

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4285 –**

Übertragbarkeit und Aussagekraft der Ergebnisse des Gigaliner-Feldversuchs

Vorbemerkung der Fragesteller

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 erreichte 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 Bundesmi-

nisterium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jetzt offenbar die Regelzulassung an.

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

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung testet keine 60 Tonnen (t) schweren Gigaliner, sondern Lang-Lkw. Der Feldversuch läuft seit Anfang 2012 auf ausgewählten Straßen in Deutschland unter bestimmten Randbedingungen. Er ist bis zum Ende des Jahres 2016 befristet. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die unter Beibehaltung der derzeit gültigen höchstzulässigen Gesamtmassen und Achslasten eine Länge von bis zu 25,25 m aufweisen. So genannte Gigaliner sind aufgrund der deutlich höheren Gesamtmasse und der dadurch entsprechend höheren Ladekapazität nicht mit den im Feldversuch eingesetzten Lang-Lkw vergleichbar. Ihre Regelzulassung ist für Deutschland nicht geplant.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist mit der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuchs betraut. Im September 2014 hat sie einen ersten Zwischenbericht zu dem Testlauf veröffentlicht. Dieser Zwischenbericht ist auf der Internetseite des BMVI einsehbar. Die Zwischenergebnisse wurden darüber hinaus im März 2015 anlässlich eines eintägigen Symposiums in der BASt im Detail der Öffentlichkeit vorgestellt. Die von den Fragestellern erwähnten 37 untersuchten Lang-Lkw lagen einem Forschungsvorhaben, dem der „Verkehrsnachfragewirkungen von Lang-Lkw-Grundlagenermittlung“ zugrunde. In anderen Forschungsprojekten wurden weitere Lang-Lkw untersucht. In Bezug auf die Nachfragewirkungen können aufgrund der vorhandenen Datenbasis Aussagen zu den Strukturen der Lang-Lkw-Transporte gemacht werden. Fragen nach der technischen und betriebswirtschaftlichen Umsetzbarkeit, nach der Eignung für verschiedene Marktsegmente und logistische Prozesse wurden abgedeckt. Im Rahmen der weiteren wissenschaftlichen Begleitung werden diese Aspekte weiter untersucht.

Die Ergebnisse der von den Fragestellern in Bezug genommenen Studie des Fraunhofer Instituts in Zusammenarbeit mit Kienzler + Partner haben für die Frage nach Auswirkungen des Einsatzes von Lang-Lkw auf die Verlagerungseffekte keine Aussagekraft. Diese Studie behandelt theoretische Verlagerungseffekte von 44t- und 60t-Gigalinern im grenzüberschreitenden europäischen Einsatz auf ausgewählten Korridoren. Die Untersuchung basiert auf Statistiken und leitet daraus modelltheoretisch Verlagerungspotenziale ab. Es werden daraus Verlagerungsmöglichkeiten in Segmenten abgeleitet, die im Feldversuch mit Lang-Lkw bislang nicht beobachtet wurden. Der Tatsache, dass der Lang-Lkw eine gute Ergänzung zum Kombinierten Verkehr darstellen kann, so wie im Feldversuch tatsächlich beobachtet, wird dort ebenfalls nicht Rechnung getragen.

1. Wie viele der laut BASt für den Feldversuch derzeit registrierten 111 Fahrzeuge werden tatsächlich regelmäßig eingesetzt?

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden bislang 112 Lang-Lkw von 42 teilnehmenden Unternehmen gemeldet.

Der tatsächliche Einsatz der registrierten Fahrzeuge obliegt den teilnehmenden Unternehmen.

Im Rahmen der für den Zwischenbericht der BASt vorgelegten Grundlagenstudie zu den Nachfragewirkungen sowie zur Abschätzung des Marktpotenzials von Lang-Lkw waren in der Anlaufphase des Feldversuchs zum Zeitpunkt der

Fahrtenerhebung (Ende 2012 bis Ende 2013) 43 von damals 53 gemeldeten Lang-Lkw tatsächlich im Einsatz, von denen 37 Fahrzeuge an o. g. Forschungsvorhaben teilgenommen haben. Im Rahmen des Feldversuchs haben weitere Lang-Lkw an weiteren Forschungsvorhaben teilgenommen.

2. Wie viele dieser eingesetzten Fahrzeuge werden regelmäßig im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr Straße-Schiene eingesetzt?

Zum Zeitpunkt der in der Antwort zu Frage 1 genannten Fahrtenerhebung wurden 17 Prozent aller Fahrten von drei der zu diesem Zeitpunkt 27 teilnehmenden Unternehmen im Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr durchgeführt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit sind zehn Lang-Lkw vom Typ 1 mit verlängertem Sattelaufleger (Fahrzeuggesamtlänge 17,80 m) bei der BASt gemeldet. Zum Zeitpunkt der in der Antwort zu Frage 1 genannten Fahrtenerhebung wurde einer dieser Lang-Lkw vom Typ 1 für einige Monate zu Testzwecken eingesetzt. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 34 verwiesen.

5. Wie viele Lkw-Parkplätze bestehen auf öffentlichen Flächen im Bundesfernstraßennetz, wie viele davon sind für Lang-Lkw ausgelegt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Frage auf Rastanlagen an Bundesautobahnen bezieht. Bundesweit stehen über 43 000 Parkmöglichkeiten für Lkw auf Rastanlagen zur Verfügung. Für Lang-Lkw bis 25,25 m steht mit dem Längsparkstreifen für Lkw oder für Großraum- und Schwertransporte auch auf den Rastanlagen ein Parkangebot zur Verfügung. Hinzu kommen Parkmöglichkeiten außerhalb der Autobahnen (z. B. auf Autohöfen, soweit sie Gegenstand des Lang-Lkw-Positivnetzes sind). Die genaue Anzahl aller möglichen Parkstände liegt der Bundesregierung nicht vor.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht kein Bedarf, sämtliche Lkw-Parkstände an die Dimension der Lang-Lkw anzupassen.

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?

Ein Forschungsschwerpunkt und Gegenstand des BAST-Zwischenberichts ist das Forschungsvorhaben „Auswirkungen von Lang-Lkw auf die sicherheitstechnische Ausstattung und den Brandschutz von Straßentunneln“. Vor dem Hintergrund des zu erwartenden künftigen Anteils der Lang-Lkw am gesamten Lkw-Aufkommen entsprechend dem Teilvorhaben „Verkehrsnachfragewirkungen von Lang-Lkw – Grundlagenermittlung“ lassen sich keine Probleme aufgrund erhöhter Brandleistungen bei den Lang-Lkw im Bereich der Bundesfernstraßen ableiten.

8. Wie viele Straßentunnel im Bundesfernstraßennetz sind für die höhere Brandlast von überlangen Lkw ausgelegt?

Die Tunnel des Bundesfernstraßennetzes sind auf die durch Lang-Lkw zu erwartenden Brandleistungen ausgelegt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

11. Welchen Beschränkungen für den Transport von Gefahrgütern unterliegen die Lang-Lkw im Feldversuch, und beabsichtigt die Bundesregierung diese im Falle einer „Regelzulassung“ aufzuheben?

Gefahrgüter sind nach § 8 der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) von der Beförderung mit Lang-Lkw ausgeschlossen. Dies gilt jedoch nicht für die Beförderung von Gefahrgut in Beförderungseinheiten, die nicht nach den Abschnitten 3.4.13 oder 5.3.2 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957 (BGBl. 1969 II S. 1491) in der jeweils geltenden Fassung kennzeichnungspflichtig sind. Das betrifft z. B. den Transport Stuckgütern wie Deodorants, Parfüms oder Farben. Es bestehen innerhalb der Bundesregierung keine Planungen dies zu ändern.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Basis des Teilprojektes „Befahrbarkeit spezieller Verkehrsanlagen auf Autobahnen mit Lang-Lkw im Rahmen der BASt-Studie würden bei einer um ein Drittel verlängerten Nothaltebuchstrecke im Vergleich zum aktuellen Regelwerk alle Lang-Lkw-Typen vollständig einfahren können.

14. Ist der Einsatz von Lang-Lkw in der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) berücksichtigt?

Nein.

15. Welche Kontrollen wurden in welchem Umfang in Bezug auf die Einhaltung der im Versuch vorgeschriebenen Strecken durchgeführt?

Die Kontrollen werden im Rahmen herkömmlicher Kontrolltätigkeiten der Kontrollberechtigten, d. h. der Polizei der Länder sowie dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG), 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?

Nach eingegangenen Meldungen sind bisher drei Fälle von Fahrten außerhalb des Positivnetzes bekannt, die offenbar versehentlich durchgeführt wurden.

17. Welche Kontrollen wurden in welchem Umfang in Bezug auf die Einhaltung des vorgeschriebenen Lkw-Gesamtgewichts durchgeführt?

