden dabei die Effekte auf Logistikketten untersucht, wie die indirekten Effekte durch verlagerten und induzierten Verkehr?
27. Hält die Bundesregierung die Datenbasis des Feldversuchs für ausreichend, um die vermeintlichen Umweltvorteile der Rechnung „zwei Lang-Lkw sind drei normale Lkw“ (Pressemitteilung des BMVI vom 16. September 2014) zu belegen?
Wenn ja, warum?
28. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die festgestellten Effizienzvorteile von 15 bis 25 Prozent, wie sie im Zwischenbericht für einen zweimonatigen Testlauf ermittelt wurden, nicht den Erwartungen entsprechen, die an die Formel „zwei Lang-Lkw sind drei normale Lkw“ (Pressemitteilung des BMVI vom 16. September 2014) geknüpft sind?
29. Wie kommt die Bundesregierung im Lichte der Ergebnisse des Zwischenberichts zu der Aussage (Pressemitteilung des BMVI vom 16. September 2014), dass der BAST-Bericht bestätige, zwei Lang-Lkw könnten drei reguläre Lkw ersetzen und so bis zu 25 Prozent Sprit sparen?

30. Unter welchen Bedingungen wurde im Feldversuch eine Kraftstoffersparnis von 25 Prozent erzielt?
31. Hält es die Bundesregierung für sachgerecht, den Vergleich des Lang-Lkw mit 25,25 Meter Länge nach dem Zwischenbericht auf den „Standard-Lkw“ mit Auflieger (16,50 m) zu beschränken?
32. Warum wurde der Lang-Lkw hinsichtlich seiner Verbrauchswerte nicht mit dem Gliederzug (18,75 m) verglichen?
33. Warum wurde der Lang-Lkw hinsichtlich seiner Verbrauchswerte nach dem Zwischenbericht nicht auch mit dem Euro-Trailer (17,80 m) verglichen?
34. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechende Erkenntnisse zum Euro-Trailer über die BAST zu gewinnen?
35. Warum präferiert die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Zwischenberichts der BAST den Lang-Lkw (25,25 m), indem sie jetzt die „Regelzulassung“ ins Spiel bringt, obwohl nach dem Zwischenbericht Vorteile im Vergleich zu anderen Fahrzeugkombinationen, wie dem Euro-Trailer, im Feldversuch nicht nachgewiesen wurden bzw. nicht Teil des Feldversuchs waren?
36. Was genau versteht die Bundesregierung unter einer „Regelzulassung“ von Lang-Lkw, und welche Gesetze und Verordnungen müssten dafür angepasst werden?
37. Verfolgt die Bundesregierung bei der „Regelzulassung“ einen konkreten Zeitplan?
Wenn ja, wie sieht er aus?

Berlin, den 3. März 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion