

## **Antrag**

**des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Lang-Lkw**

#### Antrag

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

1. wie viele Unfälle mit Lang-Lkw in Baden-Württemberg ihr bekannt sind;
2. auf welchen statistischen und gutachterlichen Grundlagen ihre Einschätzung aufbaut, dass Lang-Lkw eine größere Gefahr im Straßenverkehr darstellen würden;
3. weshalb sie und die Bundesanstalt für Straßenwesen zu unterschiedlichen Einschätzungen kommen, was Effizienz und Klimaschutzeffekte von Lang-Lkw anbelangt;
4. inwieweit Lang-Lkw einen Beitrag zur Bekämpfung von Personalmangel in der Logistik-Branche leisten können;
5. ob die Reduktion des Verkehrsaufkommens durch Lang-Lkw von drei Lkw-Fahrten auf zwei Lkw-Fahrten aus ihrer Sicht nichts dazu beiträgt, das Ziel der Landesregierung, den Lkw-Güterverkehr zu reduzieren, zu erreichen;
6. weswegen nur Eignungsprüfungen für Auf- und Zufahrtstrecken für bereits in der Zehnten Änderungsverordnung freigegebenen Strecken angenommen wurden und nicht auch für bereits absehbar freizugebende Strecken der Elften Änderungsverordnung, wie die A5, A6 und den Rest der A81;
7. auf welchen Rechtsgrundlagen die Zulassungsvoraussetzung eines maximalen Radius von fünf Kilometern Entfernung zu freigegebenen Strecken für Auf- und Zufahrtstrecken für Lang-Lkw beruht;
8. was dieser fünf Kilometer-Radius mit einer verkehrstechnischen Prüfung der Eignung von Strecken für Lang-Lkw zu tun hat;
9. welche Anzahl an Anträgen für die Freigabe einer Auf- und Zufahrtstrecke für Lang-Lkw der letzten Jahre ihr zugegangen sind;

Eingegangen: 1.2.2023 / Ausgegeben: 17.3.2023

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

10. wie viele Anlagen für den Kombinierten Verkehr (KV) in Baden-Württemberg existieren, wo sich diese befinden, wie sich deren Auslastung nach ihren Erkenntnissen darstellt und welche Ausbaupläne existieren.

31.1.2023

Dr. Jung, Haag, Haußmann, Bonath, Dr. Schweickert, Brauer,  
Birnstock, Hoher, Heitlinger, Fischer, Reith, Trauschel FDP/DVP

#### Begründung

Der Verkehrsminister hat öffentlich zugegeben, gegenüber Lang-Lkw kritisch eingestellt zu sein, jedoch ist eine Blockadehaltung schädlich für die Wettbewerbsfähigkeit vieler baden-württembergischer Unternehmer. Gerade Unternehmen, welche in Gemeinden ihren Sitz haben, die weiter entfernt von Autobahnen und Bundesstraßen als die arbiträr gesetzten fünf Kilometer sind, werden benachteiligt. Des Weiteren scheint ein Gutachten-Konflikt zwischen Bundes- und Landesverkehrsministerium zu bestehen, widersprechen sich beide doch in ihren Aussagen zu Lang-Lkw.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. März 2023 Nr. VM5-0141.5-27/48/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele Unfälle mit Lang-Lkw in Baden-Württemberg ihr bekannt sind;*

Dem Verkehrsministerium liegen keine gesonderten Unfallstatistiken mit Bezug zu Lang-Lkw vor.

- 2. auf welchen statistischen und gutachterlichen Grundlagen ihre Einschätzung aufbaut, dass Lang-Lkw eine größere Gefahr im Straßenverkehr darstellen würden;*

Statistische oder gutachterliche Grundlagen, dass Lang-Lkw grundsätzlich eine größere Gefahr im Straßenverkehr darstellen, liegen der Landesregierung nicht vor (KIT-Studie „Überholungen von Lang-Lkw – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf). Sie stellen allerdings veränderte Anforderungen bei Überholungen – bspw. aufgrund der Größe – an die Fahrerinnen und Fahrer und die übrigen Verkehrsteilnehmenden.

Durch die vergrößerte Länge und damit veränderte Schleppkurven bestehen besondere Anforderungen an die Befahrbarkeit der Straßen, sodass vor dem Einsatz von Lang-Lkw spezielle Befahrbarkeitsuntersuchungen der Strecken durchgeführt werden müssen. Um das Risiko bei Abbiegevorgängen zu minimieren sind Lang-Lkw zudem zum Einsatz von Abbiegeassistenzsystemen verpflichtet.

Sicherheitsrelevant sind darüber hinaus auch die Länge vorhandener Nothaltebuchten, z. B. in Straßentunneln, sowie die Länge von Parkständen, welche die Einhaltung von Ruhezeiten ermöglichen.

*3. weshalb sie und die Bundesanstalt für Straßenwesen zu unterschiedlichen Einschätzungen kommen, was Effizienz und Klimaschutzeffekte von Lang-Lkw anbelangt;*

Die vom Land und der damaligen Daimler AG beauftragte Studie zu Klimaeffekten des Lang-Lkw bietet gegenüber der Vielzahl von Vorgängerstudien und u. a. der Studie zum Lang-Lkw der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zwei entscheidende methodische Verbesserungen: Zum einen die sehr intensive Betrachtung der überhaupt für den Lang-Lkw geeigneten Gutarten, zum anderen die detaillierte Betrachtung der Treibhausgas (THG)-Bilanzen. Das heißt, es wurden eine verbesserte Vorgehensweise für die Verlagerungsrechnung sowie fundiertere Szenarien gewählt. Ein direkter Vergleich der Ergebnisse der beiden Studien ist somit nur auf der Basis einzelner Eckwerte möglich. Zudem hängen die Ergebnisse auch immer von den konkreten Rahmenbedingungen (Stand der Fahrzeugtechnik, transportiertes Gut, Streckenverhältnisse, ...) ab. So gibt es auch Berichte von Transportunternehmen, welche durch den Einsatz von Lang-Lkw des Typs 2 bis 5 von höheren Kraftstoffeinsparungen berichten.

Da insgesamt die Klimabilanz von Lang-Lkw nach den Ergebnissen der genannten Studie zwar nicht negativ, allerdings im Gesamtschnitt lediglich gering positiv ist, sieht die Landesregierung zur Erreichung der Klimaziele auch weitergehende Lösungen zur Vermeidung, Verlagerung und technischen Verbesserung im Güterverkehr als notwendig an. Im Sinne des Klimaschutzes sollten alle Einsparungsmöglichkeiten genutzt werden.

Die Landesregierung verfolgt gemäß Koalitionsvertrag das Ziel, den Straßengüterverkehr zu reduzieren und mehr Güter auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern. Daher stehen für die Landesregierung insbesondere die Stärkung des Schienengüterverkehrs, des kombinierten Verkehrs und der Wasserstraße sowie die Antriebswende im Fokus, mit dem Ziel, wirksame und relevante Beiträge für einen klimafreundlichen Güterverkehr leisten zu können.

Vgl. hierzu auch Drucksache 16/6806 Frage 1 und Fragen 4 bis 6.

*4. inwieweit Lang-Lkw einen Beitrag zur Bekämpfung von Personalmangel in der Logistik-Branche leisten können;*

*5. ob die Reduktion des Verkehrsaufkommens durch Lang-Lkw von drei Lkw-Fahrten auf zwei Lkw-Fahrten aus ihrer Sicht nichts dazu beiträgt, das Ziel der Landesregierung, den Lkw-Güterverkehr zu reduzieren, zu erreichen;*

Zu den Ziffern 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Auch wenn der Anteil von Lang-Lkw im Betrieb derzeit relativ gering ist und nicht alle Güter dafür geeignet sind in Lang-Lkw transportiert zu werden leisten Lang-Lkw einen Beitrag zur Reduzierung von Personalmangel in der für die gesamte Wirtschaft zentralen Logistikbranche, welche bereits jetzt aufgrund des Fahrer-mangels vor großen Herausforderungen steht. Dies gilt natürlich auch für den Einsatz von Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 bei denen mit lediglich zwei Fahrten drei Fahrten von herkömmlichen Lkw ersetzt werden können.

Vgl. hierzu ebenfalls Drucksache 16/6806 Frage 1 und Fragen 4 bis 6.

*6. weswegen nur Eignungsprüfungen für Auf- und Zufahrtstrecken für bereits in der Zehnten Änderungsverordnung freigegebenen Strecken angenommen wurden und nicht auch für bereits absehbar freizugebende Strecken der Elften Änderungsverordnung, wie die A5, A6 und den Rest der A81;*

Aktuell in Kraft ist die am 13. November 2020 veröffentlichte 10. Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LkwÜberlStVAusV). Für die 11. und 12. LkwÜberlStVAusV sind Abfragen für anzumeldende Strecken bei den Ländern erfolgt, eine Veröffentlichung insbesondere der 11. LkwÜberlStVAusV, zu welcher das Ministerium für Verkehr seine Meldungen am 26. November 2020

übermittelte sowie die nachfolgende Länderanhörung bis zum 5. Mai 2021 erfolgte, steht aber noch aus. Für die 12. LkwÜberlStVAusnV übermittelte das Ministerium für Verkehr die Meldungen für Baden-Württemberg am 14. Januar 2022 sowie weitere Strecken am 30. Juni 2022 im Zuge einer Nachmeldung. Das Ministerium für Verkehr nimmt laufend Streckenanträge entgegen und antizipiert hierbei auch die zu erwartende Freigabe des gesamten BAB-Netzes für Lang-Lkw.