Die Kontrollen wurden zum einen stichprobenartig durch einen Abgleich mit den Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz im Rahmen des Forschungsprojekts zur Straßenbeanspruchung durch Lang-Lkw sowie den auch bei diesem Projekt erfolgten Erhebungen vorgenommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

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?

Keinen.

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 Ver-

kehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern“, erreichen?

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuchs durch die BAST konnten bisher keine Verlagerungseffekte durch den Einsatz von Lang-Lkw festgestellt werden. Lang-Lkw machen zwar den Straßentransport für bestimmte Güter kosteneffizienter, jedoch konnte unter den gesetzten Rahmenbedingungen (v. a. hinsichtlich des zulässigen Gesamtgewichts bei gleichzeitig erhöhtem Ladevolumen) beobachteten Güter- und Logistikstrukturen keine Konkurrenz zur Schiene festgestellt werden, sondern nur zum Straßentransport mit herkömmlichen Lkw.

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 (LKWÜberlStVAusnV) festlegt?

Kombinierter Verkehr im Sinne von § 6 LKWÜberlStVAusnV ist der so genannte unbegleitete Kombinierte Verkehr. Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr werden Ladeeinheiten transportiert und mit Geräten umgeschlagen. Ein Umschlag von anderen Anhängern oder dem Lkw an sich findet nicht statt. Daher ist auch der Einsatz von Anhängern oder Lkw mit Festauflieger als Bestandteil einer Fahrzeugkombination im Feldversuch möglich.

21. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen der nächsten Anpassung der LKWÜberlStVAusnV die Anforderungen dahingehend zu ändern, dass alle im Feldversuch eingesetzten Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr umschlagfähig sein müssen?

Falls nicht, warum nicht?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

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 Dieselkraftstoff je Tonnenkilometer und bezogen auf das Transportvolumen)?
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?

Die Fragen 22, 23 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungen der Auswirkungen des Lang-Lkw-Einsatzes auf die Kraftstoffverbräuche, die im proportionalen Zusammenhang mit den CO₂-Emissionen stehen, wurden im Rahmen von zwei unabhängigen Forschungsprojekten untersucht; zum einen im Rahmen der zwölfmonatigen Fahrtenerhebung, zum anderen mit gesteigerten Anforderungen hinsichtlich der Vergleichbarkeit im

Rahmen eines zweimonatigen Erhebungszeitraums. Während der zwölfmonatigen Fahrtenerhebung konnte eine Kraftstoffeinsparung von 15 Prozent bis 25 Prozent im Vergleich zum konventionellen Lkw pro Fahrtäquivalent konstatiert werden. Ein in Bezug auf die Fahrleistung leicht erhöhter Kraftstoffverbrauch des Lang-Lkw im Vergleich zum konventionellen Lkw steht ein Substitutionseffekt gegenüber, da zur Bewältigung der gleichen Transportaufgabe im Schnitt zwei Lang-Lkw-Fahrten drei konventionelle Lkw-Fahrten ersetzen. Bezogen auf die Transporteffizienz, d. h. mittlerer Verbrauch je maximaler Auslastung, ergab sich eine maximale verbesserte Transporteffizienz von 27 Prozent je Liter/100 km und m³ Volumenauslastung.

Diese Werte sind als Durchschnittswerte zu sehen, die im Einzelfall aufgrund verschiedener Einsatzbedingungen streuen können. Hinsichtlich der Transporteffizienz ergab sich für einen unter der Maßgabe der größtmöglichen Vergleichbarkeit betrachteten Einzelfall, dass sich für die Sattelkraftfahrzeuge eine Transporteffizienz von 3,37 l/100 tkm bzw. 0,24 l/100 m³ km und für den Lang-Lkw von 2,81 l/100 tkm bzw. 0,21 l/100 m³ km einstellte.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die entsprechenden Ergebnisse, und zu welchen Schlüssen kommt sie?

Die Effizienzvorteile des Lang-Lkw liegen in dem von der Bundesregierung erwarteten Rahmen. Die wissenschaftliche Begleitung hat im Rahmen des Projektes zum Marktpotential für Lang-Lkw festgestellt, dass ein Lang-Lkw bis zu 1,56 konventionelle Lkw ersetzen kann.

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?

Der Feldversuch hat bisher gezeigt, dass der Lang-Lkw für den Transport von leichten, voluminösen Gütern eingesetzt wird. Durch die Beibehaltung des zulässigen Gesamtgewichts bei einer gleichzeitigen Erhöhung des Ladevolumens ist der Einsatz von Lang-Lkw einer Volumenauslastung von ca. 83 Prozent betriebswirtschaftlich sinnvoll. Diese betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge gelten unabhängig vom Testbetrieb.

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?

Ziel der durchgeführten Forschung in der Analysephase war eine Beobachtung und Analyse der durch die Transportwirtschaft gewählten Einsatzszenarien. Ferner wurden die Entscheidungswege untersucht, die dazu geführt haben, dass Lang-Lkw eingesetzt werden oder von deren Einsatz abgesehen wurde. Für die weitergehende Beurteilung von möglichen Einsatzszenarien außerhalb des Feldversuchs mit seinen derzeitigen Rahmenbedingungen sollen nun Verkehrsnachfragemodelle zur Anwendung kommen. Auf Basis der Erkenntnisse des Feldversuchs sollen die konkreten Verkehrsnachfragewirkungen und die sich daraus ergebenden möglichen Auswirkungen, z. B. auf die CO₂-Emissionen, näher untersucht werden. Etwaige Effekte auf Logistikketten werden dabei ebenfalls beachtet.

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?

Der angesprochene Substitutionseffekt konnte im Rahmen der wissenschaftlichen Begleituntersuchung von zwei Gutachtern unabhängig voneinander empirisch ermittelt werden.

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?

Diese Aussage basiert insbesondere auf den Erkenntnissen der zwölfmonatigen Fahrtenerhebungen von rund 13 500 Lang-Lkw-Fahrten.

30. Unter welchen Bedingungen wurde im Feldversuch eine Kraftstoffersparnis von 25 Prozent erzielt?

Unter den mit der Ausnahme-Verordnung gesetzten Rahmenbedingungen des Feldversuchs.

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?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungen der Verbrauchswerte erfolgten im Rahmen von zwei unabhängigen Forschungsprojekten. Im Rahmen der zwölfmonatigen Fahrtenerhebung wurden die Verbrauchswerte der eingesetzten Lang-Lkw aus sachlogischen Gründen mit dem entsprechenden Fahrzeugäquivalent verglichen, das anstelle der Lang-Lkw von den teilnehmenden Speditionen zur Bewältigung der Transportausgabe eingesetzt wurde. Die Frage, ob es sich dabei um Standardauflieger oder Gliederzüge handelt, spielt dabei lediglich eine untergeordnete Rolle. Es kann sich dabei auch um Gliederzüge gehandelt haben.

33. Warum wurde der Lang-Lkw hinsichtlich seiner Verbrauchswerte nach dem Zwischenbericht nicht auch mit dem Euro-Trailer (17,80 m) verglichen?

Da der Lang-Lkw vom Typ 1 im Feldversuch der Bundesregierung während der Analysephase, die der Zwischenbericht der BAST beschreibt, kaum eingesetzt wurde, konnten für einen solchen Vergleich keine belastbaren Daten erhoben werden.

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?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den letzten Monaten wurden weitere Lang-Lkw vom Typ 1 bei der BASt angemeldet. Außerdem wird im Rahmen der nächsten Änderungsverordnung für diesen Typ mit einer weiteren Zunahme gerechnet, da Nordrhein-Westfalen das gesamte Straßennetz für diesen Typ freigegeben hat. Dadurch können vertiefende Erkenntnisse zum Einsatz des Lang-Lkw vom Typ 1 im Rahmen der Abschlussphase der wissenschaftlichen Begleitung gewonnen werden.

Im Übrigen obliegt der tatsächliche Einsatz von Lang-Lkw-Typen den teilnehmenden Unternehmen im Rahmen der von der Bundesregierung festgelegten Randbedingung des Feldversuchs.

36. Was genau versteht die Bundesregierung unter einer „Regelzulassung“ von Lang-Lkw, und welche Gesetze und Verordnungen müssten dafür angepasst werden?

Die Bundesregierung wird verschiedene Optionen im Lichte des Feldversuchs betrachten. In Abhängigkeit der Ergebnisse werden dann mögliche Änderungen geprüft werden.

37. Verfolgt die Bundesregierung bei der „Regelzulassung“ einen konkreten Zeitplan?

Wenn ja, wie sieht er aus?

Die Ausnahme-Verordnung ist bis zum 31. Dezember 2016 befristet.

