

Antrag

der Abg. Karl Rombach u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Lang-Lkw – ein Modell zur CO₂-Reduktion in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. warum die Genehmigung für Lang-Lkw in Baden-Württemberg trotz erfolgreichem bundesweiten Feldversuch und erwiesenermaßen positiver CO₂-Bilanz weiterhin nur auf ausgewählte Strecken beschränkt ist;
2. welche Nachteile für Spediteure und Unternehmen aufgrund der eingeschränkten Nutzungserlaubnis für Lang-Lkw in Baden-Württemberg entstehen;
3. inwieweit explizit Wettbewerbsnachteile für das baden-württembergische Transport- und Speditionsgewerbe aufgrund der differenzierten Regelung im Vergleich zu benachbarten Bundesländern mit flächendeckender Genehmigung entstehen;
4. inwieweit hinreichend bekannte Studien, die die Klimafreundlichkeit von Lang-Lkw bestätigen, Eingang in die Argumentation der Landesregierung finden;
5. inwieweit hinreichend bekannte Studien, die eine Reduktion des Lkw-Verkehrs durch die flächendeckende Nutzung von Lang-Lkw bestätigen, Eingang in die Argumentation der Landesregierung finden;
6. inwieweit hinreichend bekannte Studien, die eine nennenswerte Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße durch eine flächendeckende Fahrerlaubnis für Lang-Lkw nicht bestätigen, Eingang in die Argumentation der Landesregierung finden;
7. inwieweit eine grenzüberschreitende Fahrerlaubnis für Lang-Lkw zwischen Deutschland, Österreich und Italien den Transitverkehr über die Alpen entlasten würde;

8. inwieweit sich die Landesregierung für eine bundesweit einheitliche Regelung zur Streckenfreigabe für Lang-Lkw einsetzt;
9. inwieweit die derzeitige Regelung in Baden-Württemberg den Wettbewerb im Transportgewerbe verzerrt;
10. wie viele laufende oder nicht genehmigte Anträge von baden-württembergischen Firmen zur Nutzung von Lang-Lkw vorliegen.

13. 08. 2019

Rombach, Dörflinger, Hartmann-Müller,
Razavi, Schuler, Dr. Schütte CDU

Begründung

Es besteht in Baden-Württemberg keine einheitliche Regelung zur Fahrerlaubnis für Lang-Lkw. In mehreren Studien und Feldversuchen wurden Lang-Lkw auf ihre Praktikabilität und Klimafreundlichkeit getestet. Deren Ergebnisse lassen auf eine deutliche Reduzierung von CO₂-Emissionen sowie des Lkw-Verkehrs insgesamt schließen. Aufgrund der Begrenztheit des Straßennetzes und dem gesellschaftlichen Ziel des Erhalts einer intakten Umwelt und Natur sind effizientere und klimafreundlichere Lösungen im Bereich der Mobilität, vor allem im Transportgewerbe, anzustreben.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2019 Nr. 3-386/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. warum die Genehmigung für Lang-Lkw in Baden-Württemberg trotz erfolgreichem bundesweiten Feldversuch und erwiesenermaßen positiver CO₂-Bilanz weiterhin nur auf ausgewählte Strecken beschränkt ist;

Es ist richtig, dass derzeit Lang-Lkw in Baden-Württemberg, wie auch in anderen Bundesländern, nur auf einem ausgewählten Streckennetz fahren dürfen. Um welche Strecken es sich dabei handelt, ist der sogenannten Positivliste zu entnehmen.

Um die Haltung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg darzulegen, ist eine chronologische Betrachtung notwendig. Erstmals mit der fünften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (kurz: Änderungsverordnung oder ÄVO) wurden im Juli 2015 Strecken in Baden-Württemberg aufgenommen. Für die bisher nachfolgenden Änderungsverordnungen (meistens einmal jährlich) wurden anfangs nur neue Strecken aufgenommen, die als Start bzw. Zielpunkt ein Terminal des kombinierten Verkehrs aufweisen konnten. Der Grundgedanke bestand darin, für eine Ausweitung des Positivnetzes von Lang-Lkw-Strecken zur Voraussetzung zu machen, die Schiene und die Binnenschifffahrt zu stärken.

Gleichzeitig wurde entschieden, eine CO₂-Studie zu beauftragen. Nach Vorlage dieser und auch weiterer CO₂-Studien im Oktober 2017 konnte abschließend festgestellt werden, dass die Nutzung des Lang-Lkw zu keiner nennenswerten Verla-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

gerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße sowie zu einem (relativ geringen) Rückgang der CO₂-Emissionen führt.

Im Januar 2018 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg daher nach Information der Verbände der Transportbranche entschieden, den Lang-Lkw Typ 1 (Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 Metern) auf dem gesamten Streckennetz in Baden-Württemberg freizugeben und die Anforderung des kombinierten Verkehrs entfallen zu lassen. Dies wurde dem Bund bereits zur Veröffentlichung der 9. Änderungsverordnung gemeldet. Mit der „Allgemeinfreigabe“ des Typs 1 muss daher keine Aufnahme in die Positivliste von Strecken mehr erfolgen. Damit kommt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg auch einer Grundaussage der Studien, die den Typ 1 für besonders geeignet erachten und auch der Kernforderung des Speditionsgewerbes nach. Die Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrs- und Logistikverbände, des BWHK und der kommunalen Spitzenverbände begrüßten diese Vorgehensweise im Sinne der Investitionssicherheit. Kürzlich wurde die 9. ÄVO seitens des Bundes im Bundesanzeiger veröffentlicht (1. Oktober 2019). Dies hat zur Folge, dass die neuen Regelungen ab sofort in Kraft getreten sind und folglich auch die Wirtschaft in Baden-Württemberg beispielsweise von der generellen Freigabe des Typ 1 profitieren kann.

Für die weiteren Lang-Lkw-Typen wurde ein Verfahren zur Prüfung der Anträge der Lang-Lkw-Typen 2 bis 5 und zur Evaluierung des Einsatzes von Lang-Lkw in Baden-Württemberg entwickelt. Die 9. ÄVO enthält zudem auch für diese Typen die Erweiterung des Positivstreckennetzes um rund weitere 30 Strecken in Baden-Württemberg.

Die Lang-Lkw-Typen 2 bis 5 stellen verglichen mit dem Typ 1 aufgrund ihrer Länge von bis zu 25,25 Metern höhere Anforderungen an die Befahrbarkeit der jeweiligen Strecke.

Probleme mit Lang-Lkw können vor allem im nachgeordneten Straßennetz, d. h. auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen entstehen. Hier ist es möglich, dass durch die erhöhte Länge von Lang-Lkw die Zahl der Unfälle im Längsverkehr und der Abkommensunfälle steigen könnte, auch wenn bisherige Studien darauf wenige Hinweise geben. Dieses wäre ggf. weiter wissenschaftlich zu untersuchen. Oftmals angesprochen werden auch zu gering bemessene Schließzeiten an Bahnübergängen, die nicht auf Lang-Lkw ausgelegt sind.

Zudem befürchten Kommunen eine Mehrbelastung durch möglicherweise notwendige Erhaltungs-, Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen in der Infrastruktur.

Darüber hinaus verfolgt die Landesregierung gemäß Koalitionsvertrag das Ziel, den Straßengüterverkehr zu reduzieren und mehr Güter auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern.

2. welche Nachteile für Spediteure und Unternehmen aufgrund der eingeschränkten Nutzungserlaubnis für Lang-Lkw in Baden-Württemberg entstehen;

3. inwieweit explizit Wettbewerbsnachteile für das baden-württembergische Transport- und Speditionsgewerbe aufgrund der differenzierten Regelung im Vergleich zu benachbarten Bundesländern mit flächendeckender Genehmigung entstehen;

9. inwieweit die derzeitige Regelung in Baden-Württemberg den Wettbewerb im Transportgewerbe verzerrt;

Fragen zu den Ziffern 2, 3 und 9 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die für Lang-Lkw freigegebenen Strecken in Baden-Württemberg dürfen von allen Transportunternehmen (europaweit) befahren werden. Im Umkehrschluss dürfen die in Baden-Württemberg nicht freigegebenen Strecken auch von keiner anderen (europaweiten) Spedition befahren werden. Eine Benachteiligung von baden-württembergischen Spediteuren und Unternehmen findet daher zumindest in dieser Hinsicht nicht statt.

Es ist allerdings richtig, dass baden-württembergische Unternehmen derzeit unter Umständen eine finanzielle Mehrbelastung aufbringen müssen, da beispielsweise statt zweier Lang-Lkws drei „normale“ Lkws zum Gütertransport eingesetzt werden müssen. Darüber hinaus haben einige Unternehmen auf ein zügiges Inkrafttreten der ÄVO vertraut und bereits Lang-Lkw Typ 1 angeschafft.

Wie bereits unter Ziffer 1 dargelegt, wird ganz aktuell mit einer vollständigen Freigabe des Lang-Lkw Typs 1 im Zuge der 9. Änderungsverordnung dieser Umstand entschärft. Bei den Typen 2 bis 5 ist auch dann weiterhin die Regelung nach dem Positivstreckennetz maßgeblich.