Somit wurden vom Verkehrsministerium aus den für die 11. und 12. Änderungsverordnung eingegangenen Streckenanträgen für die Lang-Lkw Typen 2 bis 5 solche Strecken beim BMDV angemeldet, die die folgenden Kriterien erfüllen:

- Anbindung an das Bundesautobahn-Streckennetz und
- maximal fünf Kilometer Zuführung sowie
- Befahrbarkeitsprüfung ohne Beanstandung

*7. auf welchen Rechtsgrundlagen die Zulassungsvoraussetzung eines maximalen Radius von fünf Kilometern Entfernung zu freigegebenen Strecken für Auf- und Zufahrtstrecken für Lang-Lkw beruht;*

*8. was dieser fünf Kilometer-Radius mit einer verkehrstechnischen Prüfung der Eignung von Strecken für Lang-Lkw zu tun hat;*

Zu den Ziffern 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Festlegung der Kriterien für die Streckenfreigaben liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Länder, welche im Rahmen der LkwÜberlStVAusnV anzuhören sind. In Baden-Württemberg wurden die Ergebnisse der CO<sub>2</sub>-Studien im Jahr 2017 bei der Festlegung der Kriterien zugrunde gelegt, auf deren Basis die Entscheidung einer „flächendeckenden“ Freigabe des aktuell am häufigsten eingesetzten Lang-Lkw Typ 1 (mit der 9. Änderungsverordnung), und eines Vorbehalts mit Einzelprüfung zur Streckenerweiterung für die Lang-Lkw-Typen 2 bis 5 getroffen wurde.

Für diese Lang-Lkw-Typen wurden Kriterien und ein Verfahren zur Prüfung der Anträge und zur Evaluierung des Einsatzes von Lang-Lkw in Baden-Württemberg entwickelt. Die Kriterien werden zu jeder Änderungsverordnung vom Ministerium für Verkehr neu bewertet und festgelegt.

Näheres hierzu, einschließlich der historischen Hintergründe, wird in Drucksache 16/6806 unter Frage 1 ausgeführt. Bezüglich der Bewertungskriterien wird zudem auf Drucksache 16/8162 zu Frage 6 verwiesen.

Die Eckpunkte des Landeskonzepts Mobilität und Klima (LMK) enthalten die Ausweitung der Genehmigung von Strecken zur Nutzung von Lang-Lkw durch die Landesregierung. Wie im Koalitionsvertrag dargelegt, soll hierbei aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Erhalts der Straßeninfrastruktur die Durchfahrt von Lang-Lkw durch Ortschaften möglichst vermieden werden, gleichzeitig jedoch Unternehmen der Anschluss an die freigegebenen Bundesautobahnen ermöglicht werden. Seitens der Unternehmen, welche an einem Einsatz von Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 Interesse zeigen, wird dabei auch die Aufhebung der „5-km Regelung“ adressiert. Entsprechend dem Koalitionsvertrag und den Eckpunkten des Landeskonzepts für Mobilität und Klima werden die Kriterien derzeit einer Überprüfung unterzogen, um im Hinblick auf eine unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten vertretbare erweiterte Genehmigung von Strecken zur Nutzung durch Lang-Lkw auf den Weg zu bringen.

*9. welche Anzahl an Anträgen für die Freigabe einer Auf- und Zufahrtstrecke für Lang-Lkw der letzten Jahre ihr zugegangen sind;*

Seit Abgabeschluss zur 10. Änderungsverordnung im März 2020 gingen beim Ministerium für Verkehr von 46 Transportunternehmen 161 Streckenanträge ein.

*10. wie viele Anlagen für den Kombinierten Verkehr (KV) in Baden-Württemberg existieren, wo sich diese befinden, wie sich deren Auslastung nach ihren Erkenntnissen darstellt und welche Ausbaupläne existieren.*

Das Ministerium für Verkehr führt keine eigene Statistik der Terminalstandorte in Baden-Württemberg, deren Auslastung und möglicher Ausbaupläne. Bekannt ist, dass sich neue Standorte in Reutlingen und Lahr in Planung befinden. Ausbaupläne sind dem Ministerium für Verkehr z. B. bei den DUSS-Terminals in Kornwestheim, Ulm und Weil am Rhein bekannt. Nach den oftmals vorgetragenen Erkenntnissen von in Baden-Württemberg ansässigen (Speditions-)Unternehmen scheinen die Terminals sich allgemein großer Beliebtheit zu erfreuen, sind aus diesen Gründen aber oftmals bereits an ihrer Auslastungsgrenze angekommen. Ein weiterer Ausbau dieser Umschlagsstrukturen ist zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene daher notwendig.

Hermann

Minister für Verkehr