4. *inwieweit hinreichend bekannte Studien, die die Klimafreundlichkeit von Lang-Lkw bestätigen, Eingang in die Argumentation der Landesregierung finden;*
5. *inwieweit hinreichend bekannte Studien, die eine Reduktion des Lkw-Verkehrs durch die flächendeckende Nutzung von Lang-Lkw bestätigen, Eingang in die Argumentation der Landesregierung finden;*
6. *inwieweit hinreichend bekannte Studien, die eine nennenswerte Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße durch eine flächendeckende Fahrerlaubnis für Lang-Lkw nicht bestätigen, Eingang in die Argumentation der Landesregierung finden;*

Die Fragen zu den Ziffern 4, 5 und 6 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Folgende Überlegungen und Grundlagen fanden Eingang in die Argumentation der Landesregierung: Die Landesstudie zur Verlagerungs- und Klimabilanz des Lang-Lkw-Einsatzes bestätigte weder die Befürchtungen einer Verlagerung auf die Straße in großem Umfang noch die Erwartungen nennenswerter Rückgänge der CO₂-Emissionen des Güterverkehrs.

Da somit die Klimabilanz von Lang-Lkw nicht negativ, allerdings im Gesamtschnitt auch nicht nennenswert positiv ist, sieht die Landesregierung zur Erreichung der Klimaziele auch weitergehende Lösungen zur Vermeidung, Verlagerung und technischen Verbesserung als notwendig an.

Die insgesamt vergleichsweise geringen Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße durch die Nutzung von Lang-Lkws sind ebenfalls auf die begrenzten Einsatzmöglichkeiten zurückzuführen, da nur Nischengutarten mit dem Lang-Lkw bedient werden können.

Somit führten insgesamt die Erkenntnisse der Studie zur Position einer erfolgten „flächendeckenden“ Freigabe des Lang-Lkw Typ 1 mit der Erlassung der 9. Änderungsverordnung und einem Vorbehalt zur Einzelprüfung zur Streckenerweiterung für die Lang-Lkw-Typen 2 bis 5.

7. *inwieweit eine grenzüberschreitende Fahrerlaubnis für Lang-Lkw zwischen Deutschland, Österreich und Italien den Transitverkehr über die Alpen entlasten würde;*

Dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg liegt keine Studie vor, die die Entlastungswirkung des Transitverkehrs zwischen Deutschland, Österreich und Italien mit Lang-Lkw zur Untersuchung hat. Unbestritten ist, dass schon heute die Alpenländer vom Fernlastverkehr stark belastet sind. Ein wichtiges Ziel sollte zudem sein, die Güter des Schwerlastverkehrs auf die Schiene zu verlagern, beispielsweise durch den begleiteten oder unbegleiteten kombinierten Verkehr. Insbesondere bei der längeren Strecke von Baden-Württemberg nach Italien könnte ein wirtschaftlich darstellbarer Gütertransport mit dem Zug möglich sein. Über die grundsätzliche Haltung zum Thema Lang-Lkw der Republik Österreich und der Italienischen Republik liegen keine gesicherten Informationen vor. Es kann von hier auch nicht beurteilt werden, ob die topografischen Verhältnisse (Alpenüberquerung) und die Vielzahl an Tunnel (möglicher Brandfall) den Einsatz von Lang-Lkw überhaupt zulassen oder politisch gewollt sind.

8. inwieweit sich die Landesregierung für eine bundesweit einheitliche Regelung zur Streckenfreigabe für Lang-Lkw einsetzt;

Die Bundesländer beurteilen ihre jeweiligen Verhältnisse vor Ort ganz unterschiedlich. Ein Flächenbundesland wie Baden-Württemberg mit seinen Mittelgebirgen und Landesanteilen, die dem ländlichen Raum zuzuordnen sind, kommt zu anderen Anforderungskriterien als die Stadtstaaten wie Hamburg, Bremen oder Berlin, die ausschließlich urbanen Charakter und keine topografischen Spezifika zu berücksichtigen haben. Baden-Württemberg respektiert diese Diversität.

Die bundesweite Freigabe des Lang-Lkws Typ 1 im Zuge der 9. Änderungsverordnung wurde bereits thematisiert.

Ab dem 1. Januar 2021 übernimmt außerdem „Die Autobahn GmbH des Bundes“ die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung und die Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland. Es ist davon auszugehen, dass die Befahrung mit Lang-Lkw auf Bundesautobahnen dann bundesweit einheitlich geregelt wird. Für den nachgeordneten Bereich wird Baden-Württemberg weiterhin zuständig sein.

10. wie viele laufende oder nicht genehmigte Anträge von baden-württembergischen Firmen zur Nutzung von Lang-Lkw vorliegen.

Derzeit ist die Neunte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge gültig (Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 1. Oktober 2019, Inkrafttreten der Verordnung zum 2. Oktober 2019).

Im Nachgang zu den Abstimmungen zur 9. ÄVO (nach Meldeschluss beim Bund) haben acht Speditionen weitere 17 Streckenbeantragungen eingereicht. Diese werden dann im Rahmen der 10. ÄVO geprüft (u. a. auf gefahrlose Befahrbarkeit der Strecke) und gegebenenfalls in der 10. ÄVO berücksichtigt.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